

Landkreis Uckermark - Der Landrat -



Kreisverwaltung Uckermark Postfach 12 65 17282 Prenzlau
Karl-Marx-Straße 1 17291 Prenzlau

An den
Abgeordneten des Kreistages
des Landkreises Uckermark
Herrn Axel Krumrey

über
Büro des Kreistages

Nebenstelle:

Dezernat: I
Amt/Referat: Bauordnungsamt
Bauplanung/Regionalplanung/Infrastruktur
Bearbeiter(in): Herr Krause
Zimmer-/Haus-Nr.: 331/ 1
Telefon-Durchwahl: 03984 70-4665
Telefax: 03984 70-2399
E-Mail: reinhard.krause@uckermark.de

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
Drucksache 28/2013	01.03.2013		30.05.2013

Ihre Anfrage zur Bahnstrecke Prenzlau – Templin

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

gerne beantworte ich Ihre Fragen aus der Anfrage zur Bahnstrecke Prenzlau - Templin.

Zu 1.) Welche grundsätzliche Position vertritt der Landkreis zur Bahnstrecke Prenzlau – Templin?

Der Landkreis handelt nach den Vorgaben seines erstmalig 1997 durch den Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplanes. Gemäß Empfehlung des ÖPNV Gesetzes sollte der Nahverkehrsplan alle fünf Jahre aktualisiert werden. Die letzte Fortschreibung fand im Jahr 2007 statt (DS 69/2007). In der 21. Sitzung des Kreistages am 19.09.2012 hatte der Kreistag die Zeitschiene zur Erstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Uckermark zur Kenntnis genommen (DS/2012). Wegen der Abbestellung des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) durch das Land Brandenburg zum Fahrplanwechsel am 28.05.2000 wird der ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) auf der ÖPNV-Hauptachse Templin – Prenzlau nunmehr ausschließlich im Busverkehr abgewickelt.

Hier wieder einen SPNV im Parallelverkehr (Schiene/Straße) zu organisieren, verbietet das an der Strecke vorhandene geringe Fahrgastpotential.

Konto der Kreisverwaltung:
Sparkasse Uckermark
Kto.-Nr.: 3424001391 (BLZ 170 560 60)
IBAN: DE67170560603424001391
BIC: WELADED1UMP

Steuernummer:
062/149/01062

Telefon-Vermittlung:
03984 70-0

Internet:
www.uckermark.de

Sprechzeiten:
Mo. u. Do.: 08:00 bis 12:00 Uhr
Di.: 08:00 bis 12:00 und
13:00 bis 17:00 Uhr
Fr.: 08:00 bis 11:30 Uhr

Vom Landkreis Uckermark angegebene E-Mail-Adressen dienen nur zum Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung. Sie dienen nicht der Übermittlung rechtsverbindlicher Erklärungen und Anträge, die nach geltendem Recht der Schriftform bedürfen.

Zu 2.) Wie ist die Einbeziehung des Kreistages in die Meinungsbildung der Kreisverwaltung zu diesem Thema geregelt und wie umgesetzt?

Der Landkreis Uckermark hat einen durch den Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplan. Dieser bildet auf der Grundlage des ÖPNV Gesetzes den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Uckermark. Er ist das wesentliche Steuerungselement des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Der Nahverkehrsplan übt eine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit aus. Zum einen bindet der Nahverkehrsplan den Aufgabenträger Landkreis Uckermark selbst, zum anderen muss das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) als Genehmigungsbehörde bei der Konzessionsvergabe an die Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark beachten. Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes ist von hoher Bedeutung, weil dadurch;

- für den Verkehrskunden unabhängig vom Verkehrsunternehmen der Umfang und die Qualität der Leistung im ÖPNV sichergestellt werden,
- für die Verkehrsunternehmen als Leistungsersteller Planungssicherheit geschaffen wird
- und für den Haushalt des Landkreises Uckermark eine verlässliche Grundlage der Haushaltsplanung bereitgestellt wird.

Die Kreisverwaltung hält sich an den „Nahverkehrsplan für den straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Uckermark“. Die Beschlüsse des Kreistages sind für die Kreisverwaltung bindend. Mit der Einhaltung der Kreistagsbeschlüsse zum o. g. Nahverkehrsplan kommt die Kreisverwaltung der Innenverbindlichkeit nach.

Zu 3.) Gab es eine Information zum Freistellungsbescheid im entsprechenden Fachausschuss bzw. an den Kreistag? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welcher Form?

Es gab weder eine Information an den Fachausschuss noch an den Kreistag.

