

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1

und

ANTWORT

der Landesregierung

Als verkehrspolitischer Beitrag zur Herstellung der Deutschen Einheit sind ab 1990 die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)“ entwickelt, vom Deutschen Bundestag beschlossen und sukzessive umgesetzt worden. In unserem Bundesland betraf das unter anderem das Schienenprojekt VDE 1 Hamburg/Lübeck – Rostock – Stralsund. Dieses für den Bahnverkehr in Norddeutschland zentrale Vorhaben ist auch 32 Jahre nach der Wiedervereinigung nicht vollendet. Insbesondere der Abschnitt Rostock – Stralsund mit seiner überragenden Bedeutung für den Fernverkehr an die vorpommersche Küste, für die Hauptachse des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) zwischen den Landesteilen Mecklenburg und Vorpommern sowie für den Hafenhinterlandverkehr zeigt sich in großen Abschnitten noch immer im Ausbauzustand von 1990. Mit durchgehender Eingleisigkeit verfügt dieser Streckenabschnitt nicht über die notwendige Kapazität, neben dem saisonal starken Personenfern- und Schienengüterverkehr auch einen durchgängigen 1-Stunden-Takt im SPNV zu gewährleisten.

Im Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Stand: Juni 2020) des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist zu lesen, dass das unvollendete VDE Nr. 1 nicht weiterverfolgt wird. Auch aus Aussagen des Bahnbeauftragten für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, Alexander Kaczmarek, geht hervor, dass für die ausstehenden Maßnahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1 [„Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl) – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund“] keine Ausbauplanungen vorliegen. Es entsteht der Anschein, dass die Deutsche Bahn (DB) sich einseitig von diesem VDE-Projekt verabschiedet hat.

1. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass das VDE-Projekt Nr. 1 derzeit nicht weiterverfolgt wird?
2. Wird das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 seitens der Landesregierung als beendet betrachtet?
3. Welche Planungen der Landesregierung liegen für den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen den Hansestädten Rostock und Stralsund aktuell vor?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden zusammenhängend beantwortet.

Die Landesregierung hat in den letzten Jahren fortwährend beim zuständigen Bundesministerium versucht, die einseitig von Bundeseite in 2010 getroffene Entscheidung, den Abschnitt Rostock – Stralsund des Projektes VDE 1 aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht weiter zu verfolgen, revidieren zu lassen.

Zum Projekt VDE 1 fehlt außerdem noch die Realisierung der Ausbauabschnitte Bad Kleinen – Ventschow und Schwaan – Rostock-Dalwitzhof. Für die bisher nicht realisierten Ausbauabschnitte zwischen Bad Kleinen und Rostock konnte der Bund im Frühjahr 2021 überzeugt werden, die entsprechenden Planungen einzuleiten. Diese haben in 2022 begonnen. Ziel ist es, beide Bauabschnitte bis 2030 erfolgreich abzuschließen.

Bis voraussichtlich Ende 2023 laufen Überprüfungen der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) durch den Bund. Eine Einbeziehung der Länder in diesem Prozess ist leider nicht vorgesehen. Eine Wiederaufnahme des Abschnitts Rostock – Stralsund in das Bedarfsplanprojekt VDE 1 ist in diesem Kontext nicht absehbar. Daher hat die Landesregierung den Ausbau der Abschnitte Rostock-Riekdahl – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund Hbf beim zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) durch die Deutsche Bahn AG in das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufnehmen lassen. Über die Aufnahme erster Planungsarbeiten (mindestens Grundlagenermittlung und Vorplanung) wird aufgrund der erforderlichen Bereitstellung von Mitteln des Landes voraussichtlich im 1. Halbjahr 2023 landesintern entschieden. Eine verbindliche Beantragung von GVFG-Mitteln kann erst erfolgen, wenn die Planungen (Leistungsphasen 1 bis 4) fortgeschritten sind und eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsbewertung nach dem Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ erfolgreich (Nutzen-Kosten-Verhältnis >1) durchgeführt wurde.

4. Wie will die Landesregierung den schon jetzt auf dieser Strecke in hohem Maße vorkommenden Engpässen bei steigenden Bedarfen im Personen- und Güterverkehr in den kommenden Jahren begegnen?

Für den Ausbau der bundeseigenen Bahninfrastruktur zwischen Rostock und Stralsund ist gemäß Grundgesetz der Bund verantwortlich.

