



CDU Landesverband Mecklenburg-Vorpommern
Wismarsche Straße 173 · 19053 Schwerin

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. (DBV)
Wilmsdorfer Straße 113/114
10627 Berlin

VCD Nordost e.V.
Yorckstraße 48
10965 Berlin

Christlich Demokratische Union
Mecklenburg-Vorpommern
Wismarsche Straße 173
19053 Schwerin

Telefon 0385 59004-0
Telefax 0385 59004-29
E-Mail: post@cdu-mv.de
www.cdu-mv.de

 /CDU.Mecklenburg.Vorpommern
 @cdu_mv

Schwerin, 04.06.2021

Landtagswahl 2021

Wahlprüfsteine des DBV e.V. und des VCD Nordost e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, Ihnen unsere Positionen zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen zukommen zu lassen. Das Wahlprogramm der CDU für die Landtagswahl am 26. September 2021 wird auf einem 37. Landesparteitag der CDU Mecklenburg-Vorpommern beschlossen werden.

Ihre Wahlprüfsteine beantworte ich für den CDU-Landesverband wie folgt:

1. Neuausrichtung Bahnpolitik und Umsetzung einer Mobilitätswende

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern verzeichnet weiterhin eine steigende PKW-Nutzung bei einem gleichzeitig bundesweit sehr geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Plant Ihre Partei aufgrund dieses deutlichen Missverhältnisses eine Gesetzesinitiative (z. B. Landesmobilitätsgesetz) zur Förderung des Schienenverkehrs und des sonstigen ÖPNV, zur Erreichung höherer Fahrgastzahlen und eines höheren Modal-Split-Anteils für den ÖV (> 10 Prozent, Verdoppelung der Nachfrage)?

60 % der Menschen in Mecklenburg-Vorpommern leben im ländlichen Raum. Gerade für diesen ländlichen Raum müssen Mobilitätskonzepte entwickelt, finanziert und umgesetzt werden, die öffentliche Verkehrsangebote mit dem individuellen Verkehr verknüpfen. SPNV und ÖPNV werden durch die kommunalen Aufgabenträger in unserem Land sichergestellt. Für deren Unterstützung stehen Mittel des Bundes, gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, des Landes gem. § 10 Abs. 5 FAG Mecklenburg-Vorpommern aber auch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung EFRE für Investitionen und Maßnahmen, die die Wirtschaftlichkeit, Attraktivität, Barrierefreiheit, Klimabilanz und Infrastruktur des ÖPNV verbessern zur Verfügung. Das Angebot richtet sich auch hier nach dem Bedarf, aber auch nach den finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers.

Im Rahmen des Klimaschutzpaketes will der Bund 86 Milliarden € bis 2030 in das Schienennetz und den öffentlichen Personennahverkehr investieren. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch unser Land an den seitens des Bundes zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln teilhaben wird. Wir wollen, dass Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, den SPNV und dem ÖPNV in unserem Land abgesichert werden und Aufgrund der neuen Finanzsituationen bisherige Maßnahmen

- wie das Sondervermögen SPNV,
- die Stilllegung von Bahnstrecken,
- die Unterstützung der kommunalen Träger und die Ausrichtung der bisherigen Förderung

überdacht werden.

Gesonderte gesetzliche Regelungen halten wir derzeit nicht für notwendig. Vielmehr werden wir dafür Sorge tragen, dass die seitens des Bundes zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel, Mittel aus dem Klimaschutzpaket und dem GVFG vollständig für die Steigerung der Attraktivität im Bereich des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

2. Einführung eines landesweiten MV-Tarifs für Bahn und Bus und Dachmarketing für das Bahnland MV

a) Wird Ihre Partei eine Initiative starten, um kurzfristig in Mecklenburg-Vorpommern einen landesweiten und einheitlichen Verkehrstarif (MV-Tarif) nach dem Vorbild anderer Bundesländer (z.B. Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg) im SPNV und ÖPNV anzubieten?

Im SPNV gibt es, neben einfach zugänglichen und verständlichen Pauschalangeboten, ein einheitliches, entfernungsbasiertes Tarifsystem, das Tarifsystem der Deutschen Bahn. Regional existieren zum Teil für den straßengebundenen ÖPNV einheitliche Tarifsysteme, aber auch verkehrsträgerübergreifende einheitliche Tarifsysteme, wie z.B. der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Warnow. Die Einführung einer landesweit einheitlichen Tarifstruktur werden wir unterstützen und hierzu in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern entsprechende Maßnahmen einleiten.

b) Hält Ihre Partei nach dem Vorbild mehrerer Bundesländer die Einführung einer Dachmarke „Bahnland MV“ für notwendig, um den vom Land MV verantworteten SPNV effizienter, insbesondere bei der Wohnbevölkerung sowie im Tourismusverkehr, zu vermarkten und somit einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den umweltfreundlichen Schienenverkehr zu fördern?