Die Strecke befindet sich im Eigentum der Erlebnisbahn Betriebs- & Servicegesellschaft mbH. Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken geht dem Landkreis Uckermark weder eine aktive Verkehrsinfrastruktur verloren noch wird das Vermögen des Landkreises Uckermark betroffen. Bereits die Abbestellung der Verkehrsleistungen durch das Land Brandenburg im Jahr 2000 war Folge außerordentlich geringer Fahrgastzahlen. Die Fahrgäste wurden problemlos vom parallel verkehrenden ÖPNV aufgenommen.

Der Landkreis wurde ebenso wie auch die anderen an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden am Freistellungsverfahren des LBV als *Träger öffentlicher Belange* beteiligt.

Der Landkreis Uckermark als Straßenbaulastträger für Kreisstraßen ist von der Freistellung von Bahnbetriebszwecken insofern betroffen, als es vier höhengleiche Kreuzungen von Kreisstraßen mit der Bahnstrecke Templin - Prenzlau gibt. Hierzu hat der Landkreis Uckermark seine Forderungen aufgemacht.

Zu 4.) Sind dem Landrat Konzepte zur weiteren Nutzung der Bahnstrecke bekannt?
Wenn ja, welche?

Schon im Februar 2011 wurde in der Kreisverwaltung mit den beteiligten Kommunen und dem Eigentümer ein Gespräch geführt. Der Eigentümer der Strecke war daran interessiert, die Strecke zu veräußern und vorzugsweise in die öffentliche Hand zu übergeben. Im Rahmen einer intensiven Beratung wurde deutlich, dass weder die Kommunen noch der Landkreis Uckermark die Möglichkeit sahen, die Bahnstrecke in ihrer Gesamtheit zu übernehmen und die finanziellen Mittel für den Kauf, die Weiterentwicklung, für die Pflege und Instandhaltung aufzubringen.

Bekannt ist weiterhin die angestrebte Nutzung als Kulturstrecke Templin Stadt – Prenzlau West der BürgerBahn Treuhandstelle e. V., (BBT) das Konzept wurde durch den Verein an die Kreisverwaltung übergeben.

Zu 5.) Sind dem Landrat die Bemühungen des Vereins BürgerBahn Treuhandstelle e. V. bekannt und gab es Gespräche mit Vertreter/innen des Vereins? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Der Verein bemühte sich um einen Gesprächstermin beim Landrat. Allerdings hat sich der Landkreis Uckermark per Beschluss vom Dezember 1995 gegen eine Übernahme der Bahnstrecken ausgesprochen. Diese Auffassung galt auch im Jahr 2012 noch, so dass ich keine Gesprächsgrundlage gesehen hatte.
I hat Gespräch geführt, aber keine finanzielle Unterstützung zusagen können!

Zu 6.) Erkennt der Landkreis ein öffentliches Interesse an der Wiederherstellung des Fahrbetriebes auf der Bahnstrecke Prenzlau – Templin?

Der Landrat erkennt kein öffentliches Interesse an der Wiederherstellung des Fahrbetriebes. Alle beteiligten Akteure (Landkreis Uckermark, Landesplanungsabteilung, MIL, Stadt Templin, Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinde Boitzenburger Land) haben sich für die Freistellung der Strecke ausgesprochen und kein finanzierbares Verkehrsbedürfnis erklärt.

Weiterhin hat der Eigentümer der Strecke erklärt, dass er kein Interesse am Verkauf der Strecke oder von Streckenteilen an die BBT habe, somit fehlt die Grundlage für die Umsetzung des eingereichten Bahnprojektes.

Teile der Strecke werden jetzt schon im Einvernehmen mit dem Eigentümer als Teil der „Uckermärkischen Landrunde“ als Wanderweg genutzt.

Zu 7.) Sind dem Landkreis die Gegebenheiten im Landkreis Prignitz bekannt, der eine Bahnstrecke betreibt?

Im Landkreis Prignitz gibt es zwischen Pritzwalk und Putlitz eine Bahnverbindung. Nachdem im Dezember 2006 der Verkehr auf der Strecke durch das Land abbestellt wurde, blieb die Infrastruktur weiter in Betrieb, da die Prignitzer Eisenbahn (PEG) weiterhin in Putlitz Fahrzeuge abstellte.

Mit der Abbestellung durch das Land fiel auch eine gute Anbindung im Schülerverkehr zwischen Putlitz und Pritzwalk weg. Diese führte zu Protesten durch die betroffenen Eltern.

