

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Thore Stein, Fraktion der AfD

Auswirkungen des Landesnahverkehrsplans Brandenburg auf den Bahnverkehr im südlichen Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Im aktuellen Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg für die Jahre 2023 bis 2027 ist die Bahnstrecke aus der nördlichen Prignitz nach Meyenburg nicht weiter aufgeführt, sodass ein Aus der Bahnverbindung von Kyritz über Pritzwalk nach Meyenburg droht.

1. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die Pläne des Landes Brandenburg zur Abbestellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg?

Dem zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern hat der Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023 bis 2027 im öffentlichen Beteiligungsverfahren vorgelegen.

Für die Achse Kyritz-Meyenburg sieht der Entwurf keine Neubestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen (SPNV-Leistungen) nach Auslaufen des Verkehrsvertrages 2022 mehr vor. Die Entscheidung, ob und welche SPNV-Leistungen im Netz Prignitz in Brandenburg ab Dezember 2022 angeboten werden sollen, obliegt allein dem zuständigen Landesministerium in Brandenburg.

2. Welche Gespräche fanden zwischen den zuständigen Stellen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg im Hinblick auf den Schienenverkehr im südlichen Mecklenburg-Vorpommern beziehungsweise nördlichen Brandenburg statt (bitte jeweils nach Datum, Anlass und beteiligten Stellen beziehungsweise Personen auflisten)?

Zwischen den beiden Landesministerien haben Gespräche zu den Regionalbahnlinien RB 73/RB 74 (Kyritz-Meyenburg) und zu möglichen Zwischenlösungen für Anschlussverkehre beziehungsweise durchgebundene Busangebote zwischen Kyritz, Pritzwalk und Plau am See bei im Koalitionsvertrag Mecklenburg-Vorpommern vorgesehener Beibehaltung des Saisonbetriebs im Südbahnnetz Mecklenburg-Vorpommern stattgefunden. Anknüpfend an ein Telefonat auf Ministerebene am 29. Juni 2022 sowie ein weiteres Telefonat auf Staatssekretärebene am 8. Juli 2022 wurde ein Telefonat auf Abteilungsleitererebene am 13. Juli 2022 geführt. Die Abstimmungen zwischen beiden Ministerien in dieser Angelegenheit werden laufend fortgesetzt.

3. Wie ist der Planungsstand um die Reaktivierung des Bahnkreuzes Karow (Meckl) insbesondere im Hinblick auf eine Anbindung an das Schienennetz im nördlichen Brandenburg?

Die Bahnstrecken des sogenannten Karower Kreuzes gehören zum öffentlichen Eisenbahnnetz der Bundesrepublik Deutschland und sind betriebsfähig.

Sie werden von der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG, einem öffentlichen, nicht bundes-eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, betrieben. Wie das gesamte öffentliche Eisenbahnnetz stehen auch diese Strecken den öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen für Trassenanmeldungen im Personen- und Güterverkehr zur Verfügung.

4. Welche Auswirkungen hätte die Abbestellung des Schienenverkehrs im nördlichen Brandenburg für den Ausbau eines regelmäßigen Bahnverkehrs über den Saisonverkehr hinaus im südlichen Mecklenburg-Vorpommern?

Das bisherige Modell eines Saisonbetriebs im Südbahn-Netz Mecklenburg-Vorpommern steht bis 2027 nicht zur Debatte.

Über einen regelmäßigen Bahnverkehr ist im Laufe der Legislaturperiode zu befinden. Dazu ist gemäß Koalitionsvertrag Mecklenburg-Vorpommern in 2024 eine gutachterlich gestützte Evaluierung der Saisonverkehre sowie die Bewertung weiterer Potenziale für gegebenenfalls regelmäßige SPNV-Angebote vorgesehen. Auf dieser Grundlage werden die Koalitionspartner dann über mögliche Ausweitungen der bisherigen Wochenendverkehre entscheiden, sofern sich durch zusätzliche Regionalisierungsmittel neue Handlungsspielräume ergeben haben.

Für eine tragfähige Untersuchung unter Einbeziehung des gesamten erreichbaren Potenzials könnten gemeinschaftliche Prämissen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg aus den benachbarten Verkehrsnetzen „Prignitz“ und „Südbahn“ in die Evaluierung einfließen. Auf die unter Frage 2 aufgeführten laufenden Gespräche ist zu verweisen.

5. Im Mai 2022 fand in Plau am See eine Tagung zum Schienenverkehr statt. Die SVZ hat darüber berichtet (<https://www.svz.de/lokales/plau-am-see/artikel/suedbahn-taeglicher-verkehr-wuerde-14-millionen-euro-mehr-kosten-42010479>). Wie werden die im Artikel aufgeführten Kosten für den Ausbau beziehungsweise die Reaktivierung des Schienenverkehrs im südlichen Mecklenburg-Vorpommern bewertet? Welche Mittel würden hierfür seitens des Landes und Bundes zur Verfügung stehen?

Die Ergebnisse der unter Frage 4 genannten Untersuchung und der vorgesehenen Evaluierung der Saisonverkehre sind abzuwarten.

Das Streckennetz Prignitz in Brandenburg und die Südbahn in Mecklenburg-Vorpommern werden von der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG, einem öffentlichen, nicht bundes-eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, betrieben. Instandhaltungsmaßnahmen der Streckennetze erfolgen unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorschriften mit Kostenbeteiligung der betroffenen Länder. Fördermöglichkeiten des Bundes für Infrastrukturausbau und -modernisierung bestehen bei entsprechendem Kosten-Nutzen-Verhältnis nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungs-gesetz.