

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Planungsstand und Kostenschätzung zur Reaktivierung der Darßbahn
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Kosten- und Zeitpläne des Vorhabens Reaktivierung Darßbahn, inklusive des Ersatzneubaus der Meiningenbrücke als kombinierte Straßen-Schienen-Brücke, unterliegen laufenden Aktualisierungen, basierend auf fortschreitenden Erkenntnissen und Ergebnissen aus den laufenden Planungsprozessen. Die im Folgenden dargelegten Kosten- und Finanzierungsansätze bilden den Stand Februar 2024 ab.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand der unterschiedlichen Bauabschnitte der Darßbahn?
Zu welchem Zeitpunkt ist mit einer Planfeststellung für die jeweiligen Bauabschnitte zu rechnen?

Bauabschnitt 1 – Barth bis Bresewitz

Für diesen Bauabschnitt wurde die Genehmigungsplanung bereits erstellt und von der Vorhabenträgerin Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zum Planfeststellungsverfahren eingereicht.

Der Planfeststellungsbeschluss „Wiederinbetriebnahme der Darßbahn, Streckenabschnitt Barth – Bresewitz, Bahn-km 29,875 bis 38,301 der Strecke 6778 Velgast – Zingst“ wurde am 24. April 2016 veröffentlicht. Für ein bis dato anhängiges Klageverfahren konnte zum Oktober 2025 ein abschließender Vergleich geschlossen, womit das Verfahren nun bei Gericht beendet werden kann. Mit Abschluss dieses Verfahrens besteht sodann Baurecht für den ersten Bauabschnitt.

Aufgrund der im Verfahren vorgenommenen Anpassungen an den Anlagen Bahnhof Barth und Haltepunkt Bresewitz durchlaufen diese beiden Standorte eigenständige Planrechtsverfahren. Die Entwurfsplanungen liegen nach Auskunft des Vorhabenträgers bereits vor, die Genehmigungsplanungen befinden sich in Erstellung. Der Beginn der Genehmigungsverfahren ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Bauabschnitt 2.1 – Meiningenbrücke

Die Meiningenbrücke wird als gemeinsame Eisenbahn-/Straßenbrücke geplant. Bis zum Jahresende 2025 werden die Unterlagen der Entwurfsplanung erarbeitet. Nach Prüfung und Genehmigung dieser Planung kann auf deren Grundlage das zur Baurechtschaffung erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Bauabschnitt 2.2 – Bresewitz bis Zingst

Für diesen Bauabschnitt liegt die Genehmigungsplanung vor. Die Anhörungsverfahren wurden bereits abgeschlossen. Aufgrund einer im Verfahren erforderlich gewordenen Trassierungsanpassung im Bereich des Bahnhofes Zingst wird derzeit gemeinsam mit dem EBA (Außenstelle Schwerin) geprüft, ob diese Anpassung eine erneute öffentliche Auslegung der Genehmigungsplanung notwendig macht. Je nach Entscheidung des EBA ist das Planrecht für diesen Abschnitt, sofern keine Neuauslage erforderlich wird, im Jahr 2026 zu erwarten.

Bauabschnitt 3 – Zingst bis Prerow

Dieser Bauabschnitt wurde dem Gesamtprojekt nachträglich zugeordnet und befindet sich derzeit in der Leistungsphase der Vorplanung. Der Abschluss der Vorplanung ist noch für das Jahr 2025 vorgesehen. Mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird ab 2027 gerechnet.

2. Laut einem Bericht in der Ostsee-Zeitung vom 7. Mai 2025 werden die Kosten auf mindestens 204 Millionen Euro geschätzt.
Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Landesregierung aktuell für die Reaktivierung der Darßbahn?
 - a) Wie hoch sind die bereits angefallenen Planungskosten?
 - b) Welche Kosten werden nach derzeitigem Stand für die einzelnen Bauabschnitte erwartet?

Die Landesregierung rechnet nach Kabinettsinformation vom 27. Februar 2024 mit Gesamtkosten (Planung und Bau) für die Reaktivierung der Darßbahn (inklusive kombinierter Schienen-Straßen-Brücke über den Meiningenstrom) von ca. 204 Millionen Euro. Die Kostenschätzung unterliegt gemäß des Projektfortschritts regelmäßigen Fortschreibungen.

Zu a)

Die bisher im Projekt angefallenen Planungskosten belaufen sich mit Stand Oktober 2025 auf ca. 3,54 Millionen Euro.

Zu b)

Die Gesamtkosten der einzelnen Bauabschnitte belaufen sich mit Stand Februar 2024 auf:

1. Bauabschnitt Barth – Bresewitz	ca. 49,2 Millionen Euro,
2. Bauabschnitt Bresewitz – Zingst	
2.1 Teil Meiningenbrücke	ca. 94,7 Millionen Euro,
2.2 Teil Bresewitz – Zingst (ohne Meiningenbrücke)	ca. 24,2 Millionen Euro,
3. Bauabschnitt Zingst – Prerow	ca. 35,9 Millionen Euro.

3. Wie gestaltet sich die Finanzierung der Darßbahn?

- a) Ist die Finanzierung von Planung und Bau der Darßbahn vollständig gesichert?
- b) Ist eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgesehen?
- c) Welche anderen Optionen gibt es noch für das Land, dieses Projekt zu finanzieren?

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

Die Finanzierung der Planungsleistungen für den Teil Schiene erfolgt von der Vorhabenträgerin UBB und für den Teil Straße Meiningenbrücke durch das Land Mecklenburg-Vorpommern. Anteilige Rückflüsse für die Aufwände der Planungen erwartet die Landesregierung über noch zu beantragende Bundeszuwendungen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Die Baufinanzierung richtet sich nach den Regularien des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (vorrangig) und nach den noch zu beantragenden Bundeszuwendungen gemäß GVFG.

Die Bundesanteile gemäß GVFG müssen zunächst beantragt und genehmigt werden. Ein entsprechender Antrag soll nach weiterem Fortschritt der Planungen (insbesondere Erwirkung Planrecht für Bauabschnitt 2.1 Bresewitz – Meiningenbrücke) von der Vorhabenträgerin UBB gestellt werden.

Gemäß GVFG rechnet die Landesregierung gemäß des Fördertatbestands Reaktivierung mit einem ein Fördersatz in Höhe von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für die Vorhabenteile des Baulastträgers Schiene.

Der komplementäre Landesanteil zu den Bundeszuwendungen gemäß GVFG wird nach dem aktuellen Stand für den Schienenanteil aus dem Landeshaushalt (vgl. Kapitel 0606, Regionalisierungsmittel) erbracht.

Die von Landesseite zu erbringenden Finanzierungsanteile am Teil Straße müssen über den Landeshaushalt im Rahmen des Straßenbaukorridors (vgl. Kapitel 0604) abgesichert werden.

4. Welche Anteile der Kosten entfallen nach derzeitigem Stand jeweils auf das Land Mecklenburg-Vorpommern, den Bund und die UBB? Inwiefern kann das Land Regionalisierungsmittel zur Deckung der Kosten verwenden?

Die aktuelle Aufteilung der Finanzierungskosten mit Stand Februar 2024 stellt sich wie folgt dar:

Land Mecklenburg-Vorpommern	ca. 51 Millionen Euro,
Bund	ca. 147 Millionen Euro,
UBB	ca. 6 Millionen Euro.

Regionalisierungsmittel können prinzipiell zur Deckung der Kosten für die Vorhabenteile des Baulastträgers Schiene verwendet werden.

5. Wie sieht die weitere Zeitschiene bei den jeweiligen Bauabschnitten aus?

Die zeitliche Abfolge ergibt sich im Wesentlichen aus den Antworten zu Frage 1. Alle Angaben erfolgen in Abhängigkeit der Absicherung der Finanzierung:

Bauabschnitt 1 Barth – Bresewitz

Nach Vorliegen aller notwendigen plan- und baurechtlichen Voraussetzungen könnte die Ausschreibung der Bauleistungen im Anschluss erfolgen.

Bauabschnitt 2.1 Meiningenbrücke

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kann nach aktuellem Planungsstand Mitte 2026 erfolgen. Die Dauer des Verfahrens kann nicht prognostiziert werden. Mit Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses kann begonnen werden.

Bauabschnitt 2.2 Bresewitz – Zingst (ohne Meiningenbrücke)

Plan-/Baurecht liegt voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 vor; die Ausschreibung der Bauleistung kann im Anschluss erfolgen. Ein zeitlicher Zusammenhang der Bauausführung mit Bauabschnitt 2.1 erscheint aus Sicht des Landes sinnvoll.

Bