

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Eva Maria Schneider-Gärtner, fraktionslos

Mobilfunkversorgung an Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die Schieneninfrastruktur liegt weit überwiegend in der Verantwortung des Bundes, der diese durch die DB InfraGO AG – eine 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn AG – betreiben lässt. Die restliche Schieneninfrastruktur befindet sich in Besitz von privaten Infrastrukturbetreibern. Die Mobilfunkversorgung liegt in der Verantwortung der Mobilfunknetzbetreiber, die entsprechende Mobilfunkfrequenzen im Rahmen von Frequenzauktion der Bundesnetzagentur erhalten haben.

Für die Bundesinfrastruktur wurde daher die Deutsche Bahn AG um Stellungnahme gebeten. Die Antworten basieren auf dieser Zuarbeit. Für die nicht bundeseigene Infrastruktur hat die Landesregierung ihr im Rahmen der Landeseisenbahnaufsicht zur Kenntnis gelangte Sachverhalte dargestellt.

Eine flächendeckende und zuverlässige Mobilfunkversorgung entlang der Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern ist sowohl für Pendler, Durchreisende und Touristen als auch für den reibungslosen Betrieb der digitalen Infrastruktur im Bahnverkehr von zentraler Bedeutung. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Netzabdeckung ergriffen. Dennoch gibt es Streckenabschnitte, in denen die Versorgung weiter optimiert werden kann.

1. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Mobilfunkversorgung entlang der Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern?

Im Rahmen der Frequenzauktion 2019 hat die Bundesnetzagentur den Mobilfunknetzbetreibern, davon ausgenommen der Neueinsteiger 1&1 Mobilfunk GmbH, u. a. Versorgungsaufgaben entlang von Schienenwegen auferlegt. Schienenwege mit mehr als 2 000 Fahrgästen pro Tag sind mit mindestens 100 Mbit/s bis Ende 2022 und alle anderen Schienenwege mit mindestens 50 Mbit/s bis Ende 2024 zu versorgen. Dabei kann die Versorgung durch andere Mobilfunknetzbetreiber angerechnet werden. Die Überprüfung der Erfüllung der Versorgungsaufgaben unterliegt der Bundesnetzagentur. Hierzu liegen dem Land keine Ergebnisse vor.

2. Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren ergriffen, um die Netzabdeckung entlang der Bahnstrecken zu verbessern?

Die Deutsche Bahn AG und die Deutsche Telekom AG haben in den vergangenen drei Jahren bundesweit einen dreistelligen Millionenbetrag investiert. Im Jahr 2021 hatten die beiden Unternehmen Ziele für den Mobilfunkausbau entlang der Gleise festgeschrieben. Bereits im Oktober 2024 – zwei Jahre schneller als vereinbart – wurden diese Ziele erreicht. Telekomkunden profitieren nach Angaben der Deutschen Bahn AG von deutlich größerer Netzabdeckung und spürbar erhöhten Bandbreiten. Im Rahmen der Kooperation zwischen der Deutschen Bahn AG und der Deutschen Telekom AG wurden seit Sommer 2021 rund 5 500 Streckenkilometer neu mit Breitband versorgt. Insgesamt 470 neue Mobilfunkmasten wurden aufgebaut und rund 1 900 bestehende Standorte technisch erweitert und modernisiert.

Neben der erwähnten Zusammenarbeit mit der Deutschen Telekom AG kooperiert die Deutsche Bahn AG auch mit der Vodafone GmbH. Die hier vereinbarten Arbeiten zum Mobilfunkausbau am Gleis dauern derzeit an. Aus vertraglichen Gründen kann die Deutsche Bahn AG hierzu keine weiteren Angaben machen.

Weiterhin arbeitet die Deutsche Bahn AG mit der Deutschen Telekom AG, der Vodafone GmbH und der Telefónica Deutschland Holding AG seit 2019 im Projekt „Masterplan Konnektivität Schiene“ zusammen. In diesem Projekt wird branchenübergreifend die Mitwirkung der Deutschen Bahn AG bei der auflagentreuen Mobilfunkversorgung durch die Mobilfunknetzbetreiber (BNetzA 2019) organisiert.

In der Entscheidung über die Nichtanordnung eines Vergabeverfahrens und Verlängerung von Frequenzen in den Bereichen 800 MHz, 1 800 MHz und 2 600 MHz sowie eine Entschließung zur späteren Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens vom 24. März 2025 hat die Bundesnetzagentur den Zuteilungsinhabern eine Mitwirkungspflicht beim Mobilfunkausbau entlang von Schienenwegen auferlegt. Die Zuteilungsinhaber haben Verhandlungen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen für die Bereitstellung von Telekommunikationsdiensten durch Funknetze mit sehr hoher Kapazität entlang der Schienenwege aufzunehmen.

