

ANTRAG

der Fraktion DIE LINKE

Karow als Bahnkreuz reaktivieren - durchgängige Südbahn und länderübergreifende Regionalbahn gemeinsam mit Brandenburg einrichten

Der Landtag möge beschließen:

- I. Der Landtag begrüßt, dass die Landesregierung wieder Verantwortung für die „Südbahn“ und „Kleinseenbahn“ übernehmen wird und ein ganzjähriger Betrieb der Regionalbahnlinien 15 („Südbahn-Ost“) und 16 („Kleinseenbahn“) mindestens im bisherigen Umfang bis Ende 2027 erhalten werden soll. Ebenso begrüßenswert ist, dass das Angebot sowohl für beide Regionalbahnlinien als auch für die sommerlichen Saisonverkehre Parchim-Karow, Karow-Malchow und Karow-Plau am See ab 2022 ausgeweitet werden soll.
- II. Der Landtag stellt fest, dass diese leichten Verbesserungen jedoch nicht ausreichen, um im Süden Mecklenburgs ein bedarfsgerechtes Regionalbahnangebot zu sichern, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern und die Verkehrswende voranzubringen.
- III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,
 1. die Vergabe der Leistungen im Südbahnnetz und für die Kleinseenbahn so zu gestalten, dass Optionen für eine schnellstmögliche Änderung von Verkehrsleistungen bestehen bleiben. Ziel muss eine wieder im Regelbetrieb fahrende Südbahn mit neuem integrierten Verkehrskonzept sein, die den Streckenabschnitt Parchim-Karow-Malchow-Waren durchgängig bedient. Zudem soll Karow als Bahnkreuz reaktiviert und Plau am See mit neuer Regionalbahnlinie deutlich besser auch aus und in Richtung Süden und bis Waren angebunden werden.
 2. umgehend Maßnahmen einzuleiten, die eine länderübergreifende Regionalbahnlinie von Neustadt/Dosse über Meyenburg und Karow bis Waren ermöglichen. Dabei sind mit dem Land Brandenburg auch Chancen und Potenziale einer Reaktivierung der Strecke Karow-Priemerburg in die Verhandlungen mit einzubeziehen und die Erprobung alternativer Zugantriebe auch auf Strecken in Mecklenburg-Vorpommern zu prüfen.

3. zeitnah den Investitionsbedarf für nicht bundeseigene Bahninfrastruktur auf den Streckenabschnitten Parchim-Karow, Karow-Waren, Meyenburg-Karow sowie Karow-Priemerburg einschließlich des Bahnkreuzes Karow ermitteln zu lassen sowie Prioritäten festzulegen, um auf deren Basis Fördermöglichkeiten auszuloten.

Simone Oldenburg und Fraktion

Begründung:

Derzeit läuft das Vergabeverfahren für Leistungen im Südbahnnetz (Südbahn-Ost: Malchow-Waren sowie Saisonverkehr) und für die Kleinseenbahn (Mirow-Neustrelitz). Zum Sommer sollen Angebotsumfang und Eisenbahnunternehmen feststehen. Zudem wird nach mehrfacher Verschiebung in Kürze der Saisonverkehr der Südbahn starten, der etwa in tariflicher Hinsicht gegenüber der Saison 2020 verbessert wurde. Dennoch besteht auch für den Saisonverkehr weiterhin erhebliches Optimierungspotenzial. Wird dieses genutzt, stehen die Chancen für einen Regelbetrieb deutlich besser. Deshalb dürfen mit der Vergabe keine Tatsachen geschaffen werden, die über Jahre eine deutliche Angebotsverbesserung behindern würden.

Auch in Brandenburg stehen Neuausschreibungen der Verkehrsleistungen auf den Regionalbahnlinien RB73 (Neustadt/Dosse-Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk-Meyenburg) an, da die Verkehrsverträge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 enden. Sowohl Brandenburg als auch Mecklenburg-Vorpommern können sich ein länderübergreifendes Angebot vorstellen. Seitens des zuständigen Ministeriums erfolgt aktuell eine Bewertung für die Verlängerung von SPNV-Leistungen ab Dezember 2021 von Meyenburg nach Karow/Plau am See.