Zu Schulbeginn im Sommer 2007 wurden mehrere Züge aus Richtung Meyenburg bis Pritzwalk West verlängert. Wenig später wurde auch der Verkehr in Richtung Putlitz wieder aufgenommen. Der Betrieb wird ohne Bestellung durch das Land von der Verkehrsgesellschaft Prignitz (VGP) in Zusammenarbeit mit dem Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein durchgeführt. Die Finanzierung stammt aus Fördermitteln für Busersatzverkehre und aus Mitteln für den Schülerverkehr. Montags bis freitags verkehren sechs Zugpaare zwischen Pritzwalk und Putlitz.

Mit dem Auslaufen der 5-jährigen Förderung der Busersatzverkehre sollten die 2007 eingerichteten Züge zwischen Pritzwalk und Putlitz im Dezember 2012 eingestellt werden.

Im November 2012 gab die VGP aber bekannt, dass der weitere Streckenbetrieb bis Dezember 2014 aufrechterhalten wird. Die Stadt Putlitz trägt 10.000 € zur Streckenabsicherung bei, zudem kommt es zu einzelnen Angebotsänderungen zwischen dem Bahn- und dem parallelen Busverkehr.

Zu 8.) Wäre ein ähnliches Modell in der Uckermark bspw. für die Strecke Prenzlau – Templin denkbar?

Zu 9.) Gäbe es Argumente für eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Prenzlau – Templin?

Ungeachtet der Klärung der künftigen Nutzung mit dem Eigentümer (siehe auch zu 6) reicht zur Beantwortung der Fragen 8 und 9 ein Blick auf die Antworten zur Frage 10. Das sind Kosten, die im Jahr 2000 veranschlagt wurden. Zwischen 2000 und 2013 liegen 13 Jahre für den Bahnverkehr stillgelegte Bahnstrecke.

Zu 10.) Wie hoch schätzt der Landkreis die Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke ein?

Im Übernahmeangebot der DB Netz AG vom 06.11.2000 an die Ämter Templin Land, Boitzenburg, Nordwestuckermark und Gerswalde, an die Städte Templin und Prenzlau, an den Landkreis Uckermark und an das Land Brandenburg sind folgende Kosten geschätzt.

Kosten für die Instandsetzung von Empfangs- und Dienstgebäuden und Ladestraßen wurden nicht benannt.

Instandhaltungskosten:(Zeitraum 2000 bis 2004) - geschätzte jährliche Kosten –

Leit- und Sicherungstechnik	ca. 58 TDM
Fahrbahn	ca. 33 TDM
Elektro- und Maschinentechnik	<u>ca. 70 TDM</u>
Summe	ca. 161 TDM = 82,32 T€

Erforderlich Investitionen in den nächsten 5 Jahren auf der Strecke:

(Zeitraum 2000 bis 2004) - geschätzte Kosten –

Fahrbahn

- km 81,4 bis 86,7 Alkalischäden + Gleiserneuerung	ca. 4,0 Mio DM
- WU km 94,120 und km 99,774, Gewölbeschäden	<u>ca. 2,2 Mio DM</u>
Summe	ca. 6.2 Mio DM = 3.17 Mio €

Verkehrssicherungspflicht:(geschätzte jährliche Kosten)Leit- und Sicherungstechnik

- Entfernen von Netzsicherungen, Ausbau und Entsorgung von Batterien, Festlegung der Schrankenbäume	ca. 16 TDM
---	------------

Fahrbahn

- Bahnübergänge, Brücken, Durchlässe, Bahnkörper, Beschilderung, Vegetationsrückschnitt	ca. 25 TDM
---	------------

Elektro- und Maschinentechnik

Summe	<u>ca. 20 TDM</u> ca. 61 TDM = 31,19 T€
-------	---

Zu 11.) Wie hoch sind die aktuellen Fahrgastzahlen auf der Busstrecke zwischen Templin und Prenzlau und welche Entwicklung gab es hier in den zurückliegenden drei Jahren?

Auf der Relation der weggefallenen Bahnstrecke Prenzlau- Templin verkehrt die Buslinie 502 entlang der Bundesstraße B 109.

Dort bedient die Linie die Ortslagen Prenzlau, Haßleben, Mittenwalde, Petznick, Kreuzkrug und Templin.

Von 2007 zu 2010 sind die Beförderungsfälle im Jahr um ca. 23 % zurückgegangen.

Beförderungsfälle	2007	2010
im Jahr	135.890,27	104.496,97

Laut einer Verkehrserhebung der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG) im März 2013 sind die Beförderungsfälle seit 2010 auf der Linie 502 konstant.

So nutzten in der 12. Kalenderwoche 2013 durchschnittlich 452 Fahrgäste täglich die Busse der Linie 502 (Prenzlau-Templin, Templin-Prenzlau).

Mit freundlichen Grüßen



Dietmar Schulze