

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3004
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/8170

Gutachten der Stadt Templin zur Reaktivierung der RB 63 und die ernsthafte Prüfung der Sanierung und Reaktivierung der Strecke durch die Landesregierung

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: In einem Artikel des *Nordkuriers* vom 25. Juli 2023¹ wird darüber berichtet, dass die Stadt Templin im Juni ein Gutachten zu den Effekten des Ausbaus der Strecke der Regionalbahn 63 in Auftrag gegeben habe und dieses bereits in Arbeit sei. Im Zuge dessen erfolgten derzeit Erhebungen entlang der Strecke zu deren technischem Zustand. Weiter berichtet der *Nordkurier* in demselben Artikel, dass Verkehrsminister Beermann ernsthaft die Sanierung und Reaktivierung der Strecke prüfen wolle, „Voraussetzung zur Einwerbung von Bundesmitteln sei aber die standardisierte Kosten-Nutzen-Rechnung“.

Aus der Beantwortung der Mündlichen Anfrage Nr. 1475 im Rahmen der 81. Landtagssitzung am 22. Februar 2023 zu Besitz- und Eigentumsverhältnissen der Schieneninfrastruktur zwischen Templin und Joachimsthal ergab sich, dass die Schieneninfrastruktur Eigentum der DB Netz AG ist und der derzeitige Betreiber, die Regio Infra Nord-Ost (als Rechtsnachfolgerin der Hanseatischen Eisenbahngesellschaft), lediglich Pächter. Der entsprechende Pachtvertrag bestehe nur bis Ende Dezember 2027.

Weiterhin finden sich im Entwurf des Mobilitätsgesetzes für Brandenburg (Bearbeitungsstand: 7. Juli 2023, 13.34 Uhr) in § 13 Absatz 7 und 8 folgende Inhalte:

„(7) Zur Erhöhung von Kapazitäten bestehender Eisenbahnstrecken wirkt das Land bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Bund darauf hin, dass gezielt Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, wie zum Beispiel zusätzliche Weichenverbindungen, die Errichtung oder Verlängerung von Überholgleisen und Bahnsteigen oder die Ausstattung mit neuen Signalsystemen.

(8) Das Land wirkt im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten darauf hin, die Stilllegung und Freistellung von Eisenbahninfrastruktur zu vermeiden und unterstützt unter Beachtung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit die Reaktivierung von Schienenstrecken und Haltepunkten sowie den Wiederauf- und Neubau von Eisenbahnstrecken.“

¹Vgl. „So will Templin die Regionalbahn 63 wieder fahren lassen“, in: <https://www.nordkurier.de/regional/uk-kermark/so-will-templin-die-regionalbahn-63-wieder-fahren-lassen-1784222> (25.07.2023), abgerufen am 25.07.2023

1. In welcher Weise kann nach Ansicht der Landesregierung das Land Brandenburg im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten im konkreten Fall der genannten Strecke auf den dortigen Betreiber und den Eigentümer einwirken, die bestehende Schieneninfrastruktur nebst zugehörigen Streckenbestandteilen wie
 - Oberbau (Schienen, Schwellen, Schotter) und teilweise Unterbau (Bahndamm),
 - technisch gesicherte Bahnübergänge, teilweise Ersatz von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen durch eine technische Sicherung,
 - ggf. eine Anpassung der Trassierung der Strecke für eine mögliche Streckengeschwindigkeit von 120 km/h,
 - Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik,
 - Ingenieurbauwerke wie Brücken und Durchlässe

in dem Maße instand zu setzen, damit der Betrieb der RB 63 nicht nur nicht dauerhaft stillgelegt wird, sondern zudem auch eine Erhöhung der Kapazität (siehe Entwurf Mobilitätsgesetz § 13 Absatz 7 und 8) stattfinden kann und idealerweise ein Verkehrsbetrieb mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h möglich wird?

Zu Frage 1: Es bestehen keine gesetzlichen Möglichkeiten für das Land Brandenburg.

2. Mit welchen Maßnahmen will das Land Brandenburg grundsätzlich Einfluss auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Bund nehmen, um die in § 13 Absatz 7 und 8 des Mobilitätsgesetzesentwurfs genannten Ziele umzusetzen?

Zu Frage 2: Mittels Abstimmung von Maßnahmen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7 und Fördermöglichkeiten des Bundes (Bundesprogramm Gemeindeverkehrs- und Finanzierungsgesetz (GFVG)).

3. Wer wäre aus Sicht der Landesregierung im konkreten Fall der RB 63 überhaupt der Adressat der in den zitierten Absätzen genannten Maßnahmen und Zielsetzungen?

Zu Frage 3: Die Adressaten sind die Eigentümer bzw. die Pächter der betroffenen Infrastruktur.

4. Wird die Landesregierung die DB Netz AG dazu drängen, Pachtvertragsverlängerungen über das Jahr 2027 hinaus auszuschließen?
 - a) Wenn ja, gibt es diesbezüglich bereits Gespräche/Verhandlungen mit den Beteiligten?
 - b) Wenn nein, wäre eine Instandsetzung der genannten Strecke trotz der vorhandenen Besitz- und Eigentumsverhältnisse auf Kosten des Landes Brandenburg (unter Hinzuziehung von Bundesmitteln) eine Option der Landesregierung?

Zu Frage 4: Die Regelung der Nutzungsverhältnisse ist alleinige Entscheidung der DB Netz AG. Das Land nimmt hierauf keinen Einfluss.

5. Welche Voraussetzungen müssen im Rahmen der Besitz- und Eigentumsverhältnisse erfüllt sein, damit Bundesmittel überhaupt bewilligt werden können?
6. Wie wirken sich die aktuellen Besitz- und Eigentumsverhältnisse auf die Kosten-Nutzen-Analyse für die Genehmigung von Bundesmitteln aus?
7. Ist die Landesregierung bereit, im Fall einer ausbleibenden Bewilligung von Bundesmitteln die Sanierung und Reaktivierung aus Landesmitteln zu realisieren?

Die Fragen 5-7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:
Die aktuellen Besitz- und Eigentumsverhältnisse haben keine Auswirkungen auf die Bewilligung von Fördermittel nach dem GVFG. Die Landesregierung strebt für Reaktivierungen grundsätzlich eine Förderung durch Bundesmittel an.