



# Gemeinde Wusterhausen/Dosse

Sitzungsvorlage für:

**Gemeindevertretung**

öffentlich

**Vorlagen-Nr. BV/118/2016**

Einreicher: Der Bürgermeister

ausgearbeitet: Fachgruppe Innere Verwaltung/Bildung und  
Soziales

Datum: 25.10.16

## Beratungsgegenstand:

**Änderung der Beschlusses BV/387/2014 über die Mitfinanzierung des Bahnverkehrs auf den Strecken Neustadt (Dosse) - Pritzwalk (RB73) und Pritzwalk - Meyenburg (RB74)**

Beratungsfolge: (behandelndes Gremium)	Sitzungsdatum	Behandlung
Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	21.11.2016	öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2016	öffentlich
Gemeindevertretung	13.12.2016	öffentlich

## Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung beschließt die Mitfinanzierung des Bahnverkehrs auf den Strecken Neustadt (Dosse) – Pritzwalk (RB73) und Pritzwalk – Meyenburg (RB74) in Änderung des Beschlusses BV/387/2014 um drei weitere Jahre bis zum Fahrplanwechsel 2028/2029 im Dezember 2028 und beauftragt den Bürgermeister, die entsprechende Änderung der Verwaltungsvereinbarung mit dem Land zu unterzeichnen.

## Änderungsvorschlag:

## Beratungsergebnis:

	Anwesend	JA	NEIN	Enthaltung	§ 22 BbgKVerf <sup>1)</sup>
<input type="checkbox"/> laut Beschlussentwurf	_____	_____	_____	_____	_____
<input type="checkbox"/> laut Änderungsvorschlag	_____	_____	_____	_____	_____

1) Ausschluss von der Beratung und Abstimmung wegen Mitwirkungsverbot

\_\_\_\_\_  
Der Vorsitzende

\_\_\_\_\_  
Der Bürgermeister

## Erläuterungen

### Rechtsgrundlagen:

§ 28 Abs. 2 Nr. 14 Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf)

### Sachverhalt, Begründung:

Auf Grund geringer Auslastung wurde seit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 vom Land Brandenburg nur noch ein reduziertes Verkehrsangebot auf den Bahnstrecken Neustadt (Dosse) – Pritzwalk (RB73) und Pritzwalk - Meyenburg (RB74) bestellt. Das finanzielle Volumen für die Verkehrsleistung wurde von ca. 5 Mio. Euro auf 2,5 Mio. Euro halbiert. Ab dem Jahr 2015 sollten diese Bahnstrecken durch das Land komplett abbestellt werden. Danach sollten lediglich noch Verkehrsangebote mit einem Volumen von 1,1 Mio. Euro vom Land finanziert werden.

Ohne Einnahmen des Infrastrukturunternehmens auf der Trasse durch Personenverkehr wären die Trassenkosten für Güterzüge auf ein nicht mehr marktfähiges Niveau gestiegen. Der Erhalt der Eisenbahnachse für regionale Güterverkehre in Kyritz, Falkenhagen und Meyenburg ist wirtschaftspolitisch wichtig. Einige ansässige Betriebe sind auf einen funktionierenden und wirtschaftlich darstellbaren Schienenanschluss angewiesen. Deren Standorte mit den dazugehörigen Arbeitsplätzen wären gefährdet. Die klimafreundliche überörtliche Führung von Güterzügen zur Reduzierung umweltschädlicher Lkw-Verkehre wäre nicht mehr bezahlbar.

Nach Protesten aus der Region wurde vom damaligen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) gemeinsam mit den beiden Landkreisen Ostprignitz-Ruppin und Prignitz ein Gutachten finanziert und bei der Firma Spreepfan Verkehr in Auftrag gegeben. Ziel dieser Untersuchung war die Ermittlung eines verkehrlich sinnvollen, umsetzbaren und dauerhaft finanzierbaren Konzeptes.

Nach schwierigen Gesprächen mit den Vertretern der drei Ministerien für Infrastruktur und Landwirtschaft, Wirtschaft und Europaangelegenheiten sowie Finanzen konnte eine tragfähige Lösung hinsichtlich der Daseinsvorsorge, Mobilität und Wirtschaftsförderung in der Ostprignitz gefunden werden. Auf der Grundlage des Prignitzkonzeptes ist es gelungen, die bislang ab 2015 vorgesehene, nur noch rudimentäre Bedienung des ländlichen Raums durch Busersatzleistungen zunächst vorübergehend abzuwenden. Dazu hatte das Land Brandenburg seine Finanzzusage von 1,1 Mio. Euro pro Jahr deutlich erhöht. Zudem erbringen die Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und die Anliegerkommunen an der Bahnlinie Neustadt - Kyritz - Blumenthal - Pritzwalk – Meyenburg seit Dezember 2014 einen eigenen Beitrag (vgl. Beschlussvorlage BV/387/2014).

Eine längerfristige Lösung, die spätestens ab dem Fahrplanwechsel 2016/2017 angestrebt war, verzögerte sich. Grund dafür waren die Verhandlungen von Bund und Ländern über die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer. Einige Bundesländer waren dabei der Auffassung, dass sie künftig deutlich mehr Mittel im Vergleich zu den vom demographischen Wandel stärker betroffenen Ländern vor allem im Osten erhalten müssten. Letztlich wurde eine Kompromissformel entwickelt, die auch das Land Brandenburg bis wenigstens 2030 in die Lage versetzt, schienenengebundene Verkehre im ländlichen Raum noch im angemessenen Umfang aufrecht zu erhalten. Daher hat das Land in Gestalt des heute zuständigen Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung beschlossen, die Zugverkehre auf der RB 73/74 nach einer weiteren Übergangsvergabe bis zum Fahrplanwechsel 2018/19 ab Dezember 2018 für dann weitere 10 Jahre neu auszuschreiben.

