

Kai-Uwe Thiessenhusen

# Warnemünde-Express abbestellt

## Mogelpackung aus Mecklenburg-Vorpommern

Warnemünde-Express in Berlin Hbf.  
Foto: Florian Müller

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird der Warnemünde-Express vom Land Mecklenburg-Vorpommern abbestellt. Diesen beliebten Ausflugszug von Berlin an die Ostsee gibt es seit 2001. Kurz zuvor waren die Interregio-Züge von Berlin nach Rostock von der Deutschen Bahn im Rahmen des MORA-P-Programms gestrichen worden. Regional-Express-Züge sollten sie ersetzen, wurden aber zu den Spitzenzeiten am Wochenende den Massen nicht Herr, die nun billig per Wochenendticket an die Ostsee reisen konnten. Der Warnemünde-Express sollte zumindest in den Spitzenzeiten am Wochenende früh ab Berlin, abends zurück, Abhilfe schaffen. Außerdem bietet der Zug, der anders als die Taktzüge den Umweg über Güstrow vermeidet, kürzere Fahrzeiten nach Rostock und eine direkte Verbindung ohne Umsteigen bis fast an den Strand.

An der Situation hat sich bis heute nichts geändert. Der Warnemünde-Express wird nach wie vor rege genutzt, dennoch stapeln sich in den regulären Zügen des RE 5 am Wochenende die Fahrgäste, Fahrräder und Kinderwagen.

Warum bestellt das Land den Zug dann ab? Die Begründung: Der Zug sei „im Kern ein touristisches Fernverkehrsangebot“ und das Land nicht für Fernverkehr zuständig, so das zuständige Schweriner Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung.

Auf der anderen Seite prahlt das Ministerium aber mit einer Erweiterung des regulären Zugangebots zwischen Rostock und Berlin. Werktags sollen es künftig „10

Züge von Rostock nach Berlin und 10 Züge in umgekehrter Richtung anstatt jeweils 8 wie bislang“ sein, am Wochenende 9 statt 7. Hinter diesen vollmundigen Worten verbirgt sich aber eine Mogelpackung: Wer in den Fahrplan schaut, wird feststellen, dass es derzeit bereits 9 RE-Zugpaare werktags sind. Genauso am Wochenende: Statt des dann entfallenden Frühzugpaares gibt es derzeit den Warnemünde-Express, also auch 9 Zugpaare. Einzige Neuerung wird ein Spätzug gegen 22.45 Uhr ab Berlin sein, der gegen 1.30 Uhr in Rostock ankommen wird. In Gegenrichtung wird es eine Spätverbindung von Rostock nach Neustrelitz geben und einen Frühzug von Neustrelitz nach Berlin, also gar keine neue Verbindung von Rostock nach Berlin.

Wo kommt der fehlende angeblich neue Zug also her? Es handelt sich hierbei um ein Zugpaar am frühen Nachmittag in zeitnaher Lage zum Interconnex. Dieses Zugpaar wird derzeit nördlich von Neustrelitz von DB Regio eigenwirtschaftlich betrieben. Neu ist nur, dass es künftig vom Land bestellt wird, neu ist auch, dass es künftig über Güstrow fahren wird – mit entsprechend verlängerter Fahrzeit.

Das Land war bereits mehrfach heftig dafür kritisiert worden, dass aufgrund seiner Bestellpolitik der insgesamt 850 Millionen Euro teure Ausbau der Strecke Rostock—Berlin nur minimale Fahrzeitgewinne gibt. Nun setzt es mit der Streichung bzw. Verlangsamung der beiden Zugpaare, die wenigstens ein bisschen vom Ausbau profitiert haben, noch eins drauf.

Die Begründung, das Land sei nicht für Fernverkehr zuständig, ist dabei im Kern nicht falsch. Diese strikte Trennung von Nah- und Fernverkehr ist ein grundlegendes Problem der Bahnreform. Es gibt aber Länder, die versuchen, das Problem nicht auf dem Rücken der Passagiere auszutragen, sondern konstruktiv zu lösen. Erinnerung sei an die anteilige Finanzierung der IC-Züge zwischen Bremen und Norddeich durch das Land Niedersachsen, die dafür auch mit allen Nahverkehrstickets nutzbar sind. Eine ähnliche Regelung ist in Thüringen für neue Züge zwischen Erfurt und Gera geplant.

Die Eisenbahnpolitik des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist aber nicht nur so fahrgastfeindlich wie in kaum einem anderen Bundesland (was sich nicht nur in dieser Frage zeigt), sie ist auch finanzpolitisch verfehlt. Denn ignoriert wird, dass der Tourismus eine Haupteinnahmequelle des Landes ist. Viele Urlauber und Ausflügler, gerade aus dem Berliner Raum, reisen ohne Auto an; der Fahrradtourismus in der Region boomt wie nie zuvor, was die örtliche Wirtschaft ankurbelt und Steuern bringt. Die Verkehrspolitik des Landes ignoriert das völlig, nicht nur hier, sondern beispielsweise auch bei der für Dezember geplanten Abbestellung der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Malchow und Parchim mitten in der Seenplatte. Finanziell unverantwortlich ist diese Politik aber auch, weil etliche hundert Millionen Euro an Bundesmitteln und EU-Geldern investiert wurden, ohne dass eine Angebotsverbesserung folgt.