

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten David Wulff, Fraktion der FDP

Zustand der Schienenstrecken und Ingenieurbauwerke auf Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Der Schienenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern ist zentral für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Mecklenburg-Vorpommern. Zum einen für Pendler, die werktäglich mit der Bahn fahren, für Touristen, die mit der Bahn an unsere Strände, Seen und in unsere Urlaubsorte reisen, und auch für unsere Wirtschaft, die auf die Beständigkeit von Güterzügen baut. Im Koalitionsvertrag wird dem Bahnverkehr großer Raum gewidmet. Unter anderem werden in Zeile 788 f. mehrere Reaktivierungsvorhaben angesprochen.

Schienenstrecken und Ingenieurbauwerke, die sich auf diesen Schienenstrecken befinden, sind enormen Belastungen ausgesetzt. Ihre bauliche Art ist für andere Lasten ausgelegt als Straßen. Jedoch sind Sperrungen von Schienenstrecken zur Instandhaltung oftmals mit großen Schwierigkeiten im Ersatzverkehr verbunden. Anders als bei Straßen befindet sich eine Ersatzstrecke häufig weiter entfernt, sodass Bauarbeiten und Instandhaltungsmaßnahmen immer zu Zeitverlusten und externen Aufwendungen führen. Ziel, so formuliert es die DB Netz, sei es, möglichst wenig Einschränkungen zu verursachen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind landesweit in den letzten 30 Jahren neu hinzugekommen (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?

Die in Mecklenburg-Vorpommern tätigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben in der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit folgende Angaben übermittelt:

Neubaustrecken innerhalb der DB AG:

- im Jahr 2009: Ueckermünde – Ueckermünde Stadthafen; 0,834 Kilometer; DB Netz AG
- im Jahr 1997/2007: Seebad Ahlbeck – Staatsgrenze Deutschland/Polen; 2,5 Kilometer; Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB GmbH)
- im Jahr 1999: Wolgaster Fähre – Wolgast Hafen; 0,8 Kilometer; UBB GmbH

Neben Inbetriebnahmen wurde auch das bestehende Netz in den letzten drei Jahrzehnten ausgebaut (zusätzliche Gleise, Elektrifizierung, Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten). Zu nennen sind hier unter anderem die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDE1 (Lübeck/Hagenow Land – Bad Kleinen – Rostock – Stralsund) sowie VDE2 (Berlin – Hamburg) und die Ausbaustrecke Berlin – Rostock.

Neubauten von Kreuzungsgleisen der Usedomer Bäderbahn GmbH:

- im Jahr 1998 Neubau Kreuzungsbahnhof Trassenheide 0,5 Kilometer
- im Jahr 1999 Neubau Kreuzungsbahnhof Koserow 0,5 Kilometer
- im Jahr 2000 Neubau Wolgast Hafen – Wolgaster Fähre 0,9 Kilometer
- im Jahr 2018 Neubau Kreuzungsbahnhof Schmollensee 0,9 Kilometer.

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind landesweit in den letzten 30 Jahren stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?

In den letzten 30 Jahren wurden in Mecklenburg-Vorpommern circa 270 Kilometer Strecke stillgelegt. Die Aufschlüsselung der stillgelegten Streckenlänge in den einzelnen Jahresheften ist der Antwort zu Frage 3 zu entnehmen.

3. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Landesregierung landesweit in den letzten 30 Jahren stillgelegt (bitte nach Bahnstrecke, Zeitpunkt der Stilllegung und Länge der jeweiligen Bahnstrecke auflüsseln)?
 - a) Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken sind nach Kenntnis der Landesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
 - b) Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken sind nach Kenntnis der Landesregierung die Gleisbetten noch vorhanden?
 - c) Welche Haushaltsmittel im Landeshaushalt 2022/2023 sind bisher für die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen?

Zu 3, a) und b)

Die Fragen 3, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die folgende Tabelle enthält die zur Beantwortung der Fragen 3, a) und b) zur Verfügung stehenden Informationen, die der Landeregierung bereits bekannt waren beziehungsweise von den in Mecklenburg-Vorpommern tätigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit bereitgestellt wurden.

