V3 Finanzmittel des Bundes für mehr Angebot und Fahrgäste im regional einsetzen

Gremium:	LAG MoVe
Beschlussdatum:	26.01.2018
Tagesordnungspunkt:	7. Verschiedene Anträge

Anfang Januar 2018 hat die Zusammenfassung des Ergebnisses der Prüfung und Bewertung der Bürgerbeteiligung im Jahr 2017 zum Fahrplan 2018 der landeseigenen Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) eine deutliche Erkenntnis gezeigt und bestätigt: Das Netz im Bahnregionalverkehr zeigt deutliche Lücken und auf vielen Strecken sind die Züge zu langsam unterwegs. Die Bürger haben sich mehr Verbindungen und eine Beschleunigung einzelner Strecken mit/bzw. besseren Anschlüsse gewünscht. Abgesehen von kleineren Änderungen mit zusätzlichen Zügen lautete die Antwort der VMV für die Mehrzahl der Anregungen von den Bürgern jedoch oft, man wolle am Integralen Taktfahrplan des Landes nichts ändern und dass angesichts der sich künftig verschlechternden Ausstattung des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Regionalisierungsmitteln gewünschte zusätzliche Züge nicht fahren könnten. Dabei hatte das Land seit 2012 hohe Rücklagen in Mio.-Höhe aus den Mitteln für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gebildet und anderseits wurde in 2017 ein Nachschlag zwischen Bund und Ländern zu den Regionalsierungsmitteln vereinbart, so dass bis zum Jahr 2031 kein Bundesland über weniger Regionalisierungsmittel verfügt, als zur alten Regelung, die 2015 auslief.

Wir Grünen sehen daher die Landesregierung in der Pflicht die erkennbaren Defizite zügig zu beheben und sich nicht länger arm zu rechnen. Es kann nicht sein, dass der Bund ausreichend Regionalisierungsmittel an das Land zahlt, die dann nicht einem attraktiven Angebot im SPNV zu Gute kommen.

Wir Grüne fordern deshalb eine neue Ausrichtung in der Ausgestaltung des SPNV. Hierzu bedarf es eines gezielten neuen Instrumentellen Ansatzes:

■ Heben von betrieblichen Effizienzreserven durch Fahrzeitgewinne, resultierend aus

– besserer Angebotsplanung inkl. Reaktivierung von Bahnstrecken (z.B. Südbahn)

– Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur

■ Fahrzeitgewinne steigern Attraktivität des SPNV-Angebotes und ziehen mehr Fahrgäste an

Dabei muss dieser Ansatz 2 Prinzipien berücksichtigen:

Prinzip I: Stundentakt

■ Jede Stunde – jede Richtung

■ Ausnahme nur für eindeutig touristische Verkehre („Karower Kreuz“), hier auch zweistündlich möglich

■ Stundentakt ist Voraussetzung für Infrastrukturerhalt

Prinzip II: Integraler Taktfahrplan

■ Züge treffen sich zu Knotenzeiten bei stets wiederkehrenden Minutenzeiten für einen leicht merkbaren Fahrplan

- Zweck: Anschlüsse in alle Richtungen, zusätzliche Tangential-/Querverbindungen nicht (mehr) nötig

- Effiziente Umläufe, Züge fahren weiter bzw. wenden in kürzester Zeit; dies spart Betriebskosten

Bei strikter Umsetzung beider Prinzipien können die vorhandenen Finanzmittel für den SPNV effizient für mehr Fahrgäste und Verbindungen eingesetzt werden. Zusätzliche Finanzen im Betrieb sollten dann nicht erforderlich sein. Heutige Angebotslücken im Fahrplan, wie beispielsweise auf dem RE1 zwischen Schwerin und Hamburg mit einem 2-Stunden-Takt, statt einem 1-Stunden-Takt gehörten dann der Vergangenheit an. Ebenso z.B. lange Übergänge in Stralsund für Fahrten zwischen Rostock und Greifswald.

Wir Grüne fordern für ein solches attraktiveres SPNV-Angebot von der Landesregierung ein, dass diese auch Prämissen eingeht. Und zwar Einmalkosten der Infrastrukturertuüchtigung in Kauf zu nehmen. Wenn die Landesregierung dies beispielsweise für den Bau der A14 getan hat, sollte Ihr das auch den Bürgern für ein leistungsfähiges Bahnnetz möglich sein.

2016 hatte die Grüne-Landtagfraktion im Schweriner Landtag ausführlich im Gutachten „Schienenoffensive Mecklenburg-Vorpommern“ entsprechende Handlungsansätze für mehr Angebot und Fahrgäste aufgezeigt.