In Mecklenburg-Vorpommern als Flächenland werden die Menschen auch in naher Zukunft auf motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Die Einführung einer Dachmarke „Bahnland MV“ erachten wir vor diesem Hintergrund als nicht notwendig. Vielmehr sind die Aufgabenträger selbstständig für die Vermarktung ihrer Angebote zuständig. Maßnahmen der Aufgabenträger glücklich werden wir selbstverständlich unterstützen.

3. Planungen zum Deutschlandtakt

Am 30. Juni 2020 wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgestellt.

(Link: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>)

a) Wie beurteilt Ihre Partei den 3. Gutachterentwurf im Hinblick auf eine erfolgreiche Entwicklung des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern?

Mit dem Deutschland Takt sollen optimale Anschlüsse beim Ein- und Umsteigen vom Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zur Regionalbahn gewährleistet werden. Auf den Hauptverkehrsachsen sollen Züge alle halbe Stunde verkehren und so eine optimale Anbindung von Städten und Regionen gewährleisten. Hinsichtlich des dritten Gutachterentwurfs begrüßen wir insbesondere die Aufwertung des Knoten Stralsunds, in dem es stündlich kurze Anschlüsse aus Richtung Hamburg-Rostock nach Greifswald-Berlin und umgekehrt gibt. Die Verbindung Rostock und Schwerin nach Lübeck mit Durchbindung nach Kiel erhält eine zweistündige Taktung. Der Regionalexpress Nummer 1 von Schwerin nach Hamburg fährt im Stundentakt. Vor diesem Hintergrund konnten einige Verbesserungen erzielt werden. Weitere Maßnahmen müssen dennoch erfolgen, um eine Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene zu beschleunigen.

b) Wo sieht Ihre Partei Verbesserungspotenziale am 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt, bzw. welche ergänzenden Maßnahmen plant Ihre Partei (bundespolitisches Ziel ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030)?

Die Südbahn Strecke Bereiche Parchim-Malchow und Güstrow sowie der Ausbau der Strecke Ducherow-Swinemünde mit der Karniner Brücke fehlen. Die ICE Verbindung Berlin-Schwerin-Lübeck-Kopenhagen wird nicht mehr aufgeführt. Die Strecken Pasewalk-Neubrandenburg-Güstrow-Bützow (Ost-West-Achse) und Neustrelitz-Neubrandenburg-Demmin-Stralsund (Nord-Süd-Achse) fehlt es an dem entsprechenden Ausbau zur Beschleunigung.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgaben sehen wir den dritten Gutachterentwurf skeptisch. Gerade um die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu erreichen, sind weitere Maßnahmen notwendig. Wir werden uns für die Reaktivierung der Südbahn einsetzen. Wir werden die Anbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke prüfen und gegebenenfalls dafür Sorge tragen, dass diese in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Wir werden uns dafür einsetzen, dass das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 vollständig umgesetzt wird.

4. Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personen- bzw. Güterverkehr

Für ein qualitativ besseres Angebot im Schienenpersonenverkehr bzw. Schienengüterverkehr gibt es mittlerweile in etlichen Bundesländern (z. B. in Baden Württemberg) Planungen zur Reaktivierung von derzeit stillgelegten Bahnstrecken. Auf welchen Strecken plant Ihre Partei bis zum Jahr 2030 eine Reaktivierung im Schienenpersonen- und/oder im Schienengüterverkehr (abgesehen von der Darßbahn Barth – Prerow), um eine Verkehrswende einzuleiten (z. B. in Bezug auf die Mecklenburgische Südbahn)?

Wir sind der Auffassung, dass bei der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Flächen zunächst eine wirtschaftliche Betrachtung erfolgen sollte. Wir wollen die Mobilität im gesamten Land erhalten. Aufgrund der im Rahmen des Klimaschutzpaketes der Bundesregierung zugesagten Finanzmittel öffnet sich auch für Strecken in Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit der Wiederinbetriebnahme. Für Strecken, in denen ein wirtschaftlicher Betrieb mittels Schienenpersonennah- oder Güterverkehr möglich ist, soll dieser auch auf stillgelegten Strecken wieder in Betrieb genommen werden. Hierzu zählt auch die Mecklenburgische Südbahn.

