

Sehr geehrte Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, werte Zuschauerinnen und Zuschauer,

ich möchte an dieser Stelle mit einem Dank beginnen.

Danke an die DESAG und die Hanseatische Eisenbahn, die trotz der Politik der Vorgängerregierungen,

- die Strecke immer weiter kaputt zu sparen und zusammen zu streichen –

trotzdem den Verkehr weitergeführt und aufrecht erhalten hat, und nicht zuletzt die Trassenentgelte ins Netz investiert hat, sodass wir heute zwar eine investitionsbedürftige aber aktuell noch funktionierende Infrastruktur vorfinden.

Während andere das Weite gesucht haben, haben Sie dagegen stets an die Zukunft geglaubt – Danke dafür!

Als nun der Entwurf für den neuen Landesnahverkehrsplan (LNVP) publik wurde,

war ich und waren auch viele andere erschüttert.

Zwar ist im Entwurf eine Verbesserung der Anbindung Kyritz' vorgesehen,

alles nördlich davon sollte nach den damaligen Planungen allerdings eingestellt werden.

Das wäre, um es deutlich zu sagen, die Vollendung der gerade von mir beschriebenen Politik der Vorgängerregierungen,

die Strecke immer weiter kaputtzusparen und zusammenzustreichen.

In diese Situation kam der Antrag der Linken, im August 2022

Und weil wir uns auch in den Koalitionsfraktionen einig waren, dass das was im Entwurf des LNVP steht, nicht der Weisheit letzter Schluss sein kann,

haben wir den Antrag in den Ausschuss überwiesen und dort eine mündliche Anhörung beschlossen.

Nun heute, 9 Monate später, kommt der Antrag wieder ins Plenum.

Mit allem, was in der Zwischenzeit geschehen ist, muss man heute feststellen, dass er überholt ist und die Beschlussempfehlung des Ausschusses auch lautet ihn abzulehnen.

Ich möchte im Folgenden erläutern, was sich alles verändert hat. Im Übrigen zum Positiven!

Zunächst haben Brandenburg und Mecklenburg Vorpommern bereits im September 2022 beschlossen,

den Verkehr eben nicht einzustellen, wie es im Entwurf des LNVP vorgesehen war, sondern ihn weiterzuführen.

Sie haben sich ferner darauf verständigt, die Potenziale der ganzen Trasse bis zur Hansestadt Rostock zu untersuchen.

Das ist gut und wichtig, weil wir unbedingt mehr Verkehr auf dem nördlichen Teil der betroffenen Infrastruktur benötigen.

Denn der geringe Verkehr führte dazu, dass die Trassenentgelte der Regio Infra hoch angesetzt werden mussten, da die Fixkosten auf wenige Zugkilometer umgelegt werden mussten.

Wenn auch in Mecklenburg Vorpommern mehr Verkehr bestellt würde,

könnten die Trassenentgelte sinken und damit auch die Bestellung von Regionalverkehr auf Brandenburger Seite günstiger werden.

Und auch andere waren nicht untätig.

Landkreise, Bürgerinitiativen und viele andere sind auch aktiv geworden

und daraus sind auch konkrete Vorschläge entstanden.

Hervorzuheben sind das Konzept von Hans Leister

Und das Konzept von Constantin Pitzen

Und schließlich entstand das Leister-Pitzen-Konzept, das beide vorgenannten zusammen bringt.

Auch hier möchte ich mich bei allen Beteiligten, die dazu beigetragen haben bedanken.

Solche Aktivitäten unterstützen unsere politische Arbeit, deshalb: Danke!

Inzwischen arbeiten VBB und VMV an der Ausschreibung für ein Angebotskonzept.

Dabei ist zu vernehmen, dass dabei auch das Leister-Pitzen-Konzept mit einfließen soll.

Mit dem Angebotskonzept kann man dann in die Standardisierte Bewertung, also in die Nutzen-Kosten-Untersuchung gehen.

Dabei gilt es herauszufinden, ob die kleine Variante mit geringeren Investitionen und einer Ermöglichung von Tempo 80, oder ob die größere Variante, mit größeren Investitionen und höheren Geschwindigkeiten

oder ob eventuell auch beide nacheinander verfolgt, einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor generieren.

Ich fasse also zusammen:

Die Vorgängerregierungen haben die Strecke immer weiter kaputtgespart und zusammengestrichen.

Im Entwurf des LNVP war gar die Streichung des Angebots vorgesehen.

Das ist inzwischen abgewendet - Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben vereinbart den Verkehr aufrecht zu erhalten.

Sie haben darüber hinaus vereinbart die Potenziale des ganzen Korridors bis zur Hansestadt Rostock zu untersuchen.

Dafür wird gerade der nächste Schritt der Entwicklung eines Angebotskonzepts gegangen.

Dabei fließt auch das Leister-Pitzen-Konzept ein.

Jetzt gilt es dran zu bleiben. Ich bitte um Zustimmung zur BuB.