

Es gilt das gesprochene Wort

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Fraktion DIE LINKE

11. November 2022

MdL Henning Foerster

TOP 31

Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Länderübergreifende Nord-Süd-Bahn: Dem Bahnverkehr zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern eine Perspektive geben

Frau Präsidentin,

meine Damen und Herren,

der vorliegende Antrag beschreibt die Entwicklungen der letzten Wochen und Monate, insbesondere den länderübergreifenden Verkehr zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern betreffend. Der Aufhänger für diesen Antrag war offenkundig die Diskussion um die beiden Problemlinien RB73 und RB74, von Neustadt (Dosse) über Kyritz nach Pritzwalk und von Pritzwalk nach Meyenburg. Nur der Abschnitt von Neustadt (Dosse) kann aktuell eine halbwegs vernünftige Auslastung nachweisen, weil er als Zubringer aus Kyritz zur RE-Linie nach Berlin nachgefragt wird.

Die übrigen Abschnitte werden hingegen auch nach Einschätzung des Bündnisses „Schiene Berlin – Brandenburg“ nur wenige Male am Tag befahren und haben als lokale Linien wenig Potential. Das war auch der Grund, sie zunächst nicht mehr zu bestellen, wie man dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg entnehmen konnte. Nun könnte man sich fragen, warum diskutieren wir Brandenburger Probleme im Landtag von Mecklenburg-Vorpommern?

Der Grund dafür liegt in der länderübergreifenden Betrachtung. Diese beinhaltet nämlich auch unsere Strecke Meyenburg – Güstrow, die schon seit etlichen Jahren nur noch im Güterverkehr befahren wird. Die Landkreise Ostprignitz-Ruppin und Prignitz hatten schon vor längerer Zeit eine Untersuchung, zur Verknüpfung der Strecken, deren Verlängerung in die Mecklenburgische Seenplatte und perspektivisch auch bis nach Güstrow beauftragt. Und natürlich geht es auch um die Perspektive der Mecklenburgischen Südbahn, eine wieder durchgehende West-Ost-Verbindung. Damit können neue Fahrgastpotentiale optimal erschlossen werden.

Und auch das Bündnis Schiene hat eigene Überlegungen angestellt. Vorgeschlagen wurden abgestimmte Taktfahrpläne auf den Regionalbahnlinien 73 und 74 sowie zwischen Neustadt (Dosse) und Neuruppin, um optimale Anschlüsse in Pritzwalk aus dem Norden nach Wittenberge sowie in Neustadt (Dosse) nach Berlin und Neuruppin herzustellen. Der Ausbau der Strecken soll, so die Idee, vergleichbar dem aktuellen Zustand des Prignitz-Express, also eingleisig, mit reaktivierten Kreuzungsbahnhöfen und einem modernen Nebenbahnbetrieb bei einer Streckengeschwindigkeit zwischen 80 und 120 km/h erfolgen.

Auf diese Art und Weise könnten dann auf unserer Seite interessante Tourismusdestinationen erschlossen werden. Darüber hinaus wäre die Weiterführung bis Güstrow möglich und dort dann wiederum die Möglichkeit des Anschlusses oder der Weiterführung der Züge auf der Hauptbahn bis Rostock. Das wäre dann genau die im Antrag angesprochene Nord-Süd Achse.

Wenn man sich die Annahmen im sogenannten „Leister Papier“ weiter anschaut, geht man dort zudem von einer Verdichtung des Angebotes zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) aus. Hintergrund sind die Ausbaupläne für die Hauptstrecke Berlin-Hamburg. In diesem Zusammenhang findet sich dann auch die Idee, einen Zugteil einer ab 2022 in Nauen endenden RE-Linie über Neustadt (Dosse) bis Güstrow oder Rostock zu verlängern und dafür Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie zu nutzen. Somit würde langfristig eine zweite Achse Berlin-Rostock auf der Schiene entstehen, die zwar eine längere Fahrzeit als der direkte RE5 aufweist, aber aus dem Westteil Berlins eine interessante Alternative darstellt. Sie wäre darüber hinaus auch eine Ausweichmöglichkeit für den Schienenverkehr zwischen Rostock und Berlin.

Interessant ist jedoch vor allem die Erschließung zahlreicher Orte entlang der Strecke. Vor allem Tourismusorte wie Plau am See und Krakow am See bekämen eine neue Perspektive. In Karow bestünden weitere Umsteigemöglichkeiten. Die gesamte Region würde profitieren mit Karow als Bahnkreuz und Verbindungen in allen Richtungen.

Wie stellt sich Situation nun aktuell dar?

Die bedrohten Linien RB 73 und 74 sind bis 2025 wiederbestellt worden. Dies war von Brandenburger Seite mit der Erwartung verbunden, dass die Mecklenburgische Seenplatte als touristische Destination, künftig mitgedacht und die Verlängerung nach Güstrow und Rostock tatsächlich geprüft werden soll. Nur so sieht man eine Perspektive über 2026 hinaus.

Das hat unser Verkehrsminister verbindlich zugesagt. Die Potentiale der Süd-Bahn in Ost-West und Nord Süd Richtung sollen bereits im kommenden Jahr ganzheitlich begutachtet werden. Dies ist auch mit Blick auf die 2025 in Westmecklenburg auslaufenden Verkehrsverträge sinnvoll.

Wenn ich von Potential rede, ist damit nicht das Fahrgastpotential gemeint. Es geht auch um den Zustand des Schienennetzes, das Vorhandensein von Personal für die Besetzung der Stellwerke, die Frage, mit welcher Fahrzeugflotte und welchem Antrieb man den SPNV und den Güterverkehr betreiben will und welche Antriebe dabei zum Einsatz kommen sollen. Dabei bleibt Wasserstoff ein Thema, auch wenn die aktuelle Vergabe im Netz Prignitz bis 2026 aufgrund der Kurzfristigkeit und der entlang der Strecke bislang fehlenden Infrastruktur noch auf Altbewährtes setzt.

Mein Damen und Herren,

die Landesregierung handelt also bereits und die Koalitionsfraktionen von SPD und LINKE haben verabredet, den jetzt erfreulicherweise eingeleiteten Prozess nicht nur aktiv zu begleiten, sondern ihre eigenen Vorstellungen im kommenden Jahr hier im Landtag zur Diskussion zu stellen. Deshalb bitte ich um Verständnis, das wir heute nicht im Vorgriff darauf einen Oppositionsantrag der Grünen beschließen können.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!