

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Wolfgang Waldmüller, Fraktion der CDU

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

und

ANTWORT

der Landesregierung

Durch die Mecklenburgische Südbahn und die Nord-Süd-Strecke besteht die Möglichkeit, die gesamte Region Ludwigslust-Parchim an die Metropolen Berlin und Hamburg sowie das bundesweite Fernverkehrsnetz anzubinden. Die beiden Strecken kreuzen sich in Karow. Obwohl das Land Brandenburg am 20. September 2022 beschlossen hat, die Regionalbahnlinien 73 und 74 bis 2025 weiter zu bestellen, um eine verbesserte Bahnverbindung von Berlin über Kyritz, Meyenburg, Plau am See und Güstrow nach Rostock zu ermöglichen, wurde die notwendige Anbindung durch unsere Landesregierung versäumt. Anstatt die Anbindung umzusetzen, wurde lediglich eine Gesamtuntersuchung des Streckennetzes zwischen Neustadt/Dosse, Karow und Güstrow sowie Parchim, Karow und Waren/Müritz in Auftrag gegeben, einschließlich touristischer Ziele wie Plau am See und Karow am See.

Obwohl der Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Reinhard Meyer vor einem Jahr angekündigt hatte, das Gutachten im Herbst 2023 vorliegen zu haben, wurden bisher keine konkreten Schritte für eine Reaktivierung unternommen.

1. Warum liegen bis zum aktuellen Zeitpunkt keine Ergebnisse der Gesamtuntersuchung des Streckennetzes zwischen Neustadt/Dosse, Karow und Güstrow sowie Parchim, Karow und Waren/Müritz vor?
 - a) Welche Gründe gibt es für die Verzögerung bei der Fertigstellung der Studienergebnisse?
 - b) Wann plant die Landesregierung, die Studie nun endgültig vorzulegen?

Die Eingangsfrage wird im Rahmen der folgenden Ausführungen zu den Detailfragen a) und b) beantwortet.

Zu a)

Die Abstimmung des Vergabeinhalts zwischen den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie den Aufgabenträgergesellschaften VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH und VBB Verkehrsverbund-Berlin Brandenburg GmbH sowie die Vorbereitung des Verfahrens dauerten länger als geplant. Zudem kam es zu Verzögerungen während des Vergabeverfahrens für den ersten Teil der Untersuchung (Potenzialanalyse). Die Angebotsfrist musste um gut drei Wochen verlängert werden (vom 20. Oktober 2023 auf den 14. November 2023).

Zu b)

Der erste Teil des Gutachtens ist nun in Bearbeitung. Der teilweise darauf aufbauende zweite Teil (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) soll im Frühjahr 2024 ausgeschrieben werden. Das Gesamtgutachten soll bis Ende des Jahres 2024 abgeschlossen werden.

2. Welche Kriterien wurden in die Studie eingebunden und wie werden sie gewichtet?
 - a) Welche detaillierten Informationen liegen der Landesregierung zu den Kriterien, die bei der Bewertung der Fahrtstrecken berücksichtigt wurden, vor (bitte die Kriterien und deren Gewichtung umfassend aufschlüsseln)?
 - b) Inwieweit wurden die Vorschläge der Bürgerinitiative „Pro Schiene“, des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg sowie des Konzeptes Karower Kreuz 365+ in die Studie einbezogen?

Die Eingangsfrage wird im Rahmen der folgenden Ausführungen zu den Detailfragen a) und b) beantwortet.

Zu a)

Für den zweiten Teil der Studie, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, gibt es feste Vorgaben des Bundes gemäß der Verfahrensanleitung für die „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+“, die unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html> eingesehen werden können.

Die Antwort zu Frage 2 nimmt daher im Folgenden ausschließlich auf den laufenden ersten Teil des Gutachtens, die Potenzialanalyse, Bezug. Der Gutachter PTV nimmt folgende Modellierungen vor bzw. als Grundlage und wertet diese entsprechend aus:

- Nutzung eines integrierten (öffentlicher und Individualverkehr) makroskopischen Verkehrsnachfragemodells,
- ergänzende Verkehrsmodellierung als wissenschaftlicher und weltweit anerkannter Ansatz zur Modellierung bestehender und zukünftiger Verkehrsströme,
- Berücksichtigung und Aggregation aller einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen (z. B. Wohnort, Arbeitsort usw.), von Netzwerk- und Überlagerungseffekten sowie individueller Wegebeziehungen.

Eine dezidierte Nennung von Kriterien und Gewichtung ist derzeit nicht möglich, weil dies durch den Gutachter zunächst noch zu erarbeiten und dann im Verkehrsmodell zu verarbeiten ist.

