

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Länderübergreifende Nord-Süd-Bahn: Dem Bahnverkehr zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern eine Perspektive geben

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Insbesondere über die Sommermonate zeigt sich regelmäßig, dass die Nachfrage das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern übersteigt. Das 9-Euro-Ticket hat die Grenzen des SPNV im Land einmal mehr klar aufgezeigt und verdeutlicht, dass ein verbessertes Angebot im schienengebundenen Verkehr unabdingbar ist, gerade vor dem Hintergrund der Einführung neuer attraktiver Ticketangebote.
2. Angebotserweiterungen im SPNV sind dringend erforderlich – gerade auch im südlichen Teil von Mecklenburg-Vorpommern beziehungsweise im Bereich der Seenplatte ist das Angebot sehr überschaubar. Mit dem ganzjährigen Betrieb der Südbahn von Neustrelitz über Karow nach Parchim, aber auch mit der Reaktivierung der Nord-Süd-Bahn vom brandenburgischen Pritzwalk über Meyenburg, Plau am See, Karow, Krakow nach Güstrow liegen gute Konzepte vor. Von deren Umsetzung würden sehr viele Menschen im Land – aber auch darüber hinaus – in erheblichem Ausmaß profitieren.
3. Ein dauerhaft angelegter SPNV-Verkehr auf Nord-Süd-Bahn und Südbahn ist nur möglich, wenn sich Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg gemeinsam auf ein länderübergreifendes Gesamtkonzept für das Streckennetz verständigen.

4. Klimaschutz erfordert Anstrengungen auf allen Ebenen – das gilt auch und im Besonderen für den Verkehrssektor. Hier hat sich der CO₂-Ausstoß seit 1990 kaum verändert. Im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) ist in Anlage 2 jedoch festgeschrieben, dass die Jahresemissionsmenge bis 2030 deutlich sinken muss (vgl. https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/anlage_2.html). In diesem Zusammenhang muss auch Mecklenburg-Vorpommern einen Beitrag leisten. Zudem soll mit dem Deutschlandtakt die Zahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppelt werden (im Vergleich zu 2019). Die Aktivierung beziehungsweise Ertüchtigung vorhandener Bahnstrecken stellt dabei eine vergleichsweise einfache und wirkungsvolle Maßnahme dar, um diese Ziele zu erreichen.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. die kürzlich von Landesverkehrsminister Reinhard Meyer und dem brandenburgischen Verkehrsminister Guido Beermann angekündigte länderübergreifende Gesamtuntersuchung des Streckennetzes zwischen Neustadt/Dosse, Meyenburg, Karow und Güstrow sowie Parchim, Karow und Waren/Müritz mit dem Ziel der Sicherstellung des Bahnverkehrs auf der Nord-Süd-Bahn gemeinsam mit dem Land Brandenburg zügig in Auftrag zu geben, sodass spätestens Ende 2023 Ergebnisse vorliegen. Ferner sind die dafür erforderlichen Mittel im Haushalt bereitzustellen.
2. parallel dazu im Zusammenwirken mit Brandenburg und unter Beteiligung aller kommunalen Gebietskörperschaften und der Tourismus- und Wirtschaftsverbände ein ganzheitliches Konzept zu entwickeln, wie das Schienennetz im nördlichen Brandenburg mit dem Netz in Mecklenburg-Vorpommern verbunden, entwickelt, genutzt und damit zukunftsfähig aufgestellt werden kann.
3. dafür Sorge zu tragen, dass bei der in Ziffer II Nummer 1 genannten Untersuchung auch die Potenziale des Güterverkehrs auf den betreffenden Abschnitten sowie die Bedeutung der Strecken für die Resilienz des Eisenbahnhauptnetzes, insbesondere für den Hinterlandverkehr der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, betrachtet und bei der Gesamtbewertung berücksichtigt werden.
4. die Strecke Güstrow-Meyenburg bereits in den Saisonverkehr im Sommer 2023 auf ganzer Länge einzubeziehen, um die bereits heute bestehenden Potenziale auszuschöpfen.

Dr. Harald Terpe und Fraktion

Begründung:

Nachdem der Betrieb der Linien RB 73 und RB 74 in den brandenburgischen Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin zwischenzeitlich eingestellt werden sollte, hat das Land Brandenburg diese Entscheidung inzwischen revidiert. Ein Weiterbetrieb über 2025 hinaus wird allerdings maßgeblich davon abhängen, ob es Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit Brandenburg gelingt, ein Gesamtkonzept für einen länderübergreifenden Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Bahn von Neustadt/Dosse über Pritzwalk, Meyenburg, Plau am See, Karow, Krakow am See bis Güstrow sowie auf der Südbahn zu entwickeln. In einem ersten Schritt sollte zügig eine länderübergreifende Kosten-Nutzen-Untersuchung in Auftrag gegeben werden. Denn perspektivisch bietet die Aktivierung und Ertüchtigung der Nord-Süd-Bahn in Verbindung mit der Südbahn große Potenziale für den SPNV – und das nicht nur im südlichen Mecklenburg-Vorpommern.

Vor dem Hintergrund des geplanten 49-Euro-Tickets und des kurz vor der Einführung stehenden 365-Euro-Tickets für Seniorinnen/Senioren ab 2023 in Mecklenburg-Vorpommern würde eine Ausweitung des Streckennetzes mutmaßlich auf eine hohe Nachfrage treffen. Die touristischen Verkehre von Berlin über Güstrow nach Rostock würden sich nicht allein auf den nur zweistündig verkehrenden RE5 über Waren/Müritz beschränken, sondern könnten perspektivisch über eine zweite Achse Berlin-Rostock gelenkt werden. Gerade mit einem Nachfolger des 9-Euro-Tickets werden viele Berlinerinnen/Berliner und Brandenburgerinnen/Brandenburger ein solches Ticket kaufen, weshalb der Bedarf, neben der RE5-Achse eine zweite Achse zu etablieren, absehbar vorhanden sein wird. Das zeigen die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket im Sommer dieses Jahres.

Zeitgleich werden die zahlreichen kleinen Orte entlang der Strecke erschlossen und insbesondere die Seenplatte wird deutlich besser erreichbar für Urlauberinnen/Urlauber aus den Ballungsräumen Berlin und Hamburg sowie aus dem nördlichen Brandenburg. Das stärkt den Tourismus im Binnenland und bietet deutlich bessere Möglichkeiten, autofrei nach Mecklenburg-Vorpommern zu reisen.

Nicht zuletzt würden die Einheimischen in der Region Krakow/Plau am See von diesem neuen Angebot stark profitieren und es würden attraktive Verbindungen für die Pendlerinnen/Pendler der Region bis nach Rostock und Schwerin entstehen. Aktuell kann der ÖPNV hier keine ernsthafte Alternative zum Auto bieten.

Mit einer einfach zu realisierenden Einbeziehung der Strecke Güstrow-Meyenburg in den Saisonverkehr der Südbahn schon ab 2023 könnten sowohl Einheimische als auch Touristinnen/Touristen die Vorteile und Chancen eines SPNV-Angebotes aus der Regiopolregion Rostock über die Seenplatte bis ins nördliche Brandenburg unmittelbar erleben und testen.