Die Verkehre werden weiterhin in einem Volumen von 2,5 Mio. Euro bestellt. Parallel wird die Bahnlinie nun aber im Vorfeld der Betriebsaufnahme im Dezember 2018 mit den schon seit 2 Jahren erwarteten und zusätzlich vom Land geförderten Investitionen im Umfang von ca. 6 Mio. Euro modernisiert. Diese Mittel tragen das Land und das Infrastrukturunternehmen RegioInfra-Nordost aus Putlitz. In Kyritz wird am Bürgerpark ein weiterer Haltepunkt gebaut, der neue Fahrgastpotenziale erschließen soll. Zudem werden Bahnübergänge modernisiert und die Sicherungstechnik verbessert bzw. rationell umgestaltet. Erst ein zehnjähriger Vertrag ermöglicht es, die Baumaßnahmen in Übereinstimmung mit dem Zuwendungsrecht umzusetzen und im Hinblick auf eine ausreichend lange Nutzungsdauer der geförderten Anlagen förderunschädlich zu betreiben. Im Zuge der Ausschreibung ab 2018 sind in Abstimmung mit allen Beteiligten auch Verbesserungen im Fahrplan möglich, sofern Kostenneutralität erreicht wird.

Die Strecke soll auch künftig dem Güterverkehr dienen und einen Beitrag zu gebündelten Verkehren auf der Schiene leisten, der die Straßen entlastet und dem Klimaschutz förderlich ist. Es besteht die Option der späteren Elektrifizierung der Strecke.

Dieses sichtbare Bemühen auf Landesebene sollte durch unsere Gemeinde im Sinne der Entwicklung der ländlichen Räume und der Erhaltung ihrer Lebensfähigkeit auch weiterhin - wie schon 2014 mit dem Beschluss BV/387/2014 geschehen - nachhaltig unterstützt werden. Die Landesregierung ist bis 2028 bereit, die oben skizzierte Differenz von 1,4 Mio. Euro nochmals zu 75% (1,05 Mio. Euro) zu tragen. Der verbleibende Anteil von 25 % beträgt 350.000 Euro. Die raumstrukturellen Effekte und die Streckenlänge legen es nahe, dass die beiden Landkreise einen Anteil von 300.000 Euro im Verhältnis 2:1 tragen. Der verbleibende Teil soll durch die Kommunen finanziert werden. Für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin ergibt sich somit eine Verlängerung der seit 2015 bestehenden Verpflichtung von 100.000 Euro p.a., beginnend ab 2018/19 bis zum Ende eines noch auszuschreibenden neuen 10-Jahres-Verkehrsvertrages für den Schienenpersonennahverkehr im Dezember 2028. Das Land wird den Landkreisen unter Berücksichtigung der dargestellten Zahlungspflichten zeitnah eine Änderung der 2014 geschlossenen Verwaltungsvereinbarung unterbreiten.

Der Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin, die Städte Kyritz und Pritzwalk, die Gemeinde Heiligengrabe sowie die Ämter Neustadt (Dosse) und Meyenburg beabsichtigen ebenfalls, sich vorbehaltlich der Zustimmung der kommunalen Gremien an der verlängerten Finanzierung zur Durchführung des Bahnverkehrs zu beteiligen.

Soweit die Mitfinanzierung des Bahnverkehrs über 2025 hinaus gemäß Änderungsbeschluss nicht erfolgt, wird nach Aussage des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung dieses dann mit Ablauf des Fahrplanjahres 2017/2018 keinen Zugverkehr mehr bestellen. Ursache dafür ist, dass für die Strecke technische Investitionen nötig sind, deren Förderung wie oben ausgeführt einer nachfolgenden 10-jährigen Nutzung durch regelmäßigen Personenzugverkehr bedarf.

Die Landkreise müssten im Rahmen der Daseinsvorsorge Ersatzverkehre mit Bussen einrichten und hierfür die Kosten tragen. Für den Güterverkehr wären durch Wegfall des SPNV die Trassenkosten so hoch, dass ein Weiterbetrieb ebenfalls nicht mehr möglich wäre.

#### Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/> ja, siehe weitere Ausführungen
<b>Ist die Maßnahme im Haushaltsplan veranschlagt?</b>
<input checked="" type="checkbox"/> ja Sachkonto: 53170.40002 Produkt: 57.1.100 Ansatz (in €): 5.000
<input type="checkbox"/> nein
<b>Ist eine über-/außerplanmäßige Entscheidung erforderlich?</b>
<input type="checkbox"/> ja
<input checked="" type="checkbox"/> nein
<b>Gibt es (jährliche) Folgekosten?</b>
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja, Betrag (in €): 5.000
<b>Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen (falls notwendig):</b>
Die Folgekosten mit der Änderung des Beschlusses BV/387/2014 verursachen einen zusätzlichen Aufwand von insgesamt 15.000 €; anteilig auf die Haushaltsjahre 2026, 2027 und 2028. Die bereits vorliegende Beschlusslage wäre somit um drei Jahre bis 2028 zu verlängern.

#### Anlagen:

Beschluss BV/387/2014