| Jahr | Bahnstrecke | Stilllegungs- datum | Länge in km | Zustand | Gleisbett vorhanden |
|--------------------|--|--------------------------------|------------------------|--|--------------------------------|
| 1994 | Neubrandenburg – Neubrandenburg Vorstadt | 1994 | 3 | vollständig zurückgebaut, Ersatz durch Ver- bindungskurve | nein |
| Gesamtjahr 1994 | | | 3 | | |
| 1995 | Priemerwald Süd – Priemerwald Ost | Dezember 1995 | 2 | vollständig zurückgebaut | nein |
| Gesamtjahr 1995 | | | 2 | | |
| 1996 | Abzweig Bürgerhorst – Strelitz Alt | November 1996 | 1 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| | Demmin – Tutow | Januar 1996 | 14 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| | Abzweig Starsow – Rechlin Nord | Januar 1996 | 12 | verkauft 2006, heute Radweg | nein |
| Gesamtjahr 1996 | | | 27 | | |
| 1997 | (Prenzlau) – km 14,5 – Strasburg | Juni 1997 | 11 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| | (Prenzlau) – km 23,56 – Löcknitz, | Juni 1997 | 18 | zurückgebaut, durch A 20 unterbrochen | teilweise |
| | Velgast – Tribsees | Juli 1997 | 30 | überwiegend zurückgebaut | teilweise |
| | Malchin – Dargun | August 1997 | 25 | größtenteils Draisinenverkehr | teilweise |
| | Teterow – Gnoien | Mai 1997 | 27 | überwiegend zurückgebaut | teilweise |
| Gesamtjahr 1997 | | | 111 | | |
| 1998 | Waren – Malchin | November 1998 | 28 | größtenteils Draisinenverkehr | teilweise |
| Gesamtjahr 1998 | | | 28 | | |
| 1999 | Hornstorf – Blankenberg | September 1999 | 21 | teilweise zurückgebaut, durch A 20 unterbrochen | teilweise |
| | Toitz Rostow – Loitz | Dezember 1999 | 7 | zurückgebaut, | teilweise |
| Gesamtjahr 1999 | | | 28 | | |

| Jahr | Bahnstrecke | Stilllegungs- datum | Länge in km | Zustand | Gleisbett vorhanden |
|--------------------|--|--------------------------------|------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 2000 | Sassnitz – Sassnitz Hafen | Dezember 2000 | 2 | größtenteils zurückgebaut | nein |
| Gesamtjahr 2000 | | | 2 | | |
| 2001 | Dömitz – Ludwigslust | April 2001 | 30 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| | km 30,0 Dalwitzhof W8 - Rostock Gbf | Juni 2001 | 1,5 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| | Dalwitzhof W 1 – km 30,0 | Juni 2001 | 1,5 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| Gesamtjahr 2001 | | | 33 | | |
| 2003 | Damerower Forst – Karow | September 2003 | 3 | Draisinenverkehr | ja |
| Gesamtjahr 2003 | | | 3 | | |
| 2004 | Buschhof – Starsow – (Mirow) | September 2004 | 5 | teilweise zurückgebaut | teilweise |
| | Bahnhofsnebenleis Neubrandenburg | September 2004 | 2 | vollständig zurückgebaut | teilweise |
| Gesamtjahr 2004 | | | 7 | | |
| 2005 | Ganzlin – Röbel | März 2005 | 26 | zurückgebaut | teilweise |
| Gesamtjahr 2005 | | | 26 | | |

Zu c)

Im Landeshaushalt 2022/2023 ist zur Finanzierung von schienengebundenen ÖPNV-Projekten, die in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm aufgenommen werden, ein Leertitel ausgebracht. (Titel 883.07: Ausgaben für Zuweisungen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Einnahmeverknüpfung zum Titel 0611 331.07 Zuweisungen des Bundes gemäß GVFG. Der Titel ist vorbehaltlich einer Bereitstellung von Bundesmitteln noch nicht finanziell untersetzt. Höchste Priorität hat entsprechend der Erläuterung das Projekt der „Reaktivierung der Infrastruktur der Darßbahn zwischen Barth und Prerow“. Ein erforderlicher Beitrag des Landes wird aus MG 01 Titel 891.02 Zuschüsse für Investitionen zur Verbesserung des SPNV/ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz bereitgestellt.

In der Begründung zum Titel heißt es inhaltlich: „Vorsorglich als Leertitel ausgebracht für die Kofinanzierung von schienengebundenen ÖPNV-Projekten, die in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm aufgenommen werden. Höchste Priorität hat das Projekt der „Reaktivierung der Infrastruktur der Darßbahn zwischen Barth und Prerow“.

4. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern besteht Handlungsbedarf bezüglich des baulichen Zustands der Schienenstrecke (bitte aufschlüsseln nach Dringlichkeit des Handlungsbedarfs)?

