

KLEINE ANFRAGE

**der Abgeordneten Prof. Dr. Ralph Weber und Stephan J. Reuken,
Fraktion der AfD**

Usedomer Eisenbahn-Südanbindung

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Was hat die Landesregierung bis heute konkret unternommen, um die mit Drucksache 5/4049 beantragte und laut Plenarprotokoll 5/115 einstimmig beschlossenen Forderungen des Landtages zum Wiederaufbau der Bahnstrecke Ducherow - Swinemünde einschließlich Kaniner Brücke umzusetzen?
2. Wie ist die aktuelle Sachlage aus der Sicht der Landesregierung?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammenhängend beantwortet.

Auf Initiative der Landesregierung wurde im Juni 2011 eine „Task-Force Karnin“ eingesetzt, die die Grundlagen zu den Kosten und der Nachfrage erarbeitet hat. Ebenfalls 2011 wurde durch die Landesregierung eine Expertise zu Möglichkeiten einer EU-Förderung in Auftrag gegeben.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Task-Force hat die Landesregierung im März 2013 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Projekt zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) angemeldet. Der Nichtberücksichtigung des Projektes im BVWP hat die Landesregierung im April 2016 beim Bund, letztlich erfolglos, widersprochen.

In der Koalitionsvereinbarung 2016 - 2021 ist die Position der Landesregierung wie folgt festgehalten: „Die veränderten Mobilitätsgewohnheiten der Menschen, aber auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen auf Usedom erfordern die Wiederherstellung der Bahnlinie Ducherow-Swinemünde/Heringsdorf über Karnin („Karniner Brücke“). Das Land wird beim Bund weiterhin mit Nachdruck für diese neue Fernverkehrsverbindung eintreten.“

Erneute Nachfragen zu einer Finanzierungsbereitschaft der Bundesregierung, zuletzt im Oktober 2017, blieben erfolglos.

3. Welche Chancen sieht die Landesregierung derzeit oder zukünftig, dass das Vorhaben doch noch in den Maßnahmenkatalog des Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen werden kann?

Es wird zunächst auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Chancen zur nachträglichen Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 werden durch die Landesregierung nicht gesehen, da das Verfahren seitens des Bundes mit Beschluss der Ausbaugesetze abgeschlossen ist.

4. Gibt es Möglichkeiten, das Projekt aus Mitteln der Europäischen Union zu fördern?
Wenn ja, in welcher Höhe und aus welchen Fördertöpfen kann finanziert werden?

Für die aufgrund der wirtschaftlichen Größe des Projektes infrage kommenden Infrastrukturförderungen mit substanziellen Förderbeiträgen kann mitgeteilt werden, dass Möglichkeiten für eine Finanzierung aus der für grenzüberschreitende Projekte durch die EU aufgestellte Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) derzeit nicht gesehen werden, da die Strecke die zentrale Förder Voraussetzung, Teil eines Transeuropäischen Korridors (TEN) zu sein, nicht erfüllt. Die Bundesregierung hat das Projekt darüber hinaus nicht bei der Europäischen Union für die CEF angemeldet.

Eine Finanzierung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in größerem Umfang scheidet nach Ansicht der Landesregierung für die aktuelle Förderperiode ebenfalls aus, da die Europäische Kommission im Rahmen der Aufstellung des Operationellen Programms für die laufende Förderperiode darauf bestanden hat, dass Investitionen in Schienenfahrwege nicht in größerem Umfang und somit nur in kleinen Einzelfällen erfolgen. Diese Vorgabe wurde in Punkt 2.4 der „Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Land Mecklenburg-Vorpommern“ umgesetzt. Die Verwendung von EFRE-Mitteln in größerem Umfang für das Projekt wäre somit aktuell nicht zulässig.

5. Welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gibt es außerdem?

Die Wahl der Finanzierung obliegt dem Vorhabenträger.

Prinzipiell denkbar wären zum Beispiel auch Kredite der Europäischen Investitionsbank.

Eine theoretische Finanzierung aus Landesmitteln würde zulasten bestehender Schienenangebote oder anderer Vorhaben gehen. Dieses würde der Nummer 1 Satz 2 des beschlossenen Antrages auf Drucksache 5/4049 vom 12.01.2011 widersprechen.

6. Welche weiteren Schritte plant die Landesregierung, um das Projekt umzusetzen und ggf. zu beschleunigen?

Es wird zunächst auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Sollten sich weitere geeignete Gelegenheiten ergeben, um das Vorhaben voranzubringen, wird die Landesregierung diesen nachgehen.

7. Welche alternativen Maßnahmen plant die Landesregierung, um die verkehrstechnische Anbindung der Insel Usedom zu optimieren?

Zur Verbesserung der straßenseitigen Anbindung der Insel Usedom plant die DEGES GmbH derzeit im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern die im Bedarfsplan des Bundes als vordringliches Projekt verankerte Ortsumgehung Wolgast. Darüber hinaus plant die Straßenbauverwaltung des Landes diverse Ausbaumaßnahmen an mehreren Knotenpunkten auf der Insel, zum Beispiel in Zinnowitz, Ahlbeck oder Mellenthin, und überprüft fortgesetzt weitergehende Optimierungsmöglichkeiten.