

VCD Nordost e. V.  
Herrn Dr. Wilfried Kramer

[Wilfried.kramer@berlin.de](mailto:Wilfried.kramer@berlin.de)  
[personenverkehr@bahnkunden.de](mailto:personenverkehr@bahnkunden.de)

Schwerin, 8. Juli 2021  
mz-do

## **Wahlprüfstein DBV / VCD Nordost zur Landtagswahl M-V 2021**

Sehr geehrter Herr Dr. Kramer,

vielen Dank für die Zusendung Ihrer Wahlprüfsteine, welche ich wie folgt beantworte:

### **1.) Mobilitätswende**

Mecklenburg-Vorpommern ist mit 69 Einwohnern je Quadratkilometer in Deutschland das am dünnsten besiedelte Bundesland. Zieht man die Hansestadt Rostock ab, sind es sogar nur 61 Einwohner je Quadratkilometer. Brandenburg kommt auf 85 Einwohner je Quadratkilometer, hat mit Berlin aber ein zentrales Zentrum, auf das hin Verkehre konzentriert sind. Alle anderen Bundesländer haben deutlich über 100 Einwohner je Quadratkilometer, der Bundesdurchschnitt liegt bei 233.

Bisher wird der Flächenfaktor des Landes bei der Vergabe der Regionalisierungsmittel völlig unzureichend berücksichtigt, so dass trotz der insgesamt steigenden Ausgaben des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln Jahr für Jahr weniger Geld in M-V ankommt. Das Land hat Vorsorge getroffen, über Rücklagen das bestehende SPNV-Angebot in der Finanzierung bis in die 2030er Jahre hinein zu sichern. Angebotsausweitungen im Bereich des SPNV wird es perspektivisch aufgrund des Mangels an Geld und auch an zur Verfügung stehenden Trassen eher nicht geben.

Nur zum Vergleich: Im vergangenen Jahr hat die Bundesregierung die aktualisierte Fassung des Berichtes über die Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder für das Berichtsjahr 2017 vorgelegt (BT-Drs. 19/23670). M-V hat 2017 mit minus 1,2 Prozent den höchsten Rückgang bei den zugeteilten Bundesmitteln aufzuweisen, liegt mit einem Ausgabenplus von 0,8 Prozent aber nicht am Ende des Ländervergleichs beim Ausgabenzuwachs.

Die SPD in M-V hat sich auf die Fahnen geschrieben, in der kommenden Legislaturperiode die Anschlüsse insbesondere auf der „letzten Meile“ zu verbessern, sprich Rufbusangebote, wie sie in Ludwigslust-Parchim bereits erfolgreich im Einsatz sind, landesweit zu implementieren. Dies ist neben Carsharing eine der wenigen Möglichkeiten, bezahlbare Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Dieser wird aber auf absehbare Zeit in Mecklenburg-Vorpommern seine hohe Wichtigkeit behalten, um die Mobilitätsbedarfe der Menschen im Land absichern zu können.

Darüber hinaus wird in den größeren Gemeinden auch der Radverkehr weiter an Bedeutung zunehmen. Darum hat das Land die Arbeit der AGFK für die kommenden Jahre erst einmal gesichert. Bereits heute ist Mecklenburg-Vorpommern bei der Radverkehrsnutzung im Alltagsverkehr im Bundesvergleich sehr gut unterwegs.

Wir werden in Mecklenburg-Vorpommern Ziele und Konzepte hinsichtlich des Modal Split nur bedingt aus anderen Bundesländern übernehmen können. Wir müssen die Mobilitätsbedarfe insbesondere in sehr ländlich geprägten Regionen mit einer im Bundesdurchschnitt eher älteren Bevölkerung, einem vergleichsweise geringen Fahrgastaufkommen und bei begrenzten Mitteln organisieren. Bei dieser Herausforderung werden wir auch in den kommenden Jahren mit DBV und VCD Nordost in einem guten Dialog bleiben.

## **2.) MV-Tarif und Dachmarketing**

Da der ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte ist, Verbundtarife regelmäßig mit erheblichen Kosten für das Land zum Ausgleich der Durchtarifizierungsverluste verbunden ist, streben wir kurzfristig keinen landesweit einheitlichen Verkehrstarif an. Dieser würde unserer Ansicht nach aktuell kaum einen Effekt auf die Nutzung öffentlicher Verkehre haben, da dort, wo größere Stadtumlandbeziehungen und entsprechende Verkehrsbedarfe bestehen, diese sich entweder bereits innerhalb eines Verkehrsverbundes befinden (Rostock) oder aber innerhalb eines Landkreises stattfinden. Lediglich in der Stadt-Umland-Beziehung von Schwerin und Westmecklenburg sehen wir aktuell einen Bedarf für einen Verbundtarif, bestehen auch größere Synergiepotentiale durch die gemischte Nutzung von SPNV und ÖPNV.

