

DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern

Beantwortung Wahlprüfsteine Deutscher Bahnkundenverband und VCD Nordost

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)?

Wir setzen uns seit langem für eine Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs auf Bundes- und Landesebene ein. Die Sicherung von Mobilität ist eine der wichtigsten Aufgaben der Daseinsvorsorge. Öffentlicher Nahverkehr sichert Teilhabe und Zugang zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Versorgung und ist Grundvoraussetzung für die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Nur mit einem bedarfsgerechten und attraktivem öffentlichen Verkehrsangebot sind die Klimaschutzziele und die Verkehrswende erreichbar. Verkehrswende ist für uns weit mehr als nur eine Antriebswende. Wir brauchen einen starken Umweltverbund aus Bahn, Bus und Rad, um eine echte Alternative zum Auto zu bieten und jedes Dorf anzubinden. Das Wahlprogramm enthält die Forderung nach einem Landesmobilitätsgesetz.

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?

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?

Den Slogan „Ein Land - ein Ticket - ein Tarif“ wollen wir endlich durchsetzen. Auch in M-V muss man mit einem Ticket überall hinfahren, dabei auch umsteigen und das Verkehrsmittel wechseln können. Mehrere Initiativen von uns für einheitliche Tickets und Tarife scheiterten bislang an den Mehrheiten im Landtag. Wir bleiben dran.

M-V verfügt aktuell über ein unzureichendes Bahnangebot und ist von einem „Bahnland MV“ weit entfernt. Wir müssen erst dafür Sorge tragen, dass sich das Angebot deutlich verbessert, um für ein „Bahnland MV“ werben zu können.

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?

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 Planungen zum Deutschlandtakt zeigen eindeutig, dass der Nordosten weiterhin abgehängt bleiben wird. Aufgrund der geografischen Randlage innerhalb Deutschlands und der geringen Besiedlungsdichte steht M-V nicht im Fokus der Deutschen Bahn und Bahnpolitik des Bundes. So enthält der 3. Entwurf keine Angebotsausweitungen in M-V gegenüber dem 2. Gutachterentwurf. Hochgeschwindigkeitszüge tangieren M-V nur auf der Strecke Berlin-Hamburg. Diese Strecke ist auch die einzige, die im Halbstundentakt bedient werden soll. Die Landeshauptstadt Schwerin ist kein Knotenpunkt im Fernverkehr, sondern überhaupt erst ans Fernverkehrsnetz angeschlossen worden.

Ohne deutliche Verbesserungen an der Bahninfrastruktur ist die Umsetzung nicht möglich. In M-V ist kein neues Bahnprojekt im BVWP 2030. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 ist nur in Teilen umgesetzt worden, eine durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Rostock und Stralsund fehlt. Im Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vom Juni 2020 wird hingegen eingeschätzt, dass bei den Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West“ und „Velgast–Stralsund“ ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden kann; deshalb werden sie derzeit nicht weiter verfolgt. Mit dieser fatalen Fehleinschätzung ist ein Deutschlandtakt in M-V nicht umsetzbar. Auch soll das Oberzentrum Neubrandenburg – die viertgrößte Stadt in M-V – nicht an das Bahnfernnetz angeschlossen werden. Die Bahnsteige in Neubrandenburg wurden erneuert, sind aber für Fernzüge und Züge mit weiteren Waggons zu kurz.

Aufgrund der völlig unzureichenden Fernverbindungen (zweistündig oder sporadisch) müssen notgedrungen Regionalbahnangebote die Lücken schließen. So werden Regionalisierungsmittel, die dringend für die Ausweitung des Angebotes auf Strecken

bis 50 km Länge und 1 Stunde Fahrzeit benötigt würden, für Fernverkehr etwa nach Berlin ausgegeben.

Wir fordern die vollständige Fertigstellung des VDE Nr. 1 sowie ein gesetzlich verankertes Mindestangebot im Schienen-Fernverkehr mit 1-Stunden-Takt, dass auch Neubrandenburg anbindet.

4. Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personen- bzw. Güterverkehr Für ein qualitativeres 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)?

Bereits als die Neuausschreibung des Teilabschnitts Parchim-Malchow aufgehoben wurde, haben wir uns für die durchgängige Südbahn eingesetzt und tun das seit vielen Jahren. Wir wollen neben der Ost-West-Verbindung, die durchgängig und wieder im Regelbetrieb fährt, auch die Nord-Süd-Verbindung (Güstrow) Priemerburg–Meyenburg wiederbeleben und treten für eine länderübergreifende Regionalbahnlinie bis Neustadt/Dosse ein. Die Südanbindung der Insel Usedom ist alternativlos, um die Verkehrsüberlastung auf der Insel zu minimieren. Die Bürgerinitiativen, die sich für die Darßbahn, die Südbahn und die Karniner Brücke engagieren, unterstützen wir seit Jahren. Auch weitere Strecken wie Mirow–Wittstock und Hagenow Stadt–Ratzeburg sollten langfristig wiederbelebt werden, somit alle von VDV und der Allianz Pro Schiene für die Reaktivierung vorgeschlagenen Strecken.

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?

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?

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.

