

## **ANTRAG**

**der Fraktion DIE LINKE**

### **Aufbau Ost - mehr Bahn braucht das Land**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

Mobilitätssicherung gehört zur Daseinsvorsorge und ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse und gesellschaftliche Teilhabe. Eine gute Erreichbarkeit ist entscheidend für die Landesentwicklung. Vom Fernverkehr auf der Schiene ist Mecklenburg-Vorpommern trotz erfolgter Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin mit einer ICE-Verbindung weitgehend abgehängt. Die Intercity-Verbindungen Warnemünde-Rostock-Berlin-Dresden ab Ende 2019 sowie Stralsund-Pasewalk-Berlin ab 2026 ändern daran nichts wesentlich. Ein Gesetz, welches ein Grundangebot für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sicherstellt, würde besonders Mecklenburg-Vorpommern zugutekommen. Fernverkehr im Zweistundentakt bzw. aktuell auch als Einzelfahrten zwingen weiterhin dazu, bestehende Lücken im Fernverkehr durch Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu schließen. Somit werden über Regionalisierungsmittel Strecken finanziert, die mit über einer Stunde Fahrzeit und 50 Kilometern Länge originär dem Fernverkehr zuzurechnen wären. Auch Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden aus Regionalisierungsmitteln finanziert, damit stehen sie für den SPNV nicht zur Verfügung. Zudem treiben die Trassenpreise die Kosten für den SPNV enorm in die Höhe. Das muss sich ändern, um das Angebot im SPNV verbessern und ausweiten zu können und mit dem sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verknüpfen.

**II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,**

1. Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr spätestens ab 2020 nicht mehr aus Regionalisierungsmitteln, sondern ausschließlich aus Landesmitteln zu finanzieren sowie mit den frei werdenden Regionalisierungsmitteln den Schienenpersonennahverkehr zu stärken.
2. unbenommen der erfolgten Beschlussfassung zum Nachtragshaushalt umgehend die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine Vorplanung/Grundlagenermittlung für eine Bahnanbindung im Süden der Insel Usedom als unabdingbare Voraussetzung für eine chancenreiche erneute Beantragung des Vorhabens „Karniner Brücke“ (Ducherow-Swinemünde) für den nächsten Bundesverkehrswegeplan zu schaffen.
3. bei den beginnenden Abstimmungen mit den Ländern und Aufgabenträgern zum Ziel-fahrplan 2030 des Deutschland-Takts neben den aktuellen Regel- und Einzelhalten auch auf einen Fernverkehrshalt in Neubrandenburg zu drängen und damit die Chancen zur Aufnahme der Strecke von Stralsund über Neubrandenburg und Neustrelitz nach Berlin in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu erwirken.
4. bis Ende April 2019 zu prüfen und zu berichten, wie und mit welchem finanziellen Aufwand eine für Bahn und Bus umfassende Fahrplanauskunft „MV fährt gut“ mit landesweit möglichem E-Ticketing
  - a) alle mit dem ÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen durch entsprechende Betriebsleittechnik in die Lage versetzt werden, Echtzeitinformationen an die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern übermitteln und auch untereinander kommunizieren zu können sowie
  - b) über den Erwerb von Bordrechnern und Fahrkartendruckern durch die landeseigene Verkehrsgesellschaft und Vermietung an die mit dem ÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen ein landesweit einheitliches System aufgebaut werden kann.
5. die Initiative zu ergreifen und möglichst im Verbund mit den anderen Bundesländern auf Bundesebene
  - a) von der dringenden Notwendigkeit des vom Bundesrat wiederholt dem Deutschen Bundestag zur Beschlussfassung zugeleiteten Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG) zu überzeugen sowie auf eine zeitnahe Befassung im Deutschen Bundestag zu drängen sowie
  - b) die vorgesehene Halbierung der Schienenmaut (Trassenpreise) für den Güterverkehr auch mittelfristig für den Personenverkehr durchzusetzen.

**Simone Oldenburg und Fraktion**

**Begründung:**

Das Verkehrsangebot im Schienenpersonenfernverkehr in Mecklenburg-Vorpommern wird auch mit Umsetzung der Bahnoffensive 2030 lediglich im Zweistundentakt erfolgen. Damit ist das Land dauerhaft unzureichend angebunden. Eine Verstärkung über den SPNV ist weiterhin notwendig. Deshalb sollen die Regionalisierungsmittel möglichst vollständig dem SPNV vorenthalten sein.

Eine Bahnanbindung der Insel Usedom im Süden ist alternativlos. Um eine Chance auf Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan nach 2030 zu haben, ist eine fundierte Grundlagenermittlung dringend geboten. Die dafür notwendigen Mittel sind in den Haushalt einzustellen. Mehrfach wurde öffentlich zugesichert, diese Planung zu beauftragen.

Das Oberzentrum Neubrandenburg wird nach derzeitiger Planung nicht an den Fernverkehr angebunden. Ziel der Bund-Länder-Abstimmungen muss sein, Neubrandenburg als Regelhalt im Zielfahrplan 2030 zur Umsetzung des Deutschland-Takts aufzunehmen.

Ein Teil der mit dem ÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen ist aktuell technisch nicht in der Lage, Echtzeitdaten aufzunehmen und zu übermitteln. Bei der Ausrüstung mit Betriebsleittechnik, Bordrechnern und Fahrkartendruckern würde ein landeseinheitliches System das Erreichen einer umfassenden Fahrplanauskunft und Verkehrsinformationen aller Art in Echtzeit sowie E-Ticketing deutlich erleichtern.

Im Deutschen Bundestag steht die Debatte des vom Bundesrat wiederholt zugeleiteten Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes - SPFVG weiterhin aus. Die Bundesregierung steht dem Anliegen negativ gegenüber. Über den Deutschen Bundestag könnte solch ein Gesetz umgesetzt werden.