Wir begrüßen Überlegungen der ÖPNV-Unternehmen, eine technische Einheitlichkeit in ihren Ticketsystemen herzustellen. Ein solcher Schritt könnte perspektivisch tatsächlich dazu geeignet sein, auch über einen landesweiten Tarif bzw. ein landesweit einheitliches Abrechnungssystem nachzudenken.

Es wird zwar keine echte Dachmarke, aber mit der perspektivisch einheitlichen Gestaltung der Fahrzeuge im SPNV im Land soll es ein optisches Wiedererkennungsmerkmal zukünftig geben (<https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Land-will-Zuege-im-MV-Design-auf-die-Schiene-bringen,bahn2482.html>). Eine Dachmarke halten wir aktuell nicht für zwingend notwendig. Die individuelle Entscheidung für oder gegen die Nutzung eines bestimmten Verkehrsträgers hängt regelmäßig nicht von Dachmarken, sondern von Taktichten, Umsteigebedarf und Preisen ab. An diesen Stellschrauben wollen wir entsprechend unserer Möglichkeiten ansetzen und konsequent weiterarbeiten, bspw. durch die Schaffung eines 365-Euro-Tickets für Seniorinnen und Senioren in der kommenden Legislaturperiode.

### **3.) Planung Deutschlandtakt**

Grundsätzlich ist der Deutschlandtakt eine gute Idee und das Ziel, die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln halten wir für richtig und notwendig. Jedoch sehen wir aktuell das Problem, dass aufgrund des immer noch nicht fertig gestellten Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 und hier insbesondere der Streckenabschnitt zwischen Rostock und Stralsund mit seiner fehlenden durchgängigen Zweigleisigkeit die Planungen des Deutschlandtaktes generell gefährdet sind und nach aktuellem Stand der Deutschlandtakt sich nachteilig auf unser SPNV-Angebot in diesem Streckenbereich auswirken würde. Dies sieht auch die DB Netz ähnlich. Unsere Priorität liegt daher auf den notwendigen Maßnahmen, um überhaupt die notwendige Infrastruktur für einen erfolgreichen Deutschlandtakt zu erreichen.

Aus unserer Sicht ist die Bundesregierung gefordert, die aus dem Deutschlandtakt abgeleiteten notwendigen Infrastrukturmaßnahmen deutlich stärker finanziell zu unterstützen und insb. auch bei den notwendigen Planungskapazitäten einen kurzfristigen Aufwuchs bei der DB Netz zu ermöglichen.

### **4.) Reaktivierung von Bahnstrecken**

Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist dann sinnvoll, wenn für die reaktivierte Strecke auch eine regelmäßige Nutzung möglich ist. Dies ist mit Blick auf den SPNV auf vielen der stillgelegten Strecken aktuell leider kaum erwartbar. Für die Ertüchtigung von Strecken zur Verbesserung der Möglichkeiten von Gütertransporten sehen wir in erster Linie die DB Netz AG bzw. den Bund in der Pflicht, da hierbei in der Regel überregionale Verbindungen zum Maßstab der Planung werden müssen. Über die zur Ertüchtigung der Südbahn zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel hinaus sind derzeit keine Pläne zur Reaktivierung von Bahnstrecken vorhanden. Die Darßbahn ist faktisch ja ein Neubau.

## **5.) Entlastung Usedom**

Mit der Ortsumfahrung Wolgast wird ein Kernprojekt zur Entlastung der Insel bereits umgesetzt, das die Rückstaus aufgrund der Brückenöffnungen in Wolgast vermeiden wird. Durch den Planfeststellungsbeschluss besteht jetzt Baurecht. Hinzu kommt die Ortsumfahrung Zirchow, die sich in der Planungsphase befindet. Darüber hinaus sind aufgrund der Geografie der Insel und bestehender Schutzgebiete kaum straßenbauliche Maßnahmen möglich, die eine Entlastung in den Sommermonaten herbeiführen könnten. Die Anpassung von Kreisverkehren oder Kreuzungen, die möglich sind, befinden sich in der Regel in Planung oder Umsetzung.

Die Hälfte aller Übernachtungen auf der Insel findet in den drei Kaiserbädern statt. Dies führt dazu, dass ein großer Teil des Verkehrsaufkommens auch genau auf diese Region konzentriert ist, die genau zwei Straßen als Zuwegung hat und in Richtung der polnischen Seite nur über einen Grenzübergang für Bahn und Fußgänger verfügt. Im Ergebnis haben wir gerade in diesem Inselteil an drei Monaten im Jahr Verkehrsaufkommen wie in einer Großstadt zur Rushhour.

Usedom ist aktuell eine der Modellregionen des Wirtschaftsministeriums in M-V, in der eine Gästecard eingeführt wird. Dies ermöglicht es den Gemeinden auf der Insel, auch eine sinnvolle Lösung hinsichtlich der Integration des Nahverkehrs in die Leistungen der Gästecard auf den Weg zu bringen. Wobei auch dies nicht zwingend eine Verbesserung bringen wird, da bspw. die UBB in der Hauptsaison bereits voll ausgelastet ist. Deshalb wurden in der Hauptsaison bereits Mehrfachtraktionen geführt und der Saisonfahrplan deutlich auf die Randsaison ausgeweitet.

