

# Die Kleinseenbahn – eine Lebensader für die Region Mecklenburgische Kleinseenplatte

## Was bedeutet ein Modellprojekt?

Wir wollen gemeinsam mit den Kommunen an zukunftsfähigen Lösungen arbeiten, die unsere Kleinseenbahn langfristig sichern und die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger an den Bahnhöfen ermöglichen. Dazu gehören aus unserer Sicht

Bushaltestellen,

Park-and-Ride-Plätze

sowie Angebote der E-Mobilität (Ladestationen, Sharing) an den Bahnhöfen,

die dann insgesamt zu Schnittstellen und Visitenkarten der Städte aufgewertet werden.

In Anbetracht der aktuellen Situation haben wir schon viel Engagement vor Ort, müssen aber weiter daran arbeiten.

Die Kleinseenbahn

- erreicht zwei Drittel aller Einwohner der Region Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte, Röbel und Neustrelitz Land und bindet direkt an den Verkehrsknoten Neustrelitz Hbf an
- erschließt die individualtouristisch geprägte Region der Kleinseenplatte für Bürger und Gäste
- fördert die Sicherung der Grundzentren Mirow und Wesenberg und macht die Bahnhöfe zu integralen Bestandteilen dieser Städte
- kann durch ein engagiertes Angebot von Hanseatischer Eisenbahn und RegioInfra mit den Mitteln eines Schienenersatzverkehrs weiterbetrieben werden. So wird auch von unternehmerischer Seite die Forderung des Kreises an das Land, diese Strecke nicht aufzugeben, maßgeblich unterstützt
- ermöglicht ein hochwertiges Nahverkehrs-Angebot, welches mit der Sichtbarkeit und Nutzeraffinität der Bahn schon jetzt 40% Fahrgaststeigerung gegenüber den Landeszählungen verzeichnen konnte
- ist mit eingebunden in Aktionen wie z. B. das „Ansommern“ des Tourismusverbandes. Hier wird nachdrücklich demonstriert, welche Potenziale sich in der Region, insbesondere im Tourismus, mit einer effektiven Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs von Bahn und Bus entwickeln lassen
- hält eine leistungsfähige Schienen- Infrastruktur vor, die gemeinsam mit dem öffentlichen Nahverkehr das schwache Straßennetz der Region entlastet (beispielsweise für Agrar-, Öl-, Holz- oder Tanktransporte)

## Die Finanzen: Bahnbetrieb genau so günstig wie Busbetrieb, aber mit wesentlichem Mehrwert

Die Finanzierung der Kleinseenbahn aus SEV Mitteln seitens des Landes stellt auf einer Strecke von 26 km zwischen dem Mittelzentrum Neustrelitz und den Kleinstädten Wesenberg und Mirow den Bahnverkehr seit Ende 2012 sicher. Bemerkenswert ist, dass sich ein Schienenverkehr mit gerade einmal 25% der ursprünglich hierfür gezahlten Mittel realisieren lässt. Der ursprüngliche Verkehr auf der Strecke wurde von der VMV mit ca. 1,2 Mio. EUR pro Jahr bestellt.

Mit der Abbestellung durch das Land wurde der Landkreis MSE seit 2012 für die nun von ihm zu erfüllende ursprüngliche Landesaufgabe mit dem für Busverkehr üblichen Satz entschädigt (hier

300.000 EUR). Diese Summe entspricht nicht einmal der, die laut Kieler Schlüssel dieser Strecke zustehen würde.

Es konnte ein Bahnunternehmen gefunden werden, welches auch für diese um 75% gekürzten Mittel weiterhin den Schienenpersonenverkehr mit mindestens 5 Fahrten (real etwa 5,5) täglich und ganzjährig gewährleistet.

Dies zeigt, dass in der Bahninfrastruktur eine differenzierte Betrachtung notwendig ist. Denn durch die Finanzierung wird auch ein Teil der Infrastrukturkosten gedeckt und so diese wertvolle Strecke weiter betrieben. Und nicht nur für den SPNV, sondern auch für den Güterverkehr.