5. Entlastung der Insel Usedom vom Pkw-Verkehr

Speziell in der Urlaubszeit hat der Pkw-Verkehr auf der Insel Usedom und auf den Zufahrtsstrecken bereits seit Jahren ein nicht mehr akzeptables Ausmaß erreicht.

a) Welche Konzepte hat Ihre Partei zur Entlastung der Insel Usedom vom Pkw-Verkehr?

Vor dem Hintergrund des Baus des Swinetunnels auf Usedom und des weiteren Aufbaus von Bettenkapazitäten auf Usedom und in Swinemünde ist mit einem noch höheren Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Problemen im Verkehrsbereich zu rechnen. Nach den jetzigen Planungsunterlagen der einzelnen Kommunen auf Usedom und bestehendem Baurecht nach § 34 BauGB sind auf deutscher Seite weitere 15.000 Gästebetten als Kapazitätserweiterung zu erwarten. Nach Aussagen der polnischen Verwaltung sind in den kommenden Jahren im Geltungsbereich der Stadt Swinemünde nochmals 20.000 Gästebetten vorgesehen. Aus diesem Grund werden wir uns weiterhin in Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort für die Erarbeitung eines gesamtheitlichen Verkehrsentwicklungskonzeptes, welches alle Verkehrsarten vom Fußgänger, Radfahrer, motorisierten Straßenverkehr, Schiffs- und Bahnverkehr sowie den Flugverkehr berücksichtigt, einsetzen wir werden den fließenden Durchgangsverkehr in den Kaiserbädern durch intelligente Ampelschaltung, Kreisverkehre und dem Ausbau des ÖPNV ermöglichen. Des Weiteren werden wir uns für zusätzliche Bahnverbindungen zur weiteren Entlastung auf der Insel einsetzen.

b) Mit dem Wiederaufbau der Bahnstrecke Ducherow – Świnoujście (Swinemünde) – Seebad Ahlbeck (- Seebad Heringsdorf) würde die Bahnreise im Vergleich zur derzeitigen Situation deutlich beschleunigt und damit gegenüber dem Pkw spürbar attraktiver.

Welche Maßnahmen plant Ihre Partei zur Beschleunigung des Projekts zum Wiederaufbau obiger Eisenbahnstrecke?

Unter Punkt 116 der Koalitionsvereinbarung haben die Koalitionäre beschlossen, dass die Wiederherstellung der Bahnlinie Ducherow-Swinemünde/Heringsdorf über Karnin erfolgen soll und sich das Land beim Bund weiterhin mit Nachdruck für diese neue Verkehrsverbindung einsetzen wird. Die Wiederbelebung der Bahnverbindung zwischen Ducherow und Swinemünde und deren nachträgliche Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan zur Verkehrsentlastung auf der Insel Usedom ist aufgrund des geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisses schwierig. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass die Wiederbelebung dieser Bahnstrecke eine Stärkung des Hafenstandortes Swinemünde nach sich ziehen würde. Eine solche Aufwertung des polnischen Hafens wurde durch Steuermittel der Bundesrepublik erfolgen.

c) Setzt sich Ihre Partei für die Nutzung der Kur- und Gästekarten als Fahrausweis nicht nur im Regionalbusliniennetz der Usedomer Bäderbahn (UBB), sondern auch in den Zügen ein? Was plant Ihre Partei bezüglich der Verbesserung in dieser Angelegenheit? Bitte begründen Sie Ihre Entscheidung.

Die Verwendung der Kur- und Gästekarten als Fahrausweis im Regionalbusliniennetz der Usedomer Bäderbahn aber auch in Zügen würde zu einer deutlichen Entlastung der Verkehrssituation auf der Insel Usedom beitragen. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir dieses Ansinnen. Entscheidung diesbezüglich müssen letztendlich von den Kommunen vor Ort getroffen werden.

6. Qualitative Verbesserung der Bahnstrecken (Berlin –) Neustrelitz – Stralsund und Rostock - Stralsund

a) Während der Abschnitt Berlin – Neustrelitz (- Rostock) in den vergangenen Jahren grundlegend modernisiert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wurde, ist dies im Abschnitt Neustrelitz – Stralsund nicht der Fall. Welche Maßnahmen plant Ihre Partei in der Relation Neustrelitz – Stralsund, um im Schienenverkehr im Vergleich zum Pkw deutlich attraktivere Fahrzeiten als derzeit zu erreichen?

Wir werden uns für den Ausbau der Strecke Neustrelitz-Stralsund einsetzen, um auch hier eine Geschwindigkeit von 160 km/h je Stunde zu ermöglichen.

b) Welche Maßnahmen plant Ihre Partei bezüglich des zweigleisigen Ausbaus bzw. zur Kapazitätserweiterung der Bahnstrecke Rostock – Stralsund?

