

## **ANTRAG**

**der Fraktionen der CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP**

### **Kriterien der Kosten-Nutzen-Untersuchung für eine länderübergreifende Verlängerung der Nord-Süd-Strecke und der Mecklenburgischen Südbahn**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Die Reduktion des Straßenverkehrs ist essenziell für das Erreichen der vorgegebenen Klimaziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030. Mit dem Deutschlandtakt soll die Zahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppelt werden. Diese Verkehrswende kann nur durch die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und der Effektivität des Schienengüterverkehrs erreicht werden, sodass der Ausbau des Schienennetzes und eine Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz und den Nutzen des 49-Euro-Tickets im ländlichen Raum, unabdingbar ist.
2. Durch die Mecklenburgische Südbahn und die Nord-Süd-Strecke kann die gesamte Region Ludwigslust-Parchim an die Metropolen Berlin und Hamburg und damit an das bundesweite Fernverkehrsnetz angebunden werden. Die beiden Strecken kreuzen sich in Karow. Während das Land Brandenburg am 20. September 2022 entschied, die Regionalbahnlinien 73 und 74 nun doch nicht abzubestellen, sondern zunächst bis 2025 weiterzubestellen, damit der Ausbau einer funktionierenden Bahnverbindung von Berlin über Kyritz, Meyenburg, Plau am See und Güstrow nach Rostock mehrmals täglich möglich ist, wurde die erforderliche Anbindung durch unsere Landesregierung unterlassen und stattdessen soll lediglich eine Gesamtuntersuchung des Streckennetzes zwischen Neustadt/Dosse, Karow und Güstrow sowie Parchim, Karow und Waren (Müritz), mit den touristischen Zielen Plau am See und Karow am See in Auftrag gegeben werden.
3. Die gebildeten Rücklagen des Landes aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes ermöglichen es, erforderliche Ertüchtigungsarbeiten zu finanzieren und regelmäßige Zugverbindungen zu bestellen.

**II. Die Landesregierung wird aufgefordert,**

1. bei dem vorgesehenen Gutachten folgende Punkte zu berücksichtigen:
  - a) Der Schienenpersonennahverkehr soll als Hauptverkehrsmittel dienen. Der öffentliche straßengebundene Personennahverkehr soll in Zubringer in einem abgestimmten Fahrplan eingebunden werden, ohne dass ein Wettbewerb der Verkehrsträger durch einen nicht abgestimmten Parallelbetrieb erfolgt.
  - b) Im Rahmen der Untersuchung müssen die konstruktiven Vorschläge der Bürgerinitiative „Pro Schiene“ (Konzept Karower Kreuz 365) und des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg einbezogen werden.
  - c) Bei der Taktung der Verbindungen muss stets eine effektive Anbindung der Knotenpunkte Karow, Parchim, Güstrow und Waren sowie die Verbindung Richtung Hamburg gewährleistet werden.
  - d) Bei der Bewertung der Fahrtstrecken darf keine reine Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen. Vielmehr muss zum Erreichen der Klimaschutzziele und im Zuge der Verkehrswende neben dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit das künftige Potenzial der dadurch zu realisierenden Anbindungen sowie die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Netzes beurteilt werden. Zu berücksichtigen ist das gesamte Reisendenpotenzial, z. B. für Wege zur Arbeit, zu Bildungseinrichtungen, zu Erledigungszwecken, in der Freizeit und auch der Tourismus. Bei der Bewertung der Strecken ist weiter zu beachten, dass im Landkreis Ludwigslust-Parchim und teilweise auch in anderen Landkreisen im Takt verkehrende Regionalbuslinien und Rufbusse eingeführt wurden, die das Reisendenpotenzial der Bahn gegenüber früheren Untersuchungen erhöhen. Im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ist die Einführung eines mit der Bahn vernetzten Integralen Taktfahrplanes des Regionalbusverkehrs für 2023 vorgesehen. Zudem plant das Land den Rufbusverkehr 2024 landesweit auszurollen.
  - e) Auch, wenn bei der Untersuchung gleichzeitig die Nutzungsmöglichkeiten der Strecken für den Schienenpersonennahverkehr und die Verwendbarkeit für den Schienengüterverkehr beurteilt werden, ist für die Umsetzung ein Stufenkonzept einzuführen. Dadurch können die erforderlichen Verbindungen schneller bestellt werden und die Anbindung der Netze eher erfolgen.
2. dafür Sorge zu tragen, dass die Ergebnisse des Gutachtens bis spätestens Ende 2023 vorliegen, um die überfälligen Bestellungen der Mecklenburgischen Südbahn und der Nord-Süd-Strecke spätestens Anfang 2024 zu realisieren.

**Franz-Robert Liskow und Fraktion**

**Dr. Harald Terpe und Fraktion**

**René Domke und Fraktion**

**Begründung:**

Unter dem Begriff Verkehrswende versteht man den Dreiklang aus vermeiden, verlagern, verbessern. Sowohl Personen- als auch Güterverkehr sollen soweit wie möglich vermieden, der nicht vermeidbare Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert und zuletzt durch eine bessere Organisation und neue Technologien verbessert werden. Dabei besteht der Grundsatz „Schiene vor Straße“.

Durch die angekündigte länderübergreifende Gesamtuntersuchung des Streckennetzes zwischen Neustadt/Dosse, Meyenburg, Karow und Güstrow sowie Parchim, Karow und Waren (Müritz) anstelle der zumindest zeitgleich möglichen Anschlussbestellung werden bereits gewonnene Erkenntnisse ignoriert und das Potenzial des 49-Euro-Tickets vertan.

Für einen Betrieb des Streckennetzes mit Güter- und/oder Personenverkehren soll im Rahmen des Gutachtens durch eine Kosten-Nutzen-Untersuchung dessen Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Diese wäre nach Einschätzung der Landesregierung jedoch nur durch eine kombinierte Nutzbarkeit von Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr gegeben. Zeitgleich räumt die Landesregierung jedoch ein, dass die Achse Rostock Seehafen, Güstrow, Pritzwalk, Neustadt/Dosse, Wittenberge, Berlin geeignet ist als zukünftige Ausweich- und Resilienzachse zu dienen, um die Hauptachse des Kernnetzes des Trans-europäischen Verkehrsnetzes Rostock Seehafen, Waren (Müritz), Oranienburg, Berlin bei Streckeneinschränkungen zu entlasten beziehungsweise umfahren zu können und so eine zuverlässige Taktung zu gewährleisten. Dieses, der Untersuchung zugrunde gelegte Kriterium, scheint daher nicht geeignet, neue Erkenntnisse gewinnen zu können, dafür aber kostbare Zeit zu verschwenden.

Weiterhin sollen im Rahmen der geplanten Untersuchungen nur die kommunalen Gebietskörperschaften und die Tourismus- und Wirtschaftsverbände einbezogen werden, um die Potenziale für den SPNV zu bewerten. Für eine bestmögliche Einschätzung der Bedürfnisse und Erfordernisse müssen jedoch auch die qualifizierten Vorschläge der Bürgerinitiative „Pro Schiene“ berücksichtigt werden. Diese hat durch jahrelange Arbeit bereits wichtige Erkenntnisse gewonnen, wodurch wiederum viel Zeit und Geld bei der nunmehr geplanten Gesamtuntersuchung eingespart werden kann.