

**Beschlussvorlage**

Drucksachen-Nr.:	I-2013/1095
Datum:	07.10.2013
Fraktion:	Fraktion der SPD CDU- Kreistagsfraktion Fraktion DIE LINKE Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN FDP-Fraktion
Kreistagsmitglied	
Fachdienst:	<b>02 Büro des Landrates/Kreistages</b>

Öffentlichkeitsstatus	<b>öffentlich</b>
-----------------------	-------------------

Datum	Gremium
08.10.2013	Präsidium
24.10.2013	Kreistag Ludwigslust-Parchim

**Antrag der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Erhalt des Schienenverkehrs auf allen Streckenabschnitten der MECKLENBURGISCHEN SÜDBAHN und Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes für den Landkreis Ludwigslust-Parchim**

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag möge beschließen:

1. Die Landesregierung wird aufgefordert, die Ausschreibung des Betriebes aller Streckenabschnitte der MECKLENBURGISCHEN SÜDBAHN – Bahnlinie Hagenow–Ludwigslust–Parchim–Lübz–Karow–Malchow–Waren–Neustrelitz – schnellstmöglich vorzunehmen, so dass auch ab dem 01.01.2015 ein angemessenes Angebot des Schienenverkehrs sichergestellt wird.
2. Der Landrat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Landrat des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte, in geeigneter Form die Auffassung beider Kreistage zur Sicherstellung des Schienenverkehrs gegenüber der Landesregierung deutlich zu machen.
3. Der Landrat legt die erarbeitete Konzeption für einen zukunftsfähigen Nahverkehr im Landkreis unter dem Leitgedanken „vernetzte Mobilität“ dem Kreistag umgehend zum Beschluss vor. Im Anschluss wird zügig mit der Umsetzung der avisierten Maßnahmen begonnen.
4. Die in der Begründung aufgezeigten Zielstellungen und Handlungsoptionen sind im Sinne einer den demografischen Herausforderungen gerecht werdenden, nachhaltigen und wirtschaftsfördernden Gestaltung des ÖPNV aufzugreifen und für die Gestaltung des SPNV der Landesregierung zu empfehlen.

## Problembeschreibung/Begründung:

Lebenswerte Städte und Gemeinden brauchen eine zukunftssichere Mobilität. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Sie ermöglicht uns, Arbeitsplätze zu erreichen, Wochenendausflüge in das nah gelegene Umland zu unternehmen oder auch Fernreisen und Tourismus. Blickt man auf die individuelle Ebene bedeutet Mobilität Selbstbestimmung und persönliche Freiheit. Sowohl der SPNV, als auch der ÖPNV leisten täglich, auch in unserem Landkreis, hierzu ihren Beitrag.

Wie dieser Beitrag in der Zukunft insgesamt aussehen sollte, um tatsächlich von einer vernetzten Mobilität sprechen zu können, muss im Vordergrund der Entscheidung der Landesregierung um die aktuell zur Diskussion stehende Strecke stehen. Hierfür bedarf es einer Gesamtkonzeption, die die Belange aller relevanten Zielgruppen einbezieht, so auch die interfraktionelle Forderung auf dem Kreistag Ludwigslust-Parchim am 13.12.2012.

Das im August vorgelegte Gutachten des Planungsbüros Bornkessel, Brohm & Markgraf, welches sich primär auf den vorhandenen Schienenpersonen-nahverkehr und mögliche Ersatzmodelle konzentriert, kann insoweit nicht genügen, sondern allenfalls eine wichtige Arbeitsgrundlage hierfür sein.

### Gesamtkonzept:

Ein kreisliches Gesamtbedienungskonzept, das den Belangen der Bürgerinnen und Bürger und künftigen Herausforderungen aller dazugehörigen Regionen Berücksichtigung schenkt, liegt für den Landkreis Ludwigslust-Parchim bislang noch nicht vor.

Jedoch wohnen gerade hier nicht alle am Schienenverkehrskorridor und in Städten, sondern eher in der Fläche.

Schienerverkehr ist aber nur so gut, wie die Haustür als magische Endhaltestelle erreichbar. Deshalb entscheidet schlussendlich die Integration von Fern-, Regional- und Ortsverkehr über die räumlichen Entwicklungschancen im Gesamttraum.

Hierfür bedarf es einer engen Zusammenarbeit des Ministeriums mit dem Landkreis und darüber hinausgehend mit der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft und privaten Mobilitätsdienstleistern. Planung von unten nach oben, anstatt von oben nach unten muss der Weg zu einem integrierten Landesverkehrsplan sein. Denn was und wem nützt ein streng hierarchischer Landesverkehrsplan ohne Fahrgäste?

### Herausforderungen:

Demographische, siedlungsstrukturelle und finanzielle Entwicklungen erfordern zweifelsohne langfristige Umstrukturierungsmaßnahmen im ÖPNV und SPNV des ländlichen Raumes. Ihre Funktion als Garant der Erreichbarkeit von Grundfunktionen und somit gleichwertigen Lebensverhältnissen darf jedoch zu keiner Zeit in Frage gestellt sein. Die ländlichen peripheren Räume weisen ein sehr niedriges Ausstattungsniveau bei der Daseinsvorsorge sowie in der Wirtschaftskraft und den Arbeitsplatzangeboten auf. Aufgrund der demographischen Veränderungen muss mit einer weiteren Ausdünnung der Angebote gerechnet werden. Dem stehen jedoch auch Vorteile gegenüber, wie etwa Naturnähe, Ruhe und Überschaubarkeit oder ein tendenziell günstigeres Preisniveau. Diese Räume weisen eine hohe Abwanderung der jüngeren Bevölkerung auf. Damit stellen sich die Fragen, wie weit dort gleichwertige Lebensbedingungen überhaupt gegeben sind, wie sich diese entwickeln, ob die hohen Wanderverluste gegebenenfalls eine Folge ungleichwertiger Lebensbedingungen sind und wie diese Herausforderung zu bewältigen ist.