Die DB Netz AG plant die Instandhaltungsbedarfe zustandsbezogen in Verbindung mit den Vorgaben der jeweiligen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund sowie baubetrieblich unter Berücksichtigung von Kapazitäten, Bau und Fahrplan. Wesentliche Investitionsschwerpunkte sind derzeit und in den kommenden Jahren unter anderem auf folgenden Strecken zu finden:

- Streckenerneuerung Berlin – Hamburg
- Ausbaustrecke Berlin – Rostock
- Streckenertüchtigung Kavelstorf – Rostock-Seehafen
- Rostock-Seehafen
- Umbau Rostock Hauptbahnhof
- Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Goetheplatzbrücke Rostock
- Umbau Bahnhof Rostock-Bramow
- Bad Kleinen – Ventschow
- Schwaan – Dalwitzhof
- Neubau Eisenbahnüberführung Ludwigslust
- Prenzlau – Pasewalk
- Umbau Bahnhof Neustrelitz sowie Streckenertüchtigung Neustrelitz – Neubrandenburg
- Elektronische Stellwerke Neubrandenburg – Stralsund
- Umbau Mukran – Lancken
- Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Ryckbrücke

Bei der Usedomer Bäderbahn GmbH gibt es nach Angaben des Unternehmens derzeit keinen dringenden Handlungsbedarf bezüglich des baulichen Zustandes des Schienennetzes.

5. Welche Ingenieurbauwerke auf den Schienenstrecken sind nach Kenntnis der Landesregierung sanierungsbedürftig (bitte nach Zustandskategorie beziehungsweise Zustandsnote, sowie dem Datum der letzten betriebsrelevanten Baumaßnahme/Instandsetzung /Ertüchtigung/Sanierung aufschlüsseln)?
6. Wie viel kosten nach Kenntnis der Landesregierung die Instandhaltung und weitere betriebsrelevante Baumaßnahmen an Ingenieurbauwerken auf den Schienenstrecken (bitte nach Kosten insgesamt, sowie je Ingenieurbauwerke aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden zusammenhängend beantwortet.

Bei den im Folgenden genannten Beträgen handelt es sich um grobe Schätzwerte, die durch die Unternehmen zugearbeitet wurden.

Zum Zustand der Infrastruktur der DB Netz AG und den Vorhaben der vergangenen sowie kommenden Jahre verweist das Unternehmen darauf, dass diese Informationen – einschließlich Kosten – über die Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eisenbahn-bundesamt.de) über folgenden Link verfügbar sind:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html (zum Beispiel Seite 70 folgende).

In den nächsten Jahren sind größere planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen im Netz der Usedomer Bäderbahn GmbH erforderlich, da die letzten Umbaumaßnahmen in den Jahren 1997 bis 2000 erfolgten. Ebenso entspricht die Leit- und Sicherungstechnik nach Angaben des Unternehmens nicht mehr den Anforderungen und muss in Teilschritten ersetzt werden. Für nachfolgend aufgeführte Ingenieurbauwerke ist eine Sanierung in folgenden Jahresscheiben geplant:

- 2023 Sanierung Durchlass km 196,310, (Kosten circa 300 000 Euro)
- 2024 Sanierung Eisenbahnüberführung km 216,140, (Kosten circa 600 000 Euro)
- 2025 Sanierung Durchlass km 194,020, (Kosten circa 300 000 Euro)
- 2026 Sanierung Eisenbahnüberführung km 212,005, (Kosten circa 800 000 Euro)

Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik:

- 2024 Abschnitt Zinnowitz – Züssow (Umstellung auf ESTW* circa 4 Millionen Euro)
- 2025 Abschnitt Zinnowitz – Swinemünde (Umstellung auf ESTW* circa 4 Millionen Euro)

*ESTW: computergesteuerte Stellwerkstechnik

Die Regio Infra Nordost GmbH & Co KG hat zum Sanierungsbedarf der Strecken des Unternehmens in Mecklenburg-Vorpommern folgende Angaben übermittelt:

| Bezeichnung | Länge in km | Brücken | | Sanierungsbedarf | | | Kostenschätzung in Euro |
|-------------------------|-------------|---------|---------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | | Anzahl | davon sanierungsbedürftig | innerhalb von 5 Jahren | innerhalb von 10 Jahren | innerhalb von 20 Jahren | |
| Greifswald – Ladebow | 5,6 | 1 | | | | | |
| Parchim – Karow (a) | 33,8 | 2 | 1 | 1 | | | 300 000 |
| Karow (e) – Waren | 33,4 | 1 | 1 | 1 | | | 800 000 |
| Blankenberg – Dabel | 19,3 | 6 | 4 | 4 | 2 | | 1 500 000 |
| Meyenburg | 23,9 | 1 | | | 1 | | 1 300 000 |
| Karow (a) – Priemerburg | 31,5 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 000 000 |
| Mirow – Neustrelitz | 19,0 | 3 | 2 | 2 | | | 2 000 000 |