Ä3 In mehr Bahn investieren statt Strecken stillliegen

Antragsteller*in: LAG MoVe
Beschlussdatum: 08.09.2017

Änderungsantrag zu G4neu

Von Zeile 44 bis 51:
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.

Weitere Engpässe beseitigen - Fährhäfen, Elektrifizierungen und Karniner Brücke

~~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 90ér 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
Einreicher: Conrad Busse, Tatjana Busse, Stephan Eßer, Ralf-Peter Hässelbarth,