

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4450

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/10897

Reaktivierung der Wriezener Bahn

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Der Bahnverkehr auf der Wriezener Bahn wurde im Jahr 1998 zwischen Tiefensee und Wriezen und 2006 ab Werneuchen eingestellt. Zwischen Tiefensee und Wriezen wurde die Strecke bereits stillgelegt aber nicht entwidmet. Seit 2004 findet von Tiefensee bis zum Wriezener Ortsteil Schulzendorf ein touristischer Draisinenbetrieb statt. Im Frühjahr 2017 wurde die Stilllegung der Strecke zwischen Werneuchen und Tiefensee gem. § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Bislang wurde über diesen Antrag nicht entschieden. Aktuell wird über eine mögliche Reaktivierung der Wriezener Bahn diskutiert. Im Dezember 2018 sagte Ministerin Kathrin Schneider zu diesem Thema: „Wir werden uns also dafür einsetzen, dass die noch vorhandene Bahninfrastruktur gesichert wird.“. Aktuell droht die Strecke jedoch immer weiter zu verfallen und die Kosten für eine mögliche Reaktivierung steigen jährlich.

1. Wie bewertet die Landesregierung aus heutiger Sicht die Einstellung des Bahnverkehrs auf der Wriezener Bahn in den Jahren 1998 (zwischen Tiefensee und Wriezen) sowie 2006 (ab Werneuchen)?
2. Wie bewertet die Landesregierung aus heutiger Sicht die Stilllegung der Strecke zwischen Tiefensee und Wriezen?

zu Fragen 1 und 2: Die Wriezener Bahn wurde vor der Einstellung des Personenverkehrs im Abschnitt Wriezen - Tiefensee von ca. 130 Fahrgästen pro Tag (Mo-Fr) genutzt. An den Unterwegstationen lag die Nachfrage bei jeweils 20 bis 60 Reisenden am Tag (Mo-Fr). Bei 16 täglichen Zugverbindungen entsprach dies einer durchschnittlichen Besetzung von 8 Personen pro Zug. Die Fahrzeit von Wriezen nach Berlin-Lichtenberg lag dabei bei etwa 90-95 Minuten. Bei einem theoretischen Ansatz einer Fahrt zum Berliner Hauptbahnhof wären es sogar etwa 110-115 Minuten Fahrzeit gewesen. Die Fahrzeit über Eberswalde nach Berlin-Lichtenberg war mit rund 80 Minuten schon damals kürzer als über die Wriezener Bahn. Die Fahrzeit von Wriezen zum Berliner Hauptbahnhof beträgt aktuell über Eberswalde etwa 85 Minuten.

Der Abschnitt von Tiefensee Richtung Werneuchen wurde bis 1998 - vor der Abbestellung nach Wriezen - von rund 200 Fahrgästen am Tag nachgefragt. Im Jahr 2006 lag die Nachfrage noch bei ca. 100 Fahrgästen pro Tag. Hier wurden ebenfalls 16 Zugfahrten am Tag angeboten. Insofern ist die getroffene Abwägungsentscheidung auch aus heutiger Sicht nachvollziehbar.

3. Wann wird über den Antrag auf Stilllegung der Strecke zwischen Werneuchen und Tiefensee entschieden?

zu Frage 3: Im Zusammenhang der Beantragung einer dauernden Einstellung des Betriebes des Streckenabschnittes Werneuchen - Tiefensee nach §11 AEG gibt es einen Interessenten zur Übernahme. Somit liegen die Voraussetzungen für die Genehmigung einer Streckenstilllegung nicht vor.

4. Wie bewertet die Landesregierung die Pläne zur Reaktivierung der Wriezener Bahn?
5. Welche Fahrgastpotentiale sieht die Landesregierung auf dieser Strecke?

zu Fragen 4 und 5: Auch bei einer möglichen Reaktivierung der Wriezener Bahn ist die stündliche Verbindung von Wriezen über Eberswalde nach Berlin Hbf weiterhin die schnellere Verbindung. Selbst bei einem theoretisch angenommenen Ausbau der Wriezener Bahn für 80 km/h könnten die aktuellen Reisezeiten über Eberswalde nicht unterboten werden. Für die Verbindung von Wriezen nach Berlin-Lichtenberg besteht zudem eine Busverbindung über Strausberg von ca. 70 - 80 Minuten. Zu den Fahrgastpotentialen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Weitergehende Zahlen bzw. Prognosen liegen nicht vor.

6. Beabsichtigt die Landesregierung eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wriezener Bahn in Auftrag zu geben und wenn ja, wann ist mit dieser zu rechnen?

zu Frage 6: Nein.

7. Welche Kosten würden durch die Reaktivierung der Wriezener Bahn entstehen?

zu Frage 7: Eine konkrete Kostenkalkulation liegt nicht vor. Die Landesregierung geht davon aus, dass für einen regelmäßigen Eisenbahnbetrieb mit kurzen Fahrzeiten sowohl die Gleise als auch die Bahnsteiganlagen, sofern sie überhaupt noch vorhanden sind, komplett erneuert werden müssten. Insgesamt dürfte das einem Neubau entsprechen, der mit hohen Investitionen verbunden wäre.