

## **KLEINE ANFRAGE**

**des Abgeordneten Torsten Koplin, Fraktion DIE LINKE**

**Schienenverkehrsweg Neustrelitz - Hagenow**

**und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung dem Schienenverkehrsweg zwischen Neustrelitz und Hagenow zu?

Die Verbindung zählt gemäß Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2005 zwischen Ludwigslust und Waren zum überregionalen Schienennetz und hat in Ludwigslust, Waren und Neustrelitz Anschluss zum höherwertigen Schienenpersonenverkehr auf den dortigen großräumigen Verkehrsachsen. Sie besitzt bei einer Gesamtlinielänge von 154 Kilometern aber kaum Bedeutung für den durchgehenden Verkehr, was aus der mittleren Reiseweite pro Fahrgast von nur 28 Kilometern deutlich wird. In ihrem östlichen Abschnitt mit Alt Schwerin, Malchow, Waren und Neustrelitz hat die von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) bediente Linie im Bereich des Müritz-Nationalparks auch eine touristische Funktion während der Sommersaison.

2. Womit begründet die Landesregierung das bisherige Unterlassen einer Ausschreibung für die Betreibung der Südbahn von Neustrelitz nach Hagenow ab dem 1. Januar 2015?

Vor dem Hintergrund begrenzter Regionalisierungsmittel und vergleichsweise geringer und zudem rückläufiger Fahrgastzahlen bei hohen Kosten muss entschieden werden, in welchem Umfang auf der heutigen ODEG-Linie Hagenow Stadt - Ludwigslust - Waren - Neustrelitz künftig noch Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch das Land Mecklenburg-Vorpommern bestellt werden kann.

Aufgrund der langfristigen Laufzeit der Verkehrsverträge kommt eine weitere Bestellung nur in Betracht, wenn Aufwand und Nutzen in einem angemessenen Verhältnis stehen, was derzeit nicht der Fall ist.

3. Wie positioniert sich die Landesregierung zum Votum des Kreistages Ludwigslust-Parchim aus dem Dezember 2012 und dem Brief des Landrates des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte an das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung vom April 2013?

Zur Forderung des Landkreises Ludwigslust-Parchim, den SPNV auf der kompletten Linie zu erhalten, wird auf die Antwort zur Frage 4 verwiesen. Das bei Frage 4 erwähnte Verkehrsgutachten soll Optionen für die Erhaltung einer angemessenen öffentlichen Mobilität in der Region erarbeiten.

In seinem Schreiben vom 05.04.2013 hatte der Landrat des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte in der Funktion als Vorsitzender des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte Entscheidungen der Landesregierung zur mittelfristigen Zukunft der Südbahn vor dem Hintergrund bestehender raumordnerischer Festlegungen kritisiert. Eine Entscheidung zur Südbahn ist noch nicht gefallen (siehe Antwort zu Frage 4). Die entsprechenden Programmsätze im Landesraumentwicklungsprogramm von 2005 und im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte von 2011 werden bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Allerdings handelt es sich hierbei um Grundsätze und nicht um zwingend umzusetzende Ziele der Raumordnung.

4. Wann und auf welcher Grundlage wird die Landesregierung eine endgültige Entscheidung zur Bestellung besagter Bahnlinie treffen?  
Welche politischen Gremien sind in diese Entscheidungsfindung eingebunden?

Die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte haben in Abstimmung mit dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung auf Anregung des interkommunalen Arbeitskreises, in dem das Land, die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte sowie die an der Strecke liegenden Städte vertreten sind, ein Verkehrsgutachten zu Optionen eines künftigen Verkehrsangebotes auf oder entlang dieser Strecke in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse Mitte August vorliegen sollen. Im Rahmen des Gutachtens sind auch der Zustand der Schieneninfrastruktur sowie notwendige Investitionsbedarfe zu berücksichtigen. Die Ergebnisse werden anschließend im Arbeitskreis diskutiert. Sie werden in die Entscheidung einfließen, die zeitnah vorgesehen und wegen der erforderlichen Ausschreibung des künftigen Netzes (ehemaliges Los Parchim) auch notwendig ist. Für die Bestellung von SPNV ist das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung zuständig.

5. Erachtet die Landesregierung das Modellprojekt zur Betreibung der Bahnlinie Neustrelitz - Mirow als anwendbar auf die Südbahnstrecke?

Gemäß § 3 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995 (GVOBl. M-V Seite 550), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. November 2009 (GVOBl. M-V Seite 606), können SPNV-Leistungen von lokaler Bedeutung an Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden. Das setzt eine entsprechende Positionierung des jeweiligen Landkreises voraus. Aus Sicht des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung wäre ein ähnliches Projekt wie auf der Strecke Neustrelitz-Mirow im Abschnitt zwischen Waren und Malchow oder Alt Schwerin denkbar, sofern der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte dies wünscht, ein Betreiber zur Verfügung steht und die für einen Ersatzverkehr einzusetzenden Mittel auch für einen SPNV-Betrieb ausreichend wären.