

Kleine Anfrage 1950

der Abgeordneten Carla Kniestedt (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

an die Landesregierung

Ehemalige Bahnstrecke Templin - Fürstenberg

Bis 1996 verkehrten zwischen Templin und Fürstenberg/Havel regelmäßig Personenzüge. Der Abschnitt gehörte zur einst wichtigen Querverbindung zwischen Eberswalde (östlich an der Linie des RE3) und Fürstenberg/Havel (westlich an der Linie des RE5). Die Teilstrecke zwischen Eberswalde und Templin wird seit 2018 wieder als RB 63 im Probetrieb befahren. In der Vergangenheit wurden auch Güter auf der Strecke transportiert. Nachdem der Bahnbetrieb eingestellt, die Strecke später stillgelegt und schließlich auch entwidmet wurde, blieb das Grundstück in einer Hand. Die weiter vorhandene Gleisanlage wurde fortan touristisch genutzt. Die Möglichkeit mit der Draisine auf den alten Schienen durch die schöne Landschaft zu fahren, erfreute Besucher und Einheimische gleichermaßen. Im Jahr 2010 wurde die intakte Infrastruktur durch den Tourismus Service Templin e.V. an das Privatunternehmen erlebnisbahn.de GmbH in Zossen verkauft. Eine touristische Zweckbindung wurde damals für zehn Jahre im Kaufvertrag festgeschrieben und sicherte für diesen Zeitraum die Fortführung des Betriebs der Draisine. Dieser wurde erst mit dem Ende der Saison 2021 eingestellt.

Den Verkauf der Betreibergesellschaft mitsamt Grundstück und Gleisanlage an ein Abrissunternehmen, die Meißner Gleisrückbau GmbH, sahen die Anliegerkommunen im Februar 2022 offensichtlich nicht kommen. Die Bürgerinnen und Bürger der Region zeigten sich von der Nachricht überrascht. Wenige Monate zuvor hatte die Aufnahme der Strecke in eine Liste, von im Rahmen einer Potentialanalyse zu untersuchenden ehemaligen Bahnlinien, noch Hoffnung auf eine Reaktivierung geweckt. In einer eiligst gestarteten Petition wurden knapp 1.500 Stimmen für den Erhalt der Bahnanlagen gesammelt. Die aktuelle Entwicklung weckt Erinnerungen: Entlang der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Templin und Prenzlau wurden nicht nur die Gleise demontiert, sondern auch Grundstücke verkauft, überbaut oder aufgeforstet. So wurden Fakten geschaffen. Eine Reaktivierung dieser Bahnstrecke erscheint heute beinahe unmöglich. In der Potentialanalyse schied sie folgerichtig schon in der Vorauswahl aus. Auch die ehemalige Bahnstrecke zwischen Templin und Fürstenberg schied bereits in der Vorauswahl aus. Es gibt aber einen entscheidenden Unterschied: Die ehemalige Bahnstrecke ist noch in Gänze erhalten. Selbst die Anfang März begonnene Demontage der Schienen verunmöglicht die Reaktivierung des Bahnbetriebs nicht dauerhaft. Wichtigste Voraussetzung dafür: Das Grundstück muss in einer - am besten in öffentlicher - Hand bleiben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung den Verkauf des Grundstücks und der Gleisanlage zwischen Templin und Fürstenberg/Havel mit Blick auf das Reaktivierungspotential der ehemaligen Bahnstrecke?
2. Verfügt das Land über eine Art Sicherungsmechanismus, welcher inaktive Bahnstrecken schützt bzw. die Chance auf Wiederinbetriebnahme erhält?
3. Befinden sich Grundstücke entlang ehemaliger Bahnstrecken (stillgelegt oder entwidmet) im Besitz des Landes? Wenn ja, welche und wie werden diese gegenwärtig genutzt?
4. Über welche Erkenntnisse verfügt das Land hinsichtlich des Zustandes der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Templin und Fürstenberg/Havel (Gleisanlagen, Brücken etc.)?
5. Unter welchen Voraussetzungen wäre ein Erwerb des Grundstücks entlang der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Templin und Fürstenberg durch das Land (zum Zweck des Erhalts der Chance auf spätere Reaktivierung) möglich? Gibt es dafür Präzedenzfälle? Wenn ja, welche?
6. Die Reaktivierungsvorschläge wurden im Rahmen der Potentialanalyse anhand der Kriterien „Verkehrspotential im Einzugsbereich“, „Infrastrukturzustand“ und „Netz Wirkung“ bewertet. Spielten dabei auch touristische Potentiale eine Rolle? Wenn ja, bei welchen Strecken wurde diese berücksichtigt und bei welchen nicht? Wenn nicht, warum nicht?
7. Wie wurden die Reaktivierungsmöglichkeiten der ehemaligen Bahnstrecke Templin - Fürstenberg/Havel in der Potentialanalyse im Detail bewertet? Aufgrund welcher konkreten Bewertung ergibt sich in der Potenzialanalyse für die Strecke Fürstenberg-Templin eine Punktzahl von 2.604?
8. Unter welchen Umständen käme eine Reaktivierung der ehemaligen Bahnstrecke Templin - Fürstenberg/Havel in Frage? Welche Voraussetzungen müssten dafür ggf. auf welcher Ebene geschaffen bzw. welche Maßnahmen müssten ergriffen werden? Wie bewertet die Landesregierung deren Umsetzbarkeit?
9. Gab es in den vergangen zwölf Monaten einen Austausch zwischen der Landesregierung, der alten und der neuen Grundstückseigentümersin und/oder den Anrainerkommunen zur Zukunft der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Templin und Fürstenberg und wenn ja, mit welchen Inhalten und mit welchen Ergebnissen?
10. Suchten Anrainerkommunen nach Veröffentlichung der Potentialanalyse den Austausch mit der Landesregierung und führte dieser ggf. zu Neubewertungen möglicher zu reaktivierender Strecken und wenn ja, welcher? Welche Punkte führten konkret zu einer Neubewertung?