Fraglich ist jedoch, ob dieses Bewältigen tatsächlich ein bloßes Berücksichtigen der Entwicklung der Einwohnerzahlen an der Trasse und einer darauf basierenden Ausdünnung der Angebote meint. Sollte diesem Rückzug aus dem ländlichen Raum nicht eher gezielt entgegengewirkt werden, indem beispielsweise auch die Jugend

mehr in den Focus der mobilen Zukunft gerückt wird, anstatt sie schon jetzt als Zielgruppe zu vernachlässigen.

Mit einer Änderung der Sichtweisen und der Fokussierung auf die tatsächlichen Kundenbedürfnisse der Jugend können viele Problemstellungen der Zukunft schon jetzt angegangen und gelöst werden. Damit gemeint sind weit über den bloßen Schülertransport hinaus, insbesondere berufliche Zielstellungen und Freizeitgestaltung. Das Mobilitätsverhalten, Denken und Handeln der Jugend heute ist eine maßgebliche Vorgabe für die Entscheidungen, welche heute getroffen werden müssen, damit Mobilität der Zukunft gesichert ist. Daneben müssen die Auswirkungen für die Wirtschaft, hier insbesondere den Tourismus und Güterverkehr maßgeblich in die Entscheidungen einfließen.

**Bestellung MECKLENBURGISCHE SÜDBAHN:**

Jahrelang ist der Schienenpersonennahverkehr in der Fläche vernachlässigt worden, die Kunden blieben aus, die Erträge sanken. Gleichzeitig stiegen die Betriebskosten als Folge der unterlassenen Modernisierungen. Streckenstillegungen scheinen nun auch hier die zwangsläufige Konsequenz.

Ist diese Leistungsausdünnung tatsächlich so unabänderlich, wie es scheint.

An dieser Stelle wird vor einer vorschnellen Aufgabe von Streckenabschnitten gewarnt und aufgefordert, geeignete Alternativen nicht nur darzustellen, sondern ihnen auch eine faire und verantwortungsvolle Chance durch neue Angebotsstrategien einzuräumen, um möglicherweise den Rückzug der Schiene aus der Fläche, zumindest mittelfristig, zu verlangsamen oder gar zu stoppen.

Geben wir nun aber die Durchgängigkeit der MECKLENBURGISCHEN SÜDBAHN auf, kann der Fahrgast, der in Hagenow eingestiegen ist, schon gar nicht mehr aus diesem einen Zug in Neustrelitz aussteigen. Es ist darüber hinaus zu vermuten, dass neben sowieso schon langen Fahrtzeiten, die hinzukommenden Umstiege in den Bus als weiteres Hemmnis erachtet und langfristig keinesfalls zu einer steigenden Nachfrage führen werden. Ein weiterer Nutzungsrückgang auf der gesamten Strecke scheint vorprogrammiert.

Zudem stellt die MECKLENBURGISCHE SÜDBAHN eine wichtige Anbindungsmöglichkeit zum Fernverkehr für die Region, sowohl in westlicher, als auch in östlicher Richtung dar, die nicht zuletzt in Anbetracht heute vorhandener überregionaler Pendlerverflechtungen für Beruf und Studium verkannt werden darf. Folglich gilt es eine Variante mit durchgängiger Weiterbedienung der MECKLENBURGISCHEN SÜDBAHN festzulegen, die trotz der Berücksichtigung notwendiger Einsparungen, als einer der Herausforderungen, eine optimale zukunftsfähige Lösung eröffnet, um die Mobilität der gesamten Region zu erhalten und attraktiver zu gestalten.

**Vernetztes Mobilitätsangebot:**

Darauf aufbauend muss der ÖPNV in der Fläche als Ergänzungsverkehr zum SPNV fungieren. Leitlinien, wie eine vereinfachte Tarifgestaltung oder Tarifverbund, Verbesserung der Schnittstellen und Taktsysteme müssen ihre Umsetzung finden, um die Qualität der Schienenreichbarkeit und damit Verkehrserschließung zu steigern. Ein besonderes Augenmerk muss auf die bessere Anbindung der Stadt Plau am See zur Schiene, die in unserem Landkreis als lange gefordert gilt, gerichtet werden. Ziel muss es sein, die künftige SPNV/ÖPNV-Struktur des Landkreises Ludwigslust-Parchim auf der Grundlage bedachter Lösungsansätze so zu gestalten, dass damit die Weichen für eine tatsächlich mobile Zukunft gestellt werden.

## **Kurzdarstellung (für die Presse)**

## Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Budgetüberschreitungen? (Stellungnahme FD Finanzen)	
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Gesamtkosten der Maßnahme  (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	Jährliche Folgekosten /-lasten  Keine	Eigenanteil	Maßnahmenbezogene  Einnahmen, Zuschüsse, Beiträge
Betrag:	Betrag:	Betrag:	Betrag:
<b>Maßnahmeplanung</b>			
Haushaltsjahr			
Maßnahmekosten –			
Folgekosten - Betrag			
Teilhaushalt			
Produktkonto			
Ergebnishaushalt			
Finanzhaushalt			
Stellungnahme FD Finanzen bei Budgetüberschreitungen:			

## Anlage/n: