

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Elektrifizierung des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Das Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 eine Streckenelektrifizierung von 75 Prozent zu erreichen. Derzeit sind deutschlandweit rund 62 Prozent elektrifiziert.

1. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sind elektrifiziert?

Nach Aussagen der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind 64,5 Prozent des bundeseigenen Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern elektrifiziert.

Private Eisenbahninfrastrukturen in Mecklenburg-Vorpommern sind nicht elektrifiziert.

2. Welche Abschnitte des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sind bislang nicht elektrifiziert (bitte Abschnitte einzeln, wenn möglich auch in einer Karte, darlegen)?
Welche Streckenabschnitte sind bereits elektrifiziert (bitte Abschnitte einzeln, wenn möglich auch in einer Karte, darlegen)?

Die elektrifizierten sowie die nicht elektrifizierten Streckenabschnitte sind auf der Karte in der Anlage dargestellt.

3. Wie bewertet die Landesregierung den Stand der Elektrifizierung des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern?

Die Landesregierung bewertet die Elektrifizierung des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern, welches zum weit überwiegenden Teil in der Verantwortung des Bundes liegt, als ausbaufähig.

4. Was unternimmt die Landesregierung, um die Elektrifizierung des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen?

Der Landesregierung ist es Ende 2024 gemeinsam mit der DB AG gelungen, die Baufreigabe für das Bedarfsplanvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan zum Teilausbau und der Vollelektrifizierung der Strecke Lübeck – Schwerin vom Bund zu erhalten. Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke, samt neuer Verbindungskurve bei Bad Kleinen, ist für 2028 geplant.

Das Land hat Anfang 2024 mit der DB AG eine vom Land finanzierte Bahnplanungsgruppe MV-i⁺ gegründet, die Planungen für eine Vielzahl wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte im Land beschleunigt voranbringen soll, darunter die Teil- und Vollelektrifizierungsprojekte Rehna – Schwerin – Parchim – Ludwigslust und Rövershagen – Graal-Müritz.

5. In welcher Weise profitiert Mecklenburg-Vorpommern vom Elektrifizierungsprogramm des Bundes?
Welche Strecken in Mecklenburg-Vorpommern können und sollen aufgrund des Bundesprogrammes elektrifiziert werden?

Das von der vorherigen Bundesregierung initiierte Bahn-Elektrifizierungsprogramm besteht aus vier Maßnahme- und Finanzierungssäulen, welche sich auf die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans (Säule 1), die Elektrifizierung im Schienenpersonennahverkehr über Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Säule 2), ergänzende Programme für die Elektrische Güterbahn und die Elektrifizierung im Rahmen der Strukturstärkung (Strukturstärkungsgesetz) (Säule 3) sowie die Elektrifizierung durch Nutzung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (Säule 4) beziehen.

Das Land profitiert bezüglich der Säule 1 durch die Realisierung der Bedarfsplanmaßnahme Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Über die Säule 2 können Elektrifizierungsmaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr umgesetzt werden. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Für die Säule 3 hat der Bund bisher keine Projekte für das Land Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen. Die vom Land bei Aufsetzung des Programmes beim Bund erfolgten Anmeldungen fanden keine Berücksichtigung.

Die vom Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen von Ausschreibungen mit langjährigen Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren durch die Förderprogramme des Bundes in Säule 4. Das Land Mecklenburg-Vorpommern setzt konsequent auf die Ablösung von Dieselverkehren durch Verkehrsleistungen auf Basis alternativer Antriebe.

6. Für welche Streckenabschnitte gibt es Planungen oder Vereinbarungen zur Elektrifizierung?
 - a) Welche Zeitschienen sind für die Umsetzung der geplanten Elektrifizierungen vorgesehen?
 - b) Mit welchen Kosten ist für die geplanten Elektrifizierungen zu rechnen?
 - c) Wer wird die Kosten der geplanten Elektrifizierungen tragen?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Über die Bahnplanungsgruppe MV-i⁺, eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der DB AG, werden Maßnahmen planerisch vorangetrieben, darunter befinden sich auch mehrere (Teil-)Elektrifizierungsmaßnahmen. Im Rahmen der Planungen kann sich der Umfang der geplanten Projekte erhöhen oder verringern. Die nachfolgend genannten Termine stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung:

1. Ausbau Bestandsnetz Usedomer Bäder Bahn GmbH/Züssow – Swinemünde
Zeitschiene: voraussichtlicher Baubeginn (BB) 05/2030, Inbetriebnahme (IBN) 08/2032
Kosten: offen
Kostenträger: Leistungsphase 1-2 Bahnplanungsgruppe MV-i⁺ – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 3-4 Finanzierungsvereinbarung – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 5-9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bund.
2. Teilelektrifizierung Ludwigslust – Neustadt-Glewe
Derzeit erfolgt eine Evaluierung zwischen Streckenelektrifizierung und Akkukapazitätserweiterung der geplanten Neufahrzeuge bei Umsetzung der Maßnahme wie folgt:
Zeitschiene: voraussichtlicher Baubeginn: 12/2029, Inbetriebnahme: 12/2030
Kosten: ca. 12 Millionen Euro
Kostenträger: 1-4 Finanzierungsvereinbarung – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 5-9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bund

3. Elektrifizierung Rövershagen – Graal-Müritz
Zeitschiene: offen
Kosten: ca. 10 Millionen Euro
Kostenträger: Leistungsphase 1-2 Bahnplanungsgruppe MV-i⁺ – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 3-4 Finanzierungsvereinbarung – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 5-9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bund

4. Teilelektrifizierung der Strecke Pasewalk – Grambow Grenze
(Staatsgrenze Deutschland/Polen)
Zeitschiene: offen
Kosten: ca. 26,5 Millionen Euro
Kostenträger: Leistungsphase 1-2 Bahnplanungsgruppe MV-i⁺ – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 3-4 Finanzierungsvereinbarung – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 5-9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bund

5. Elektrifizierung Hagenow Land – Hagenow Stadt
Derzeit erfolgt eine Evaluierung zwischen Streckenelektrifizierung und Akkukapazitätserweiterung der geplanten Neufahrzeuge bei Umsetzung der Maßnahme wie folgt:
Zeitschiene: voraussichtlicher Baubeginn: 12/2029, Inbetriebnahme: 12/2030
Kosten: ca. 8,5 Millionen Euro
Kostenträger: Leistungsphase 1-4 Finanzierungsvereinbarung – Land Mecklenburg-Vorpommern,
Leistungsphase 5-9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bund
(als Bündelung mit einer Abstellanlage in Hagenow Stadt
ca. 7,5 Millionen Euro).

7. Auf welchen bislang nicht elektrifizierten Streckenabschnitten im Schienennetz von Mecklenburg-Vorpommern fahren derzeit batteriebetriebene Züge?
 - a) Auf welchen bislang nicht elektrifizierten Streckenabschnitten im Schienennetz von Mecklenburg-Vorpommern ist geplant, zukünftig batteriebetriebene Züge einzusetzen?
 - b) Wann werden dort erstmalig batteriebetriebene Züge zum Einsatz kommen?
 - c) Wird auf den betreffenden Strecken die gesamte Zugflotte von Dieselantrieb auf Batterieantrieb umgestellt?

Derzeit (Jahresfahrplan 2025) fahren in Mecklenburg-Vorpommern noch keine batteriebetriebenen Züge auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten. Insoweit kann bei den Antworten auf die Teilfragen a) bis c) nur auf die gegenwärtigen Planungen Bezug genommen werden.

Zu a)

Ein erster Einsatz ist im Teilnetz Warnow II auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten Wismar – Rostock Hauptbahnhof, Rostock Hauptbahnhof – Tessin, Rövershagen – Graal-Müritz und Velgast – Barth geplant. Als zweites Einsatzgebiet sollen im Teilnetz Westmecklenburg II die Streckenabschnitte Waren (Müritz) – Malchow, Schwerin – Rehna, Parchim – Hagenow und Schwerin – Crivitz – Parchim folgen. Es wird darauf hingewiesen, dass auch anteilig (weitere) elektrifizierte Streckenabschnitte befahren werden müssen.

Zu b)

Der erste Einsatz auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten Wismar – Rostock Hauptbahnhof, Rostock Hauptbahnhof – Tessin, Rövershagen – Graal-Müritz und Velgast – Barth ist, soweit die Neufahrzeuge zur Verfügung stehen und Testfahrten erfolgreich verlaufen, frühestens im ersten Halbjahr 2027 zu erwarten. Auf den Streckenabschnitten Waren (Müritz) – Malchow, Schwerin – Rehna, Parchim – Hagenow und Schwerin – Crivitz – Parchim wird ein erster Einsatz für das erste Halbjahr 2028 erwartet.

Zu c)

Die Umstellung der Zugflotte erfolgt jeweils schrittweise Fahrzeug um Fahrzeug bis zum Austausch sämtlicher Fahrzeuge. Dieselfahrzeuge stehen für einen Übergangszeitraum von mehreren Monaten weiterhin zur Verfügung. Im zweiten Einsatzgebiet der Antwort zu Teilfrage a) erstreckt sich der Tausch über einen Zeitraum von mehreren Jahren, sodass bis Anfang der 2030-er Jahre gemischte Zugflotten von Fahrzeugen mit Diesel- und Batterieantrieb im Einsatz zu erwarten sind.

8. Werden zukünftig neben batteriebetriebenen Zügen weitere alternative Fahrzeugkonzepte auf Strecken ohne Oberleitung in Mecklenburg-Vorpommern zum Einsatz kommen?

Wenn ja,

- a) welche?
- b) auf welchen Strecken?

Für die zukünftigen Ausschreibungen im Land Mecklenburg-Vorpommern sind neben batteriebetriebenen Zügen bislang keine weiteren alternativen Fahrzeugkonzepte für den Einsatz im Schienenpersonennahverkehr angedacht.

9. Die ODEG wird im Rahmen des Verkehrsvertrages „Westmecklenburg II“ (WMB II) zukünftig batterieelektrische Triebzüge auf den Linien RB13 und RB14 einsetzen.
Aus welchem Grund erfolgt gerade auf diesen Strecken die Umstellung auf batterieelektrische Triebzüge?
- a) Was waren die Kriterien, die die Landesregierung dazu bewogen haben, auf dieser Strecke mit der Umstellung zu beginnen?
 - b) Inwiefern ist in den anstehenden Ausschreibungen der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern der Einsatz batteriebetriebener Züge Voraussetzung, um den Zuschlag für ein Teilnetz zu bekommen?

Die bislang in diesem Vergabernetz eingesetzten Fahrzeuge haben absehbar das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht. Daher erfolgte die Entscheidung, das Vergabernetz mit Neufahrzeugen auszuschreiben. Das Vergabernetz zeichnet sich weiterhin durch einen hohen Anteil von nicht elektrifizierten Strecken aus, wobei es an den bestehenden Knotenpunkten gleichzeitig bereits Lademöglichkeiten gibt. Bei der Umstellung auf alternative Antriebe stellten batterieelektrische Triebzüge in diesem Netz daher die wirtschaftlichste Variante dar. Auf Ziffer 115 der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern für die 8. Legislaturperiode 2021 bis 2026 wird hingewiesen.

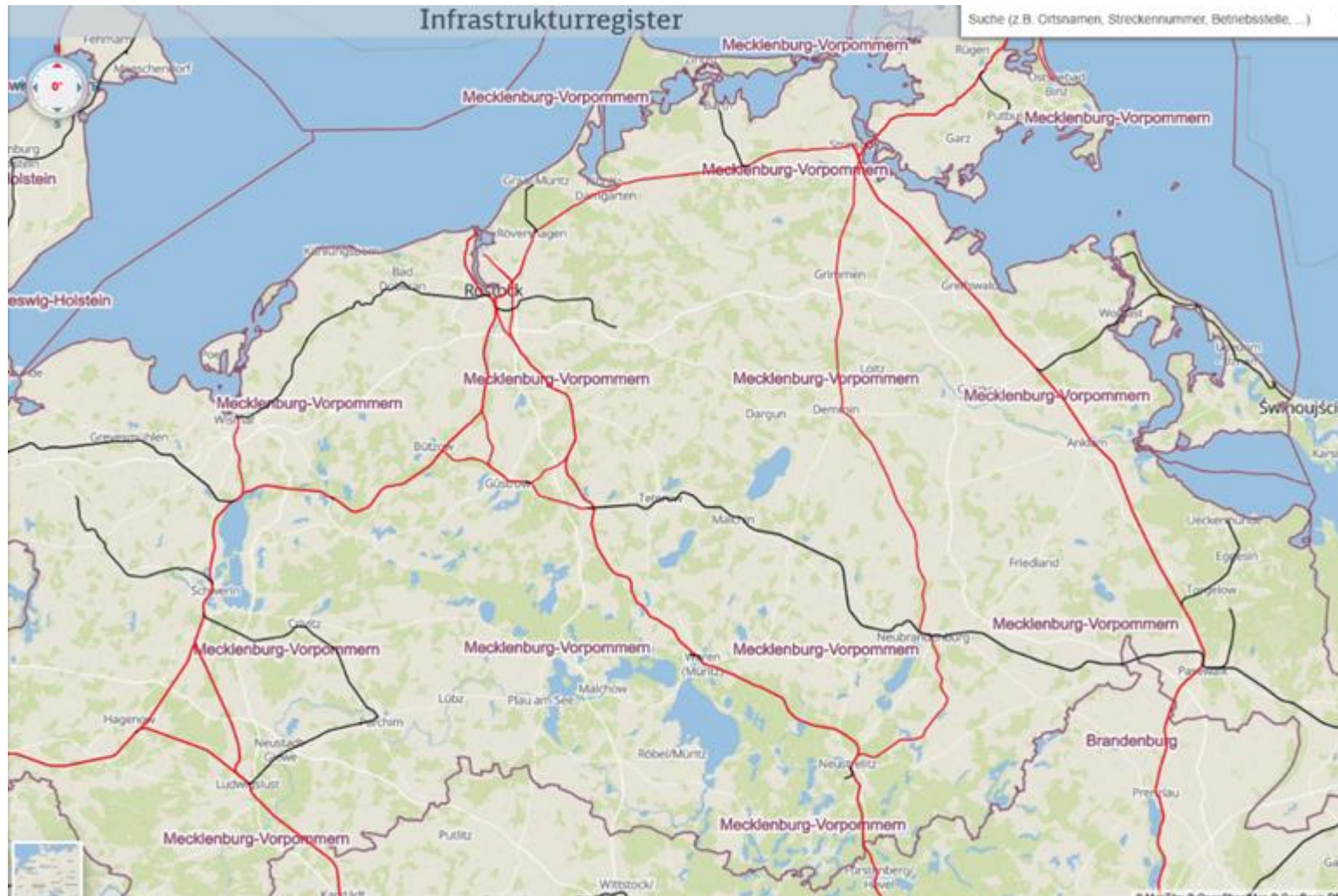
Zu a)

Wesentliche Kriterien waren die Ersatzbedarfe in den Altfahrzeugparks mit Erreichen der wirtschaftlichen Lebensdauer, die Fortschreibung der Angebotsplanung/Kapazitäten auf den Linien und Umweltaspekte. Die Umstellung erfolgt schrittweise im Zuge der Neuvergabe bei auslaufenden Verträgen.

Zu b)

Das Land ist bestrebt, auch in den verbleibenden Teilnetzen mit Dieseltraktion bei Neuausschreibung alternative Antriebe vorzusehen.

Die Neuplanung erfolgt teilnetzweise mit Fahrzeuganforderungen abgestimmt auf das verfügbare Fahrzeugangebot der Fahrzeugindustrie. Die Anforderungen werden von der Vergabestelle im Vorfeld für jedes Netz/Einsatzstrecken im Einzelnen geprüft und festgelegt. Die Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) ist Voraussetzung für die schrittweise Erhöhung des Anteils elektrischer Traktionen. Entsprechende Anforderungen wurden bisher gemäß Antwort zu Frage 7 für das Teilnetz Warnow II und das Teilnetz Westmecklenburg II vorgegeben und sowohl von der Fahrzeugindustrie als auch von den Bietern in Vergabeverfahren akzeptiert.



Die Farben Rot (Oberleitung = Elektrifizierung) und Schwarz (nicht elektrifiziert) stellen die unterschiedlichen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern dar.

Quelle: <https://geoviewer.deutschebahn.com/maps/#/context/ISR/275618>