



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de

Ministerium für Energie, Infrastruktur
und Landesentwicklung MV
19048 Schwerin

Betrifft Ihre Mail vom 05.Mai 2014

Sehr geehrter Herr Kosmieder

Wir müssen leider feststellen, dass Sie unsere Vorschläge im Detail nicht verstanden haben bzw. nicht verstehen wollen. Jedem von uns dargestellten Einsparvorschlag begegnen Sie mit, teilweise absolut nicht nachvollziehbaren Gegenargumenten. Ein Teil dieser Argumente hätte in einem Fachgespräch sicherlich ausgeräumt werden können. Dazu waren Sie leider nicht bereit. Außerdem stellen wir fest, dass Sie immer wieder, die nicht nur von uns, bereits wiederlegten Argumente verwenden, die durch ständiges Wiederholen natürlich nicht richtiger werden. Ebenso stellen wir fest, dass Sie sich in Ihrer Argumentation, die für die Durchsetzung ihrer Kahlschlagpolitik günstigen Passagen herauspicken und auf die schlagkräftigeren Einsparvorschläge gar nicht eingehen.

So schreiben Sie in Ihrer Antwort, auf unseren pauschalen Vorschlag Kosten an anderer Stelle zu reduzieren z.B. bei der Rostocker S-Bahn, um damit einen größerem Finanzierungsspielraum bei der Südbahn zu haben, dass dieses im Hinblick auf Angebot, Verkehrsnachfrage, Bedeutung und Kosten abzuwägen sei. Das ist ja auch völlig richtig, nur haben Sie eine ausgewogene Abwägung aus unserer Sicht nicht vorgenommen. Die meisten Verkehrsexperten halten das derzeitige Angebot der Rostocker S-Bahn für ein Überangebot, dass, gerade im Hinblick der von Ihnen ja selbst dargestellten knappen Ressourcen, nicht zwingend notwendig wäre. Auch besteht keine Nachfrage für eine Verdichtung auf einen 7,5 min Takt und somit werden sich auch die Einnahmen nicht merklich erhöhen. Aber wir wollen Ihre Entscheidung ja gar nicht in Frage stellen. Sie haben dass so entschieden und wir verlangen ja auch gar keine Rücknahme des 7,5 min Taktes generell. Wir sagen nur, bei einem späteren Beginn bzw. früheren Endes des 7,5 min Taktes an Mo-Fr bzw. an den Wochenenden in der Saison um nur einen Takt, wäre eine Einsparung möglich, die einen problemlosen Weiterbetrieb der Südbahn, in Kombination mit anderen Maßnahmen, ermöglichen würde. Das würde weder die Einnahmen der Rostocker S-Bahn reduzieren, noch würde das überhaupt jemand merken. Ob das in zeitlichem Zusammenhang zur Südbahn steht ist dabei völlig irrelevant. Natürlich kennen wir den Verkehrsvertrag nicht, aber in der Regel gibt es in jedem Verkehrsvertrag entsprechende Öffnungsklauseln, die sowohl eine Reduktion als auch eine Ausweitung der Verkehrsleistungen innerhalb der Laufzeit eines Verkehrsvertrages zulassen. Das wird auch in vielen Bundesländern ständig praktiziert. Sollte dieses im Verkehrsvertrag für das Warnow-Netz nicht der Fall sein, können wir Ihnen nur attestieren, dass Sie extrem schlecht verhandelt haben. Da wir letzteres nicht annehmen gehen wir davon aus, dass ein Korrektur eventueller Fehlentscheidungen auch jederzeit möglich wäre, wenn man denn will. Bei dieser Gelegenheit fordern wir an dieser Stelle eine Offenlegung der Verkehrsverträge, so dass über diese größere Transparenz auch eine Bewertung der Arbeit der Ministerien, Aufgabenträger und politischen Entscheidungsträger gewährleistet ist. Es ist überhaupt nicht akzeptabel, dass Verträge über Verkehrsleistungen, die letztendlich von der Gemeinschaft über Steuermittel finanziert werden, der Geheimhaltung unterliegen.

Auf das von Ihnen zitierte Verkehrsgutachten werde ich nicht weiter eingehen. Das Verkehrsgutachten wimmelt nur so von Fehlern und ist extrem tendenziös ausgerichtet. Wir haben zu diesem Gutachten bereits eine schriftliche Stellungnahme geschrieben, welche auch Ihrem Haus vorliegen dürfte. Als Schlussfolgerung dieser Erklärung kann man eigentlich nur zu dem Ergebnis kommen, dass dieses Gutachten, als eine Grundlage für eine seriöse Entscheidung zur Südbahn, völlig wertlos ist. Genau



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de

dieses haben wir Ihnen auch im Vorfeld Ihrer Entscheidung mitgeteilt.

Auf Ihre generelle Anmerkung, dass die Kosten vor allem im Bereich von Infrastruktur und Energie gestiegen sind, möchten wir darauf hinweisen, dass es gerade die SPD war, die die Bahnprivatisierung, gegen den Willen der Mehrheit der Bevölkerung und gegen den Willen der Eisenbahner intensiv vorangetrieben hat. Es ist sozusagen auch die Folge Ihrer Politik, dass insbesondere die Infrastruktur verstärkt als Renditeobjekt genutzt wird. Diese privatwirtschaftliche Ausrichtung war von den Konstrukteuren der Bahnprivatisierung auch ausdrücklich so gewollt. Insofern ist es unseriös, dieses jetzt, ausgerechnet von Ihnen, als allgemeinen Grund für die Teileinstellung der Mecklenburgischen Südbahn anzuführen.

Natürlich handelt es sich bei der Einsparung der Zugbegleiter nur um eine marginale Größe, die ohnehin nur auf den am schwächsten nachgefragten Abschnitt zwischen Parchim und Malchow greifen soll und deshalb eben nicht zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen führen dürfte. Auch ist Ihre Aussage zu den Kosten nicht richtig. Wir verfügen über umfangreiches fahrzeugtechnisches Wissen im Bahnbereich und können Ihnen deshalb sagen, dass es zu dem bisher eingesetzten Fahrzeugtyp der BR 650 (Regioshuttle) also auch wesentlich kostengünstigere Alternativen gibt und das selbstverständlich auch im Niederflurbereich. Wir können deshalb nur nochmals wiederholen, dass, aus unserer Sicht, Ihr Haus, mit den von Ihnen festgelegten Anforderungen an Fahrzeugen und anderen Kriterien die Kosten mit in die Höhe getrieben hat. Das sollte man zumindest dann nicht tun, wenn man ein akutes Finanzierungsproblem hat. Unter den starren Vorgaben bei den Ausschreibungen wird den Bewerbern auch kaum Spielraum für ein innovatives und kostengünstiges Angebot gegeben. Das hat dazu geführt, dass der Wettbewerb in MV im SPNV quasi Tod ist.

Wenn Sie in der 1. Variante unseres Vorschlages, mit dem geringeren Einsparpotenzial den Einspareffekt nicht erkennen, dann ist offenbar Ihre Einschätzung falsch. Die mit Res. gekennzeichneten Züge benötigen anders als Sie es darstellen keinen zusätzlichen Umlauf, sondern können in einem Umlauf der Strecke Rehna-Parchim integriert werden, welcher derzeit nur im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr eingesetzt wird. Da es zumindest im Ist-Zustand und mit großer Wahrscheinlichkeit auch nach der Ausschreibung um ein und denselben Betreiber handeln dürfte wäre dieses sicherlich auch möglich. Um es nochmals klar zu sagen. Das Fahrzeug ist da, steht aber derzeit am Nachmittag unproduktiv rum.

Auf die anderen viel schlagkräftigen Einsparvorschläge in der 2. Variante mit dem größeren Einsparpotenzial von geschätzt bis ungefähr 2 Mio. gehen Sie allerdings gleich gar nicht ein. Wir gehen mal davon aus, dass Sie diesbezüglich keine Gegenargumente gefunden haben. Ansonsten erklären Sie uns bitte, warum durch die Einsparung eines Umlaufs und die Streichung von 2 extrem schwach nachgefragten Zügen im Abschnitt Hagenow Stadt – Parchim kein Einspareffekt erzielt werden kann.

Insofern kann ich Ihre Darstellung nur als unzureichend werten, da Sie offenbar nicht schlüssig belegbar beweisen können, dass ein Einspareffekt bei unseren Vorschlägen nicht gegeben ist.

Wir gehen nach wie vor davon aus, dass die von Ihnen angestrebte Teileinstellung der Südbahn mit abschnittswisen SEV, auf Grund der von Ihnen selbst geschaffenen ungünstigen Rahmenbedingungen, kaum billiger werden wird, wie die von uns vorgebrachten Einsparvorschläge bei Kompletterhalt der Südbahn.



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de

Deshalb fordern wir Sie eindringlich auf, nach der Vergabe, die Kosten für die Südbahn (SEV und die beiden Rumpfstrecken Hagenow Stadt – Parchim und Waren – Malchow) zu veröffentlichen und uns mitzuteilen. Ebenso bitten wir Sie uns mitzuteilen in welcher Größenordnung sich die Fahrgastzahlen und die Verkehrseinnahmen im Vergleich zum Ist-Zustand verändert haben, um auf diese Weise eine Bewertung Ihrer Verkehrspolitik vorzunehmen und zu überprüfen, ob die angepeilten Einsparziele erreicht wurden.

Abschließend gehen Sie auch noch auf die aus Ihrer Sicht zu erwartenden hohen Infrastrukturkosten der Strecke ein. Diese von Ihnen dargestellten Investitionskosten wurden in dieser Höhe bereits von uns, als unseriös dargestellt. Wir stehen da auch absolut nicht alleine da. Andere Gruppierungen und Experten haben sich zu diesem Thema ebenso geäußert und das auch fachlich begründet. Ein Großteil der Investitionskosten sind ohnehin reine Rationalisierungsmaßnahmen, die sich längerfristig durch einen daraus resultierenden wesentlich wirtschaftlicheren Betrieb wieder relativieren würden. Dadurch wäre natürlich letztendlich auch eine wesentliche Reduzierung der Trassenkosten möglich, was natürlich auch auf die Bestellerentgelte durchschlagen würde.

In einem Punkt geben wir Ihnen aber uneingeschränkt recht, nämlich, dass sich der Infrastrukturbetreiber (RiN), mit seinen überzogenen Investitionsforderungen, extrem kontraproduktiv zum Erhalt der Südbahn verhalten hat. Natürlich brauchen wir Ihnen gegenüber nicht zu erwähnen, dass die RiN mit diesen hohen Kosten nicht nur Verbesserungen bei der Eisenbahninfrastruktur verfolgt hat sondern auch unternehmenspolitische Eigeninteressen, die nichts mit dem Eisenbahnbetrieb zu tun haben bzw. für diesen nicht unbedingt erforderlich wären. Aus dieser Sicht ist es für uns durchaus nachvollziehbar, dass Sie dieses Angebot der RiN, als unseriös abgelehnt haben. Nicht nachzuvollziehen ist allerdings warum sie diesbezüglich nicht näher bei der RiN nachgehakt haben und lediglich eine Aufstellung der unbedingt erforderlichen Investitionskosten, die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig wären, gefordert haben. Diese wären nämlich wesentlich geringer gewesen. Haben Sie bei der RiN nachgefragt warum eine Elektrifizierung der Strecke unbedingt notwendig sein soll? Und warum haben Sie mit der RiN nicht hart verhandelt, denn bei einer längerfristigen Vergabe hätte die RiN auch eine gesicherte Einnahmequelle aus Trassen- und Stationskosten und wäre somit auch in der Lage Rationalisierungsmaßnahmen mit Eigenmitteln durchzuführen. Da dieses wohl alles nicht geschehen ist stellt sich für uns die Frage, ob Ihnen vielleicht das sehr ungeschickte Verhalten der RiN zu passe kam, weil es Ihnen natürlich ein Argument für eine Teileinstellung der Südbahn lieferte. Übrigens sind ein Teil der Investitionskosten auch nach Ihrer Entscheidung zur Zerschlagung der Südbahn erforderlich, weil ja der Abschnitt Waren – Malchow weiterbetrieben werden soll.

Wir sehen, auch im Ergebnis Ihres Schreibens vom 6. Mai 2014 und Ihres gesamten Verhaltens, hinsichtlich der allgemeinen Bestrebungen des Erhaltens der Südbahn, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik im SPNV in der Fläche mit einer SPD geführten Landesregierung offensichtlich nicht möglich ist. Insofern gehen wir davon aus, dass die SPD auch bei den Landtagswahlen die entsprechende Quittung erhalten wird. Trotzdem würden wir uns über eine entsprechende Antwort freuen. Sie würden damit zumindest dokumentieren, dass Ihnen der Bürgerwille dann doch nicht komplett egal ist.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Müller

EFV Pro Schiene/Vorsitzender

EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de