Um die Verkehrsüberlastung der Insel zu mindern, braucht es viele verschiedene Maßnahmen, nicht nur rein verkehrliche Maßnahmen. Ein ganzheitliches integriertes Verkehrskonzept ist notwendig, welches z.B. auch bauplanerische und raumordnerische Belange umfasst, um Standortentscheidungen zu optimieren und der weiteren Erhöhung der Bettenzahlen entgegenzuwirken. Auch An- und Abreise muss gestaffelt erfolgen und mit Transferdiensten von und zu Flughäfen und Bahnhöfen unterstützt werden. Die Nutzung öffentlichen Verkehrsmittel und von Fahrrädern muss attraktiver werden. Die Südanbindung der Bahn über Karnin, ein zweiter Kreuzungsbahnhof der UBB, um mehr Fahrgäste aufnehmen zu können, sind dringend geboten. Ein gutes und vor allem sicheres Radnetz entlastet ebenfalls. Ein Ausbau von Straßen ist hingegen nicht zielführend. Jedoch können Beseitigungen von Engpässen, Optimierungen von Verkehrsführungen oder Ortsumgehungen zur Minderung unzumutbarer Verkehrsbelastungen ihren Anteil leisten. Die Verkehrsprobleme auf der Insel Usedom und zur und von der Insel sind nur gemeinsam von Bund, Land, Kreis, Ämtern und Gemeinden sowie fachübergreifend unter Einbeziehung der Wirtschaft zu lösen. Es ist feststellbar, dass diese Einsicht mittlerweile besteht und die Zusammenarbeit sich verbessert hat. Auch übernimmt das Land mittlerweile eine moderierende und koordinierende Rolle. Insofern hat unsere parlamentarische Initiative mit Forderungen eines ganzheitlichen integrierten Verkehrskonzeptes trotz Ablehnung durch SPD und CDU zu einer intensiven Fachausschussarbeit mit ersten Ergebnissen – etwa der Finanzierung der Grundlagenplanung für die zweite Bahnanbindung – geführt. Der Prozess zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Insel muss weiterhin und verstärkt im Fokus stehen.

Die Grundlagenplanung für die zweite Bahnanbindung muss beschleunigt werden und möglichst – auch vor dem Hintergrund des Baus des Swinetunnels – eine Aufnahme in den aktuellen BVWP 2030 erfolgen. Zumindest muss alles getan werden, um die Chancen für die Aufnahme in den kommenden BVWP zu erhöhen.

Die KaiserbädlerCard muss zur UsedomCard ausgeweitet und inselweit für Bahn und Bus gelten. Die Finanzierung über die Kurkarte, wobei die gesamte Insel als eine Tourismusregion gelten sollte, ist der richtige Weg. Die kostenfreie Nutzung für Gäste und Einheimische muss Ziel sein. Um deutlich mehr Fahrgäste aufzunehmen, bedarf es Infrastrukturmaßnahmen im Bahnnetz der UBB (Kreuzungsbahnhof, Ausweichgleis, Fahrzeugerneuerung ...). Dabei muss auch die Landesebene unterstützen. UBB und auch Darßbahn bieten sich für die Nutzung alternativen Antriebe an.

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?

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

Beide genannten Strecken befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Landespolitik hat wenig bis keinen Einfluss auf Entscheidungen zu Investitionen der DB oder des Bundes bezüglich der Bahninfrastruktur. Der Ausbau der Strecke zwischen Stralsund über Neubrandenburg und Neustrelitz nach Berlin wurde leider nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Ziel muss sein, dieses Vorhaben weiter zu verfolgen und in den kommenden BVWP aufzunehmen, auch um das Oberzentrum Neubrandenburg an den Fernverkehr anzubinden.

Das VDE Nr. 1 muss endlich vollständig umgesetzt werden. Dazu hat sich der Landtag eindeutig positioniert.

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?

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?

*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/>*

Die Regierungsfractionen haben unlängst ein von der Linksfraktion eingebrachtes Klimaschutzgesetz abgelehnt. Darin enthalten war unter anderem auch die Kommunen anzuhelfen, bei Bauleitplanungen Gleisanschlüsse einzuplanen bzw. brach liegende Anschlüsse zu sichern und vor Überbauung zu schützen. Damit sollten die verbesserten Fördermöglichkeiten für Gleisanschlüsse auch rege genutzt werden. Grüne Gewerbegebiete sollen nicht nur Erneuerbare Energien nutzen, an den ÖPNV angebunden, sondern vor allem auch über Gleisanschlüsse umweltfreundliche Transporte über die Bahn realisieren. Die Reaktivierung von Nebenstrecken dient auch dem Ziel, sie als Bypässe für mehr Gütertransporte über die Schiene und Entlastung der Hauptnetze zu nutzen.

Für den Hinweis auf die Landesförderung von Gleisanschlüssen in Sachsen-Anhalt bedanken wir uns. Eine Prüfung, ob neben der verbesserten Bundesförderung eine Landesförderung geboten ist, wird erfolgen.

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?*

Die Elektrifizierung ist ungenügend. Die Schieneninfrastruktur ist entweder in Bundeseigentum oder im Eigentum privater Bahninfrastrukturunternehmen. Eine Landesstrategie für die Elektrifizierung ist aktuell nicht geplant.

Wir setzen uns dafür ein, dass alternative Antriebe auch in M-V erprobt und genutzt werden. Beispielsweise könnte die Strecke von Brandenburg aus über Meyenburg, Karow und Waren für eine Nutzung von Wasserstoff zunächst als Pilotvorhaben und dann regulär sein. Die Darßbahn und die UBB nach Fahrzeugumstellung sollten alternative Antriebe (z.B. Brennstoffzellen) nutzen.