Grundlagendaten sollen gemäß Ausschreibung für folgende Bereiche durch den Gutachter ermittelt werden:

Aktuelle Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Potenzialabschätzung:

- Bevölkerung (insbesondere im Einzugsbereich der Stationen),
 - Pendelbeziehungen,
 - Tourismus und Freizeitverkehr,
 - Ausbildungsverkehr,
 - Güterverkehr,
 - Transit- bzw. Umleitungsverkehre;
- Multimodalität im Umweltverbund;
Motorisierter Individualverkehr (MIV)Aufkommen;
Reisezeitvergleich kommunaler Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – SPNV und MIV – SPNV.

Aus Gesprächen mit den Stakeholdern (z. B. Tourismusverbände, Landkreisverwaltungen) soll der Gutachter folgenden Input ermitteln:

- Ausweisung größerer Neubaugebiete (Gewerbe und Wohnen),
- langfristige Entwicklung der Schülerbewegungen (Neubau/Schließung von Schulen),
- touristische Ziele,
- zukünftige Entwicklungen beim kommunalen ÖPNV im Umfeld der Bahnstrecken,
- Neubau oder Erweiterung von Verknüpfungsanlagen (z. B. P+R oder Bus),
- langfristige Trends in der Arbeitswelt (beispielsweise Homeoffice).

Bei diesen Aufzählungen handelt es sich um Vorgaben/Empfehlungen für den Gutachter im Rahmen der Leistungsbeschreibung der Ausschreibung; diese sind daher nicht abschließend.

Zu b)

Der Gutachter wurde hinsichtlich der genannten Vorschläge sensibilisiert und wird in den demnächst startenden Gesprächen mit Stakeholdern darauf Bezug nehmen. In welchem Umfang die genannten Vorschläge im Rahmen der gutachterlichen Bewertung Berücksichtigung finden, obliegt der fachlichen Expertise des Gutachters.

3. Der Ostprignitz-Ruppiner Landrat Ralf Reinhardt (SPD) spricht von einem Abwehrgutachten, weil u. a. „vertiefend betrachtet werden soll, wie das Projektziel vordergründig mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs erfüllt werden kann“. Es sei weiter „ein Angebotskonzept zu entwerfen, welches vordergründig Verkehrsmittel des straßengebundenen ÖPNV zur Bedienung nutzt“. Wie steht die Landesregierung zu diesem Vorwurf?

Die Landesregierung hat mehrfach dargelegt, dass die Potenzialanalyse ergebnisoffen ausgeschrieben wurde.

4. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um sicherzustellen, dass der Schienenpersonennahverkehr als Hauptverkehrsmittel dient und der öffentliche straßengebundene Personennahverkehr sinnvoll integriert wird?
 - a) Wie wird bei einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse ein abgestimmter Fahrplan ohne unkoordinierten Parallelbetrieb sichergestellt?
 - b) Welche Schritte werden bei einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse vorgesehen, um die effektive Anbindung der Knotenpunkte Karow, Parchim, Güstrow und Waren sowie die Verbindung Richtung Hamburg zu gewährleisten?

Bei entsprechendem Nachweis der Potenziale ist der SPNV als Hauptträger der Verkehrsleistung angebotsseitig durch den Gutachter zu betrachten. Dieser ist konzeptionell sinnvoll mit dem straßengebundenen ÖPNV in entsprechenden Verkehrsknoten zu verbinden.

Zu a)

Bei Nachweis entsprechender Potenziale und der Wirtschaftlichkeit der notwendigen Investitionen in die Infrastruktur und des Betriebs eines möglichen Regelangebots im SPNV im Rahmen der Ergebnisse des Gutachtens würde ein ganzheitliches Angebotskonzept für den ÖPNV – auf Basis der Angebotskonzeptentwicklungen des Gutachters auf Grundlage der Potenzialanalyse – im Detail zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt werden, welches schrittweise – abhängig von Realisierungsfortschritt etwaiger Infrastrukturmaßnahmen sowie der Verfügbarkeit ausreichender Finanzmittel bei den jeweiligen Aufgabenträgern – umzusetzen wäre.

Zu b)

Die Vorlage verkehrlich und wirtschaftlich tragfähiger Angebotskonzepte inklusive Ableitung und Integration entsprechender Verkehrsknoten für den Umstieg zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV ist Teil des beauftragten Gutachtens. Die Betrachtung und Bewertung überregionaler Verkehrsachsen, zum Beispiel in Richtung Hamburg, ist in diesem Kontext ebenfalls durch den Gutachter zu leisten.

Den Ergebnissen kann daher an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden.

