

Antrag 2023/II/Verk/4

Kreis Bergedorf

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Zuverlässiger und leistungsfähiger Regionalverkehr für Bergedorf und bis nach Rostock auch nach Einführung des €49-Tickets

- 1 Der Landesparteitag möge beschließen:
- 2 (1) Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BMV) vereinbart in Zusammenarbeit
3 mit dem HVV sowie den zuständigen Stellen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-
4 Holstein, die derzeit von der DB Regio Nordost erbrachten Leistungen auf der Linie RE1 zu er-
5 weitern, und zwar zunächst und schnellstmöglich in folgendem Umfang:
 - 6 1. Die derzeit bis Schwerin geführten Leistungen werden unterwöchig morgens und nach-
7 mittags; Freitags, wochenends sowie an Feiertagen ganztägig bis Rostock und retour ge-
8 führt.
 - 9 1. Die lediglich bis Büchen geführten Leistungen werden ab Büchen ohne Zwischenhalte
10 bis Schwerin geführt und zeitlich auf den Regionalexpress nach/von Berlin abgestimmt.
 - 11 1. Die derzeit in Schwerin endende letzte Fahrt des RE1 aus Hamburg Hbf (Hamburg Hbf ab
12 0:36 Uhr) wird bis Rostock Hbf geführt.
 - 13 1. Die derzeit in Büchen beginnende erste Fahrt des RE1 bis Rostock Hbf (Büchen ab 4:58
14 Uhr) wird ab Hamburg Hbf, hilfsweise ab Hamburg-Bergedorf geführt.
- 15 (2) Die BMV setzt sich in Kooperation mit den Mecklenburg-Vorpommerschen und Schleswig-
16 Holsteinschen Partner*innen mittelfristig für eine Überarbeitung des Betriebskonzeptes auf
17 der Relation Hamburg-Rostock unter folgenden Maßgaben ein:
 - 18 1. Der derzeitige RE1 mit diversen Zwischenhalten wird unter Beibehaltung des Taktsche-
19 mas als „Regionalbahn“ geführt.
 - 20 1. Es wird eine tagsüber mindestens im Zwei-Stunden-Takt verkehrende Regionalexpress-
21 linie Hamburg-Rostock mit wenigen Halten und zwar in Hamburg-Hbf – Hamburg-
22 Bergedorf – Schwarzenbek – Büchen – Boizenburg – Schwerin Süd – Schwerin Mitte –
23 Schwerin Hbf – Bad Kleinen – Bützow – Rostock Hbf eingeführt.
- 24 Ein Nachtverkehr der Regionalbahnlinie im zwei-Stunden-Takt, durchgängig von Hamburg Hbf
25 bis Rostock Hbf wird perspektivisch realisiert. Falls eine Führung ab Hamburg-Hbf nicht dar-
26 stellbar ist, ist eine Führung ab Hamburg-Bergedorf oder Aumühle zu prüfen. Zur Kostenre-
27 duktion ist nachts der Einsatz kleinerer Züge in Betracht zu ziehen.

28

29 Begründung

30 Durch Einführung des €49-Tickets haben sich die Rahmenbedingungen für die Nutzung des
31 Nahverkehrs für die meisten Menschen grundlegend verändert. Durch die niedrighschwellige
32 Nutzung (das Kaufen eines Tickets und die genaue Planung der Reisemodalitäten wegen Gel-
33 tungstagen etc. entfällt) nutzen deutlich mehr Menschen den Nahverkehr als früher.

34 Als das neun-Euro-Ticket angeboten wurde, ließ sich beobachten, wie „auf Kante genäht“ die
35 derzeit gefahrenen Verkehrsleistungen in weiten Teilen des Landes sind.

36 Zu einer der überlastetsten Linie in Norddeutschland gehört an sonnigen Wochenenden und
37 in den Ferien seit Jahren der RE1 bis Rostock. Gleichzeitig ist diese Linie mit ihrem - in der Re-
38 gel - lediglich zwei- Stunden-Takt unattraktiv für Berufspendler*innen aus der Metropolregion
39 Hamburg bis Schwerin und - aufgrund des noch ausgedünnteren Angebots über Schwerin hin-
40 aus - für Personen aus der Region in Richtung Rostock gar keine ernst zu nehmende Alternative
41 zur Zweitwohnung in Hamburg mehr.

42 Da die Linie RE1 zusammen mit der Mecklenburg-Vorpommerschen Linie RE8 die schnellste Re-
43 gionalverkehrsverbindung nach Berlin darstellt, sind die über Büchen hinausgehenden Fahrten
44 des RE1 seit Einführung des €49-Tickets zusätzlich be- und damit überlastet. Nicht selten ist
45 ein Betreten der Züge insbesondere Freitags und vor Feiertagen am Hamburger Hauptbahnhof
46 schon weit vor ihrer planmäßigen Abfahrt nicht mehr möglich. Damit verzögert sich der Heim-
47 weg von der Arbeit oder zum Familienbesuch für durch ihre Arbeit in Hamburg oder Berge-
48 dorf unsere hiesige Wirtschaft stärkende Bürger*innen Mecklenburg-Vorpommerns um meh-
49 rere Stunden.

50 Wenn wir die Verkehrswende und einen sozial gerechten, einkommensunabhängigen Zugang
51 zum öffentlichen Verkehr ernst meinen, müssen wir uns für einen attraktiven, leistungsfähigen
52 Verkehr einsetzen. Dies ist sowohl im wirtschaftlichen Interesse Mecklenburg-Vorpommerns,
53 da hierdurch die Attraktivität der Urlaubs- und Lebensregion gestärkt wird; als auch im Inter-
54 esse Hamburgs, da wir unseren ohnehin angespannten Wohnungsmarkt durch eine bessere
55 Erreichbarkeit der Metropolregion Hamburg bis Schwerin entlasten würden und den Einwoh-
56 ner*innen unserer oft lauten und einengenden Millionmetropole eine zuverlässige und kosten-
57 günstige Reisemöglichkeit in die (relativ) unberührte Natur Mecklenburg-Vorpommerns und
58 insbesondere an die dortigen Ostseestrände geboten würde.

59 Kurz gesagt: Der derzeitige Zustand auf dem RE1 ist seit Jahren untragbar und verschlimmert
60 sich durch Einführung des – im übrigen sehr begrüßenswerten – €49-Tickets noch weiter. Die
61 möglicherweise nicht ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit Mecklenburg-Vorpommerns
62 darf hier nicht Todesurteil für eine auch für Hamburg wichtige Weiterentwicklung des Ange-
63 bots auf der Relation Hamburg-Rostock sein.