

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

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

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

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

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

24 ■ Heben von betrieblichen Effizienzreserven durch Fahrzeitgewinne, resultierend
25 aus

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

27 – Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur

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

30 Dabei muss dieser Ansatz 2 Prinzipien berücksichtigen:

31 Prinzip I: Stundentakt

32 ■ Jede Stunde – jede Richtung

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

35 ■ Stundentakt ist Voraussetzung für Infrastrukturerhalt

36 Prinzip II: Integraler Taktfahrplan

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

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

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

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

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

55 2016 hatte die Grüne-Landtagfraktion im Schweriner Landtag ausführlich im
56 Gutachten „Schienenoffensive Mecklenburg-Vorpommern“ entsprechende
57 Handlungsansätze für mehr Angebot und Fahrgäste aufgezeigt.