



In mehr Bahnen investieren als Strecken stilllegen

Die Bilanz der rot-schwarzen Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern ist in Bezug auf die Entwicklung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) ernüchternd. Während der SPNV in anderen Bundesländern ausgebaut und das Bahnangebot erweitert wird, erfolgen und drohen in unserem Bundesland Streckenstilllegungen wie etwa bei der Südbahn oder aktuell bei der Verbindung zwischen Stralsund und Barth. SPD und CDU nehmen dabei billigend in Kauf, dass die Attraktivität des Bahnangebots unter jeder Reduzierung leidet. Während andere Landesregierungen verbesserte Angebote des DB-Fernverkehrs erkämpfen und durchsetzen, übt sich die Landesregierung in Passivität und akzeptiert ohne großen Widerstand Entscheidungen des Bahnvorstands wie etwa die nicht erfolgte Bahnsteigausstattung für Fernzüge der DB in Neubrandenburg, der drittgrößten Stadt unseres Landes. Auch die Oppositionsfraktionen üben im Landtag anders als wir GRÜNE dies getan haben, keinen Druck mehr auf die Landesregierung aus. Mecklenburg-Vorpommern wird somit Zug um Zug zum bahnpolitischen Niemandsland. Für ein derartig vom Tourismus geprägtes Bundesland ist dies auch aus wirtschaftspolitischer Sicht ein Offenbarungseid. Es bedarf daher einer grundsätzlich veränderten Ausrichtung der Bahnpolitik des Landes. Vor allem die Wiederbelebung der Südbahn und der Erhalt der Strecke Stralsund-Barth haben für uns GRÜNE höchste politische Priorität. Aber auch die Anbindung der Metropolen Berlin und Hamburg an die Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern bedarf noch einer deutlichen Verbesserung, besonders in Tagesrandzeiten.

Für eine Wiederbelebung der Südbahn

Wir GRÜNE unterstützen daher ausdrücklich die Bürgerinitiative zum Erhalt der Südbahn und fordern eine Bahnoffensive für das südliche Mecklenburg. Der durchgehende Betrieb der Südbahn von von Parchim über Karow und Malchow bis Waren (Müritz) (-Neustrelitz) mit Durchbindung aus Hagenow oder Schwerin ist mit Einbeziehung der Strecke Plau am See – Karow – Krakow am See – Güstrow für ein nachhaltiges Bahnangebot in der Region von elementarer Bedeutung, um die Bahn für Nutzer wieder attraktiv zu machen. Das südliche Mecklenburg braucht eine schnelle und direkte Anbindung an die Metropolregionen Berlin und Hamburg. Die Südbahn ist vor allem auch für die Tourismusentwicklung von großer Bedeutung und kann einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Auch deshalb hat die Wiederbelebung, bzw. der Erhalt der Südbahn höchste Priorität.

Für den Bau der Darßbahn und den Erhalt der Strecke Stralsund-Barth.

Wir GRÜNE unterstützen ebenso ausdrücklich die Bürgerinitiative zum Erhalt der Bahnstrecke Stralsund – Barth. Mit einer Stilllegung, so wie dies seitens der Landesregierung vorgesehen ist, würde nicht nur eine der bedeutenden Tourismusregionen unseres Landes vom Bahnverkehr abgehängt werden, auch Berufs-Pendler, Schüler des Fachgymnasiums in Velgast und der Berufsschule in Stralsund wären in erheblichem Maße betroffen. Wir GRÜNE unterstützen die Bürgerinitiative auch in ihrer Forderung nach Ausbau des Bahnangebots in die Tourismusorte Prerow und Zingst. Perspektivisch ist auch ein Ringschluss mit einer Weiterführung ab Zingst nach Wustrow – Neuhaus – Ribnitz-Damgarten / Graal-Müritz für die Anbindung an die Regiopole Rostock sinnvoll.

Die Darßbahn kann ebenso ein verkehrspolitisches Erfolgsmodell werden, wie dies der Bäderbahn auf Usedom gelungen ist. Es lohnt sich hier zu investieren und Fischland-Dass für Bürgerinnen und Bürger sowie für viele Touristen noch attraktiver zu machen. Doch auch unabhängig davon muss die bestehende Strecke zwischen Stralsund und Barth erhalten bleiben. Obwohl Dänemark und Schweden direkte Nachbarn an der Ostseeküste sind, ist die gegenseitige Erreichbarkeit von Mecklenburg-Vorpommern und der Öresund-Region (Kopenhagen – Malmö) mit dem öffentlichen Personenverkehr schwieriger als noch in den 90er Jahren. Nicht zuletzt liegt dies auch an der umständlichen und zeitraubenden Anbindung der Fährhäfen Sassnitz-Mukran und Rostock-Seehafen. Die Lösung muss in einer direkten Einbeziehung des SPNV der Fährhäfen erfolgen. Rostock-Seehafen mit der S-Bahn, der Fährhafen Sassnitz-Mukran mit einer kurzen neuen Gleistrasse von Mukran auf die Trasse nach Ostseebad Binz, womit die SPNV-Züge Stralsund/Lietzow – Binz über den Fährhafen Sassnitz-Mukran fahren könnten. Höhere Passagierzahlen auf den Fährschiffen tragen auch zu einer besseren Wirtschaftlichkeit und dem Fortbestand der Fährverbindungen bei. Allgemein setzen wir uns bei allen Verkehrsarten für eine umfassende Hinterlandanbindung der Fährhäfen ein: Alle Fährhäfen sollen möglichst kaikantennah per Eisenbahn, sonstigem ÖPNV sowie Radwegen angeschlossen werden.

Der mangelnde Ausbau der Schieneninfrastruktur führt bis heute besonders in Ost-West-Richtung oft zu unattraktiv langen Reisezeiten. Dies betrifft aufgrund fehlender Elektrifizierung und langer eingleisiger Streckenabschnitte besonders die Verbindungen Lübeck – Stettin/Stralsund. Wir setzen uns deshalb für einen zweigleisigen Ausbau sowie die Elektrifizierung der Strecke Rostock – Stralsund als auch den Bau möglichst vieler Kreuzungspunkte ein. Außerdem ist der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Lübeck – Bad Kleinen sowie Lalendorf – Neubrandenburg – Stettin erforderlich. Damit kann auf diesen Verbindungen ein hochwertiger SPNV entwickelt, sowie zusätzlich der Güterverkehrswirtschaft ein Anreiz gegeben werden, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Letztlich gehört es für mehr Nutzer im SPNV des Landes ebenfalls dazu, die eingleisige Strecke Neustrelitz – Stralsund zügig auszubauen, um die Reisezeiten dort zu verkürzen und kurze Übergänge zu den angrenzenden Strecken herzustellen.

Unverzichtbar für das Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern muss auch der Wiederaufbau der Karniner Brücke mit der Eisenbahnstrecke Ducherow – Swinemünde sein, um für eine Entlastung der stetig staugeplagten Touristen als auch Einwohner auf der Insel Usedom zu sorgen.