3. Inwiefern gibt es bestehende Vereinbarungen mit Mobilfunkanbietern und der Deutschen Bahn zur Optimierung der Mobilfunkversorgung?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

4. Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um verbleibende Funklöcher zu schließen und die Netzqualität entlang der Bahnstrecken zu verbessern?

Wenngleich die 2021 vereinbarten Ausbauziele früher als geplant erreicht wurden, setzt die Deutsche Bahn AG nach eigenen Angaben die Zusammenarbeit mit der Deutschen Telekom AG fort, um insbesondere die Mobilfunkversorgung in Tunneln und in Naturschutzgebieten weiter zu verbessern. Dazu gehört etwa die Strecke Berlin – Rostock durch den Müritznationalpark. Nach jahrelangen Verhandlungen konnte zuletzt eine Einigung mit den Naturschutzbehörden erzielt werden. Bis 2026 plant die Deutsche Telekom AG, diese Strecke voll zu versorgen.

Darüber hinaus investiert die Deutsche Bahn AG deutschlandweit für verbesserten Mobilfunkempfang an Bord ihrer Züge in Scheiben, die das Mobilfunksignal besser ins Wageninnere lassen. Bei diesen sogenannten mobilfunkdurchlässigen Scheiben wird ein feines Muster in die hauchdünne Metallschicht gelasert, die die Wagen gegen die Sonneneinstrahlung schützt. Die mobilfunkdurchlässigen Fenster ersetzen Schritt für Schritt die bisherigen Repeater, die Signale über Antennen auf den Wagen empfangen und in den Innenraum leiten. Für die Bearbeitung von mehr als 70 000 Fensterscheiben ihrer Fernverkehrszüge investiert die Deutsche Bahn AG rund 50 Millionen Euro.

Im Rahmen der „Digitalen Schiene Deutschland“ wird im Zusammenhang mit der Generalisierung Hamburg – Berlin die Bahnstrecke für die Nutzung von Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) vorbereitet. Hierzu werden parallel zur Bahnstrecke Hamburg – Berlin Funkmasten auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG aufgebaut und mit Strom- und Datenleitungen versorgt. Die Funkmaste bieten darüber hinaus die technische Option, auch den öffentlichen Mobilfunkempfang entlang der Strecke Hamburg – Berlin deutlich zu verbessern. Fahrgäste im Zug können daher perspektivisch von einem verbesserten Mobilfunkempfang profitieren – so die verschiedenen Netzbetreiber hierfür ein entsprechendes Nutzungskonzept bereitstellen.

Im Bereich der nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur wird seit März 2024 auf der Strecke Karow – Waren im Abschnitt Karow – Malchow (12 Kilometer) das Projekt mit der Bezeichnung „GINT – Gigabit Innovation Track“ durchgeführt, welches im Rahmen des Förderprogrammes „Innovative Netztechnologien“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird. Das Projekt soll die Machbarkeit eines 5G-basierten Gigabitkorridors am Gleis analysieren und in einem Feldversuch erproben. Das Projektteam untersucht schwerpunktmäßig technische Lösungskonzepte für passive (Maste, Lichtwellenleiter, Strom) und aktive (Antennen-)Infrastrukturen.

Das Ziel ist die Erarbeitung und Erprobung eines technologischen Zielbildes (gleisnaher Radiokorridor zur schienenspezifischen Ausleuchtung), mit dem die Gigabitversorgung der Bahnstrecken erreicht werden kann. Zudem findet eine Untersuchung zu möglichen Betreiber- und Kooperationsmodellen zur Gigabitversorgung am Gleis durch weitgehende gemeinsame Infrastrukturnutzung von Bahn und öffentlichem Mobilfunk und zur gemeinsamen Nutzung der aktiven Funktechnik durch die öffentlichen Netzbetreiber („Neutral Host“ Ansatz) statt. Das Projekt sollte zunächst nur bis Ende 2024 durchgeführt werden. Zwischenzeitlich wurde der Projektzeitraum auf das Jahr 2025 verlängert. Ergebnisse des Projektes liegen noch nicht vor.

5. Gibt es zeitliche Zielvorgaben oder konkrete Meilensteine für die weitere Optimierung der Mobilfunkversorgung im Bahnverkehr?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 wird verwiesen.