5. Inwiefern werden die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der Strecken für den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr berücksichtigt?
 - a) Welche Aspekte wurden bei der Beurteilung der Strecken für den Schienengüterverkehr berücksichtigt?
 - b) Wie wird das Stufenkonzept für die Umsetzung bei der Bestellung erforderlicher Verbindungen genau aussehen?

Es werden sowohl Nutzungspotenziale für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr als auch Umleiterverkehre im Rahmen des Gutachtens berücksichtigt.

Zu a)

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Aufkommenspunkte für den Schienengüterverkehr werden verortet und das erwartete Aufkommen analysiert. Sofern es sich um regelmäßige Verkehre handelt, werden die Anzahl der Zugfahrten je Tag oder Woche und gegebenenfalls auch die Tageszeit aufbereitet.

Das Untersuchungsgebiet tangiert zudem die Bahnstrecke Berlin – Neustrelitz – Rostock. Diese Strecke ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dort verkehren unter anderem Güterzüge im Hinterlandverkehr des Hafens Rostock. Die untersuchten Bahnstrecken könnten demnach im Bedarfsfall als Umleitungsstrecken genutzt werden. Insofern wird der Verkehr der umliegenden Bahnstrecken hinsichtlich möglicher Nutzungen der Strecken im Untersuchungsgebiet analysiert.

Zu b)

Es wird auf die Antwort zu Frage 4b) verwiesen.

6. Wie wird das gesamte Reisendenpotenzial in der Bewertung der Strecken insbesondere mit Blick auf den „Deutschlandtakt“ bemessen und berücksichtigt?
 - a) Wie fließen die geplanten Änderungen im Regionalbusverkehr, insbesondere die Einführung eines integrierten Taktfahrplans, in die Bewertung ein?
 - b) Welche Schritte werden geprüft, um das Reisendenpotenzial für verschiedene Zwecke (Arbeit, Bildung, Freizeit, Tourismus) zu maximieren?

Der Infrastrukturbedarf wird vom Gutachter auf Basis des ermittelten Nachfragepotenzials für den Schienenpersonen-, Schienengüter und Umleiterverkehr ermittelt. In die Bewertung des Infrastrukturbedarfes fließen dabei maßgeblich die auf Basis des entsprechenden Reisendenpotenzials abgeleiteten Angebotskonzepte für den ÖPNV ein. Ermittelte Angebotskonzepte und hergeleiteter Infrastrukturbedarf sind in Einklang zum aktuell gültigen Entwurfsstand des „Deutschlandtaktes“ zu bringen, um die potenziellen SPNV-Verkehre in die vorgesehenen Taktknoten des „Deutschlandtaktes“ bestmöglich einbinden zu können.

Zu a)

Bestehende oder zur Realisierung verabschiedete Angebotskonzepte des straßengebundenen ÖPNV fließen in das Verkehrsnachfragemodell und die Verkehrsmodellierung (vergleiche Antwort zu Frage 2) ein.

Zu b)

Ziel des ersten Teils des Gutachtens ist die Analyse der Potenziale, der Investitionsbedarfe und die Ableitung nachfragegerechter Angebotskonzepte auf Basis eines Verkehrsnachfragemodells und einer ergänzenden Verkehrsmodellierung. Bestehende Nachfragepotenziale für alle Wegezwecke sollen in diesem Kontext bestmöglich abgebildet werden. Die Bewertung von potenziellen Anreizen zur weiteren Steigerung der Nachfragepotenziale (Allokation von Gewerbeflächen und Siedlungsgebieten, touristischen Aufkommensschwerpunkten, Abstimmung von Schulzeiten auf den ÖPNV, Push/Pull-Strategien und dergleichen) ist jedoch nicht Teil des Gutachtens. Dies obliegt grundsätzlich den zuständigen Aufgaben- und politischen Entscheidungsträgern auf Gemeinde-, Kreis- und Landesebene.

7. Wann plant die Landesregierung bei einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse, die Bestellungen für die Mecklenburgische Südbahn und die Nord-Süd-Strecke zu realisieren?
 - a) Welche konkreten Schritte werden unternommen, um die erforderlichen Bestellungen zu diesem vorgesehenen Termin zu ermöglichen?
 - b) Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass die Umsetzung der Bestellungen nicht weiter verzögert wird?

Die Eingangsfrage wird im Rahmen der folgenden Ausführungen zu den Detailfragen a) und b) beantwortet.

Zu a)

Eine Bestellung von SPNV-Verkehrsleistungen ist abhängig von den konkreten Ergebnissen des Gutachtens und der Bereitstellung des notwendigen Infrastrukturzustandes.

Zu b)

Es sind zunächst die Ergebnisse des Gutachtens abzuwarten, bevor die Landesregierung konkrete Überlegungen über Zeitpunkt und Umfang von Leistungsbestellungen für den SPNV anstellen kann.