Der nun von Landesseite vorgesehene Ausbau der oben benannten Abschnitte, mithilfe einer anteiligen GVFG-Finanzierung (maximal 75 Prozent, Eisenbahnkreuzungsgesetz gilt vorrangig), ist eine deutlich schlechtere Alternative zum vom Bund leider unterlassenen Ausbau in dessen eigener Planungs-, Bau- und Finanzierungsverantwortung. Sachliche Grundlage für eine mögliche GVFG-Finanzierung ist der durch die Kapazitätsengpässe gefestigte Angebotsstandard im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Ausbau würde indes natürlich auch dem Güterverkehr zugutekommen.

Die eingeschränkte Trassenverfügbarkeit für Güter- und Schienenpersonennahverkehr entsteht durch die aufgrund der großteiligen Eingleisigkeit der Strecke hervorgerufenen Kapazitätsengpässe und der Bevorrechtigung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV).

5. Der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes wird seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr aktuell zur Fortschreibung ausgeschrieben.
Wird die Landesregierung diese Chance nutzen, um mit einem stündlich zu bestellenden Zielverkehr der RE 9/10 die Strecke in den vordringlichen Ausbaubedarf des Bundesverkehrswegeplans zu bringen?

Die Landesregierung wird, wie in den letzten Jahren, in denen der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für den Zeitraum bis 2030 sukzessive durch vom Bund beauftragte Gutachter erstellt wurde, weiterhin versuchen, die Zielangebotskonzepte im SPNV für die nun anstehende Fortschreibung des Deutschlandtaktes in das Verfahren einzuspeisen.

Die Letztentscheidung über die Berücksichtigung der SPNV-Angebote und der damit verbundenen Ausbaunotwendigkeiten liegt beim Bund. Auch bei einer Berücksichtigung eines SPNV-Studentaktes zwischen Rostock und Stralsund bedeutet dies nicht, dass der Bund Finanzierung, Planung und Bau in eigener Verantwortung übernehmen würde. Viel mehr hat der Bund auch im bisherigen Verfahren der Erstellung des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030 die Verantwortung für den SPNV-induzierten Infrastrukturausbau in vielen Fällen auf die Länder verlagert.

6. Gibt es generell Absichten, neue Zielkonzepte in Mecklenburg-Vorpommern zu erstellen, um den Regionalverkehr in unserem Land stärker in den Deutschlandtakt einzubinden?

Für das SPNV-Angebot in Mecklenburg-Vorpommern wurde 2018 ein Angebotskonzept unter dem Namen „Integraler Taktfahrplan MV“ erarbeitet. Die darin vorgesehenen achsenbeziehungsweise linienbezogenen Angebotskonzepte wurden für den Deutschlandtakt angemeldet. Aktuell wird ein neues Zielkonzept für die SPNV-Angebote auf Haupt- und Nebenachsen in Mecklenburg-Vorpommern im Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit erstellt, welches sukzessive Angebotsverbesserungen im SPNV bis 2030 und darüber hinaus ermöglichen soll.

Der Deutschlandtakt gibt im Wesentlichen die Trassen des SPNV vor und macht Vorgaben zur Einbindung der SPNV- und Güterverkehrstrassen. Das in Erarbeitung befindliche neue Zielkonzept für den SPNV wird sich natürlich an den gemäß Deutschlandtakt verfügbaren Trassen orientieren.

7. Über eine Tarifkooperation mit DB Fernverkehr, für die das Land aktuell mehr als 1,7 Millionen Euro jährlich zahlt, wird zumindest eine tarifliche Einbindung der IC-/ICE-Züge in den SPNV zwischen Rostock und Stralsund gewährleistet.
Wird die Landesregierung sicherstellen, dass hier künftig auch das Deutschlandticket, das für die regelmäßigen Nutzer des SPNV das Standardtarifprodukt sein wird, anzuerkennen ist?

Über die Anerkennung des Deutschlandtickets bei sogenannten „IC-Kooperationen“ werden die in den Bund-Länder-Gremien in Abstimmung befindlichen Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket entsprechende Vorgaben machen. Insofern ist die Geltung im IC entsprechend den Vereinbarungen der Länder mit DB Fernverkehr zu regeln.

Derzeit zeichnet sich ab, dass das Deutschlandticket bei allen entsprechenden „IC-Kooperationen“ anerkannt werden soll. Eine Letztentscheidung liegt jedoch noch nicht vor.