Eine Arbeitsteilung zwischen dem Bus- und Bahnverkehr konnte erreicht werden, wenn auch noch befriedigend. Fröhlich stellt der Busverkehr den Nahverkehr durch den Schülerverkehr sicher. Ab 9.15 Uhr setzt die Kleinseenbahn ein und führt diesen bis zum Abend fort. Die Fahrscheine werden gegenseitig anerkannt.

Der am 10.10.2016 beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises MSE sieht allerdings eine bessere Gesamtintegration des Verkehrs auf dieser Strecke und eine klarere Anpassung des Umlandverkehrs an die Schnittstellen der Bahn vor.

### **Die Arbeit der Initiative Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte**

Wir als Initiative Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte stehen seit 5 Jahren für eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region mit Bahn und Bus und damit für eine Anbindung der Dörfer durch kombinierten Bus- und Bahnverkehr.

- Zahlreiche Aktionen der Bürgerinitiative Pro Schiene haben die Bahnen der Seenplatte um Mirow, Wesenberg, Feldberg oder Malchow wieder in das Bewusstsein der Menschen in der Region gerückt. Sonderfahrten zu Stadtfesten oder Festivals stoßen auf großes Interesse, haben eine starke Außenwirkung und ergänzen das touristische Angebot.
- Mit dem Modellprojekt Kleinseenbahn kann der Kreis Mecklenburgische Seenplatte Vorreiter sein und darstellen, wie Bahn- und Busangebote endlich auch in einem besseren Rechtsrahmen miteinander verknüpft werden können. Zahlreiche Initiativen von Bund und Ländern gehen dieses Thema angesichts des demografischen Wandels gerade an und suchen innovative Lösungsansätze. Einen dieser Ansätze konnten wir hier entwickeln. Bundesweit und vor allem in vergleichbaren Regionen sammeln wir Best Practice-Beispiele, vernetzen uns mit Forschungsinitiativen und Institutionen und bereiten diese Informationen für interessierte Akteure in unserer Region auf.
- Wir arbeiten derzeit engagiert an verschiedenen Projekten, für die wir Partner gewinnen wollen, die dem demografischen Wandel innovativ begegnen, ohne vorhandene Strukturen außer Acht zu lassen.
- Eine vielversprechende Möglichkeit ist die Entwicklung von Kombibusverkehren. Sie sollen Personen **und** Waren befördern. So angepasst, kann eine Nahversorgung von Medizin und Einkaufsbedarf in Kooperation mit örtlichen Händlern auch attraktiv auf den Dörfern angeboten werden. Es wird der demografischen Entwicklung Rechnung getragen und ermöglicht alten Menschen, möglichst lange in ihrem gewohnten Umfeld zu bleiben.
- Unser Bestreben ist, alle Verkehre miteinander zu vernetzen, soziale Netzwerke in der Region zu stärken und über unsere weiten Distanzen ein gemeinsames Agieren zu ermöglichen.
- Derzeit wird hierfür unter Federführung des Mobilitätsmanagers (Leaderprojekt Mobilität) ein **Leitprojekt „Sommerverkehr – ein Zubringerbus zur Kleinseenbahn“** in einer Arbeitsgruppe erarbeitet. Diese Arbeitsgruppe besteht aus den Kommunen, den Verkehrsunternehmen, der Verwaltung des Landkreises MSE, dem Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte und dessen Tourismusmanagement sowie mitwirkenden Bürgern insbesondere aus dem Bereich des Tourismus und der Bürgerinitiative Pro Schiene.

- Ein von Touristikern finanzierter Bus (KleinseenHOPPER) soll die Lücke des ÖPNVs in der Ferienzeit schließen. Es ist geplant, an den Wochenenden diesen Rund-Busverkehr zweistündlich – abgestimmt auf die Bahnanschlüsse der Kleinseenbahn – die tourismusrelevanten Orte anzubinden: Ein bisher einmaliges Projekt in unserer Region!

