

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schienenpersonenverkehr zwischen Neustrelitz und Mirow (Strecke 6942)

und

ANTWORT
der Landesregierung

Vorbemerkung

Die verfügbaren Mittel für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) müssen zielgerichtet und effizient eingesetzt werden. Naturgemäß können dabei nicht alle subjektiven Bedarfe und Wünsche, die verständlich sind und deren Umsetzung aus Verkehrssicht durchaus vertretbar ist, erfüllt werden. Bei der Frage, welche SPNV-Leistungen vom Land finanziert werden, kommt es insbesondere auf die Fahrgastzahlen, die Strecke sowie die entstehenden Kosten an, dies jeweils in Relation zu den verfügbaren Mitteln. Die Landesregierung ist bestrebt, einen für das ganze Land verträglichen Ausgleich zwischen Wünschen und Bedarfen einerseits und verfügbaren Mitteln andererseits herzustellen. Das bedeutet dann auch, dass in Einzelfällen bestimmte Leistungen nicht erbracht werden können oder etwa bei nicht ausreichender Nachfrage abbestellt werden müssen.

Die Ausschreibung für den Schienenpersonenverkehr aus dem Dieselnetz, Teilnetz Ost-West in Mecklenburg-Vorpommern vom Dezember 2011 enthält, anders als bislang, nicht mehr Beförderungsleistungen auf der Strecke zwischen Neustrelitz und Mirow (Strecke 6942, Kursbuchnummer 173). Damit stellt sich die Frage nach der Zukunft des Schienenpersonenverkehrs auf dieser Relation ab Dezember 2014.

1. Welches Angebot ist im Schienenpersonenverkehr auf der Strecke zwischen Neustrelitz und Mirow ab Dezember 2014 vorgesehen?

Im SPNV auf der Strecke zwischen Mirow und Neustrelitz ist ab dem Fahrplanjahr 2015, beginnend am 7. Dezember 2014, kein Angebot mehr vorgesehen.

2. Wie hat sich die bisherige Zuordnung von Einzelstrecken zu Teilnetzen im Bereich des südlichen Mecklenburgs in der Vergangenheit bewährt?

Die Zuordnung von Einzelstrecken zu Teilnetzen berücksichtigt im Wesentlichen die Vorgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Landesplanes, bezieht betrieblich-technische Aspekte (zum Beispiel Fahrzeugumläufe und -instandhaltung, Personaleinsatz) ein und orientiert sich an wirtschaftlich zu betreibenden Netzgrößen. Sie hat sich in der Vergangenheit bewährt.

3. Auf welcher Grundlage kann ab Dezember 2014 eine Umstellung des Angebots im Öffentlichen Personenverkehr zwischen Neustrelitz und Mirow bis hin zur Einstellung des Personenverkehrs erfolgen und wie haben sich in dem Zusammenhang die Fahrgastzahlen auf der genannten Strecke seit dem Jahr 2000 (Anm.: Einstellung Schienenverkehr Neustrelitz - Feldberg) entwickelt?

Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt nach Maßgabe des Landeshaushaltsgesetzes, des § 8 Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 Ziffer 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern vom 15. November 1995 (ÖPNVG M-V) (GVOBl. M-V 1995 S. 550) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. November 2009 (GVOBl. M-V S. 606), des § 44 der Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern (LHO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2000 (GVOBl. M-V 2000 S. 159) zuletzt geändert durch § 13 Absatz 1 des Gesetzes vom 7. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 411) in Verbindung mit den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV, die wegen des Wegfalls von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern erbracht werden (SPNV-Ersatzleistungen).

Für die Linie Neustrelitz - Mirow liegen folgende Erhebungsdaten vor:

1999: 53.000 Fahrgäste,
2004: 68.000 Fahrgäste,
2010: 60.000 Fahrgäste.

Die Linie hat landesweit die geringste Nachfrage im SPNV. Die Erhebung 2010 hat gezeigt, dass außerhalb der Sommersaison hier täglich nur 76 Fahrgäste den SPNV benutzen. Dies sind durchschnittlich fünf Fahrgäste pro Zug.

4. Welche Erkenntnisse liegen angesichts verschiedener Abweichungen vom Grundtakt im aktuellen Fahrplan zum Verhältnis zwischen den Fahrgastzahlen und der Anschlussgestaltung im Bahnhof Neustrelitz Hbf vor?

Auf der Strecke Mirow - Neustrelitz besteht als Grundtakt ein Zwei-Stundentakt. An den Wochenenden während der Sommersaison wird das Angebot aus touristischen Gründen zur annähernd einstündlichen Fahrtenfolge verdichtet. Dieser Grundtakt bedient den sogenannten Nullknoten zur vollen ungeraden Stunde in Neustrelitz. Die im Fahrplan enthaltenen Abweichungen vom Grundtakt sind dem Schülerverkehr, dem Anschluss vom ICE aus Richtung München (abends, werktags außer samstags) sowie an den Wochenenden in der Sommersaison den betrieblichen Zwängen der Angebotsverdichtung zur annähernd einstündlichen Fahrtenfolge (jeweils ganztägig) geschuldet. Trotz der Abweichungen vom Grundtakt werden fahrplanmäßig alle Anschlüsse in Neustrelitz gewährleistet.

5. In welcher Weise wurden die Landkreise Mecklenburg-Strelitz bzw. Mecklenburgische Seenplatte an der Gestaltung der Ausschreibung für den Schienenpersonenverkehr auf ihrem Kreisgebiet beteiligt?

Gemäß § 3 Absatz 1 des ÖPNVG M-V ist das Land Mecklenburg-Vorpommern Aufgabenträger für den SPNV und trägt auch die Kosten. Insofern ist eine Beteiligung der Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger nicht vorgesehen.

6. Welche Formen der Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung hat es hinsichtlich der Angebotsgestaltung im Schienenpersonenverkehr des genannten Gebietes in der Vergangenheit gegeben?

Eine formelle Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung hinsichtlich der Angebotsgestaltung im SPNV des genannten Gebietes hat es in der Vergangenheit nicht gegeben. Allerdings fließen in die Angebotsgestaltung maßgeblich die Fahrgastzahlen ein.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, entsprechend der von Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Schlotmann geäußerten Absicht, die Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung im Bereich Verkehr auszubauen, um zu einer ergebnisoffenen Diskussion über Varianten der zukünftigen ÖPNV-Gestaltung unter Einchluss aller Interessierten zu gelangen?

Bei der geplanten Erarbeitung eines integrierten Landesverkehrsplanes ist eine möglichst weitgehende Einbeziehung der Aufgabenträger, Verbände und Institutionen sowie weiterer Interessierter vorgesehen.

8. Welche Varianten zu einer möglichen Angebotsumstellung wurden bislang diskutiert und gab es in diesem Zusammenhang Gespräche mit dem Land Brandenburg über eine mögliche Einbeziehung und Reaktivierung des Streckenabschnittes zwischen Mirow und Wittstock (Dosse) (Strecken 6941 und 6942) vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Beschleunigungen im Bahnverkehr zwischen Wittstock und Berlin?

Varianten zu einer möglichen Angebotsumstellung gibt es nach Auffassung der Landesregierung nicht. Gespräche mit dem Land Brandenburg über eine mögliche Einbeziehung und Reaktivierung des Streckenabschnittes zwischen Mirow und Wittstock vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Beschleunigungen im Bahnverkehr zwischen Wittstock und Berlin haben nicht stattgefunden, da das Land Brandenburg bereits im Jahr 1998 wegen extrem niedriger Nachfrage (weniger als 60 Fahrgäste pro Tag insgesamt) den Streckenabschnitt abbestellt hat und an einer Reaktivierung kein Interesse erkennbar war.

9. Welche Planungen existieren für eine Gestaltung des Öffentlichen Personenverkehrs zwischen Neustrelitz und Mirow ohne Einbeziehung des Schienenverkehrs und
- a) welche Trägerschaft ist dabei künftig vorgesehen?
 - b) wie werden mögliche Mehraufwendungen des Landkreises auch durch die Bereitstellung von Infrastruktur für besondere Angebote, wie der Fahrradmitnahme im Busverkehr, bewertet?

Nach § 3 des ÖPNVG M-V ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis. Danach ist der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte Aufgabenträger für den ÖPNV zwischen Neustrelitz und Mirow.

Zu a)

Ob bereits Planungen des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte für eine Gestaltung des ÖPNV zwischen Neustrelitz und Mirow ohne Einbeziehung des SPNV existieren, ist der Landesregierung nicht bekannt. Derartige Planungen werden üblicherweise in Abstimmung mit dem Land im Jahr der Abbestellung des SPNV durchgeführt.

Zu b)

Die Landesregierung kann mögliche Mehraufwendungen des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte gegenwärtig nicht bewerten, da der Landesregierung solche nicht bekannt sind.