Für die Südanbindung Usedom (Karniner Brücke) hat das Land gemeinsam mit der DB AG die ersten beiden Planungsphasen beauftragt. Insbesondere die Möglichkeit der direkten Anbindung der Kaiserbäder an Berlin könnte sich positiv auf die Verkehrsbelastung der Insel auswirken. Der Neubau der Bahnstrecke würde gleichwohl nicht trivial, da die ursprüngliche Streckenführung im Stadtgebiet Świnoujście längst komplett überbaut ist, lediglich am äußeren südlichen Stadtrand noch die Originaltrasse unbebaut vorliegt. Eine Streckenführung auf deutscher Seite wird durch die Zerminsee-Senke, den Wolgastsee sowie den Gothensee und Thurbruch erheblich erschwert. Im Idealfall sollte eine entsprechende Anbindung auch die polnische Seite berücksichtigen und die von Polen bisher nicht überplante alternative Trasse verwenden. Westlich von Świnoujście befindet sich dieser Korridor, der am ehesten für eine neue Trassenführung geeignet wäre.

## **6.) Qualitative Verbesserungen der Bahnstrecken Neustrelitz-Stralsund und Rostock-Stralsund**

Für die Relation Neustrelitz-Stralsund gibt es derzeit keine Pläne zu einem vergleichbaren Ausbau wie auf der Strecke nach Rostock. Die Kosten eines solchen Ausbaus würden die Möglichkeiten des Landes zudem übersteigen. Mit Blick auf die aktuelle Planung zum Deutschlandtakt ist es eher nicht erwartbar, dass der Bund diesen Streckenabschnitt auf absehbare Zeit ausbauen wird.

Für die Strecke von Rostock nach Stralsund halten wir den zweigleisigen Ausbau für unverzichtbar, sowohl um den Planungen des Deutschlandtaktes zu entsprechen als auch um Güterverkehre aus den Häfen bewältigen zu können. Die Streichung dieses Abschnittes aus dem Bundesverkehrswegeplan aufgrund angeblich fehlender Wirtschaftlichkeit ist eine der größten Fehlentscheidungen, die das Bundesverkehrsministerium in den zurückliegenden Jahrzehnten getroffen hat.

## **7.) Verkehrsverlagerung durch Förderung von Gleisanschlüssen**

Die DB-Cargo überlegt, ihr Netz an Übergabepunkten für Einzelwagenverkehre auch und gerade in Mecklenburg-Vorpommern auszudünnen. Damit fällt aber in weiten Teilen des Landes die einzige Transportoption per Bahn weg, die für viele Unternehmen in MV hinsichtlich der zu transportierenden Gütermengen angemessen wären. Bedarfe für Ganzzüge haben Unternehmen im Hinterland in MV in der Regel nicht. Transportleistungen auf der Schiene finden vor allem von den Häfen in andere Bundesländer und zurück statt, wie bspw. bei den Holzlieferungen in den Wismarer Hafen.

Eine vergleichbare Situation wie in Sachsen-Anhalt, wo bspw. in Bernburg mit der vor Ort und im Umland angesiedelten Zement-, Soda- und Kaliindustrie erhebliche Transportmengen erzielt werden, der Hallenser Hafen bspw. als Sammelpunkt für Getreidelieferungen aus der Mitteldeutschen Tiefebene per Bahn in die Überseehäfen an der Nordsee dient, ist in Mecklenburg-Vorpommern in keinem vergleichbaren Transportumfang vorhanden. Sollte der Bedarf für einen Gleisanschluss bei einem Unternehmen tatsächlich bestehen, würden wir auf Ebene einer Einzelmaßnahme eine Förderung prüfen. Eine eigene Richtlinie ist aufgrund des fehlenden Bedarfs aktuell nicht notwendig.

## **8.) Weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken**

Aufgrund der hohen Kosten für den Oberleitungsbau erscheint eine Elektrifizierung von Strecken nur dort sinnvoll, wo auch entsprechende Verkehrsaufkommen vorliegen. Bei eingleisigen Strecken ist das oft eher nicht der Fall. Durch die Entwicklung bei den Antriebssystemen (Batterieantrieb oder Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis wie im iLINT von Alstom) ergibt sich aber eine Alternative, die die Umstellung von Zügen auf CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe ermöglicht.

Projekte zur Elektrifizierung werden sich voraussichtlich vor allem auf dieser Ebene abspielen und nicht im starkwetteranfälligen Oberleitungsausbau. So ist bspw. für Usedom geplant, die dort im Einsatz befindlichen Züge perspektivisch durch Batterie- oder Wasserstoffgetriebene Alternativen in den kommenden Jahren zu ersetzen.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jochen Schulte  
Parlamentarischer Geschäftsführer