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 wird seit 30 Jahren nicht fertig. Das Verkehrsprojekt sah den zweigleisigen Ausbau der Bahnverbindung Lübeck/Hagenow Land-Stralsund, die Ertüchtigung der Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h, den Einbau von moderner Leit- und Sicherungstechnik sowie die Schließung von Elektrifizierungslücken vor. Aktuell sind die Strecken Hagenow Land/Schwerin, Ribnitz-Damengarten/Stralsund und Ventschow/Blankenberg/Warnow in Betrieb genommen. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Rostock/Ribnitz-Damngarten/Stralsund wurde allerdings aus volkswirtschaftlichen Gründen aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan gestrichen.

Die CDU Landtagsfraktion hat aus diesem Grunde einen Antrag zur Wiederaufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan eingebracht. Auch in der kommenden Legislaturperiode wird sich die CDU für die vollständige Umsetzung des Vorhabens einsetzen, um die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes zu stärken und gleichzeitig ein Beitrag zur Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu leisten. Wir wollen, dass sich auch in Mecklenburg-Vorpommern die Fahrgastzahlen bis zum Jahre 2030 verdoppeln und der Güterverkehr auf der Schiene um 25 % ansteigt.

7. Verkehrsverlagerung durch Förderung von Gleisanschlüssen

Im Masterplan Schienenverkehr vom Juni 2020 ist u. a. als Ziel festgelegt, dass der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der Transportleistung in Deutschland auf mindestens 25 % bis zum Jahr 2030 steigen soll.

a) Welche Maßnahmen plant Ihre Partei auf Landesebene, um benanntes Ziel zu erreichen?

Allein im vergangenen Jahr hat die Bundesregierung Rekordinvestitionen von 12,2 Milliarden € in die Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Bundesweit befinden sich 46 Projekte im Neu bzw. Ausbau. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch in Mecklenburg-Vorpommern entsprechende Projekte umgesetzt werden. Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 und den Maßnahmen zur Entlastung der Insel Usedom, Ausbau der Karniner Brücke, haben wir erste Forderungen gestellt. Wir wollen das Schienennetz insbesondere für den Güterverkehr ausbauen und somit Transportleistungen auf der Schiene attraktiver gestalten. Wir gehen davon aus, dass mit den Maßnahmen des Klimaschutzgesetzes der Bundesregierung eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einhergehen wird. Inwieweit eine Landesförderung für die Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs notwendig wird, hängt von den Vorgaben des Bundes ab. Sollten diese nicht ausreichen um eine Verlagerung herbeizuführen, werden wir im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel eine Landesförderung einführen.

b) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei bezüglich einer effizienten Förderung von Gleisanschlüssen als Beitrag zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene?

siehe Antwort a)

c) Plant Ihre Partei ein Förderprogramm auf Landesebene, beispielsweise analog der Verfahrensweise im Bundesland Sachsen-Anhalt (s. a. „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen zur Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt“ vom 17. Februar 2020)?

Link:<https://lvwa.sachsen-anhalt.de/das-lvwa/wirtschaft-bauwesen-verkehr/verkehrswesen/foerderung-von-investitionen-zur-staerkung-des-regionalen-schienengueterverkehrs-in-sachsen-anhalt/>

siehe Antwort a)

8. Weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken

Noch immer sind diverse Strecken im Schienennetz nicht elektrifiziert (in Mecklenburg Vorpommern z. B. die Strecken (Güstrow -) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL, Lübeck – Bad Kleinen, Wismar – Rostock). Welche Elektrifizierungs-Projekte plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode im Bereich der Schieneninfrastruktur (als Beitrag zum Ausbau der Elektromobilität) umzusetzen?

Der Ausbau von Schieneninfrastruktur wird nicht durch Parteien geplant. Dennoch setzt sich die CDU für den Ausbau und die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schieneninfrastruktur ein. Unser Anliegen ist es zunächst eine flächendeckende Infrastruktur zu errichten bzw.

wieder in Betrieb zu nehmen. Inwieweit aus wirtschaftlichen Erwägungen zwingend eine Elektrifizierung notwendig ist, bleibt abzuwarten. Vielmehr gehen wir davon aus, dass in Zukunft auch andere Antriebsformen wie zum Beispiel Wasserstoff oder biogene Gase und Flüssigkeiten zum Einsatz kommen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Waldmüller', written in a cursive style.

Wolfgang Waldmüller
Generalsekretär