### **Unser gemeinsamer Arbeitsauftrag für die anstehenden Verhandlungen**

- Das Land sorgt für den Fortbestand der Kleinseenbahn als Ergebnis eines erfolgreichen Modellprojektes im Sinne einer Verstetigung. Auch angedachte Kürzungen von SEV-Mittel im Rahmen einer Änderung des ÖPNV-Gesetzes MV dürfen die Finanzierung der Kleinseenbahn nicht gefährden. Die Mittel und Wege der Sicherung der Kleinseenbahn sind seitens des Landes ressortübergreifend mit 300.000,- Euro „Sockelbetrag“ plus Steigerungsindex/Regionalisierungsmittel zu realisieren. Die Bestellung des SPNVs zu finanziellen Ansätzen von Ersatzverkehren ist hier mit einer Fahrgaststeigerung von 40% geglückt und sollte als Modell für ähnlich gelagerte Bahnen Mecklenburg Vorpommerns dienen.  
Diese Grundfinanzierung für einen SPNV Verkehr in der Region kann nicht ernsthaft weiterhin in Frage gestellt werden und ist die Grundlage für im ÖPNV üblichen Vertragslaufzeiten sowie geplante Investitionen und Reformen in die Infrastruktur.
- Aus der Evaluation müssen für alle Seiten tragbare Lösungen gefunden werden, die den Erfolg des Modellprojektes nicht in Frage stellen.  
Angesichts des erfolgreichen Projektverlaufes und der übersparsamen Finanzierung dieses Modellprojekts muss über den Umfang offen und progressiv verhandelt werden.
- Stärkung der Strecke  
Um die Strecke Leistungsfähiger zu machen und eine bessere Arbeitsteilung zwischen Bahn und Bus zu erreichen, sollte über weitere tägliche Fahrtenpaare nachgedacht werden.
- Verbesserung des Tarifsystems  
Die Integration der Tarife ist von großer Bedeutung. Ein einheitlicher Tarif, die Integration in die vom Land mitfinanzierten Sparangebote, Kombitickets etc. würde den Betrieb der Strecke wesentlich unterstützen. Hier ist die Kooperation des Landes wünschenswert.
- Organisatorische Hilfen  
Es muss zwischen dem Land, dem Kreis und dem Runden Tisch vor allem die organisatorische Integration verbessert werden. Auch sollte dem Kreis zur Bewältigung einer möglichen finanziell unterstützten Aufgabenträgerschaft mit Knowhow im Betrieb unter die Arme gegriffen werden.

### **Das Modellprojekt für die Ausgestaltung eines zukunftsfähigen Verkehrs auch als Vorbild begreifen!**

Im Rahmen der Umsetzung des sehr vage formulierten Verkehrskonzeptes des Landes Mecklenburg-Vorpommern muss dieses Projekt Vorbild dafür sein, wie die vermeintlichen Nebenbahnverbindungen des Landes zu sichern sind.

Die These, dass nur Hauptstrecken dem Land dienen, ist angesichts der weitläufigen Landesstruktur klar zu verneinen. Die Haupteinnahmequelle zahlreicher Regionen ist mittlerweile der Tourismus. Ein Abschmelzen der SEV-Mittel/Änderung ÖPNV Gesetzgebung würde insbesondere zahlreiche im Alltagsverkehr und touristisch relevante Linien, ob Bus oder in unserem Falle Bahn, gefährden und damit in erster Linie den Binnenlandtourismus treffen. Diesem schadet eine solche Verkehrspolitik langfristig.

Das Projekt zeigt, dass Mecklenburg-Vorpommern mithilfe von Bundesmitteln (Regionalisierungsmittel) einen gut aufgestellten öffentlichen Nahverkehr gewährleisten kann, insbesondere unter Berücksichtigung des touristischen Bedarfes in Zusammenarbeit mit den Kreisen. Rückzugsdebatten sind angesichts der Fahrgaststeigerung von 40% nach erfolgten Einsparungen von 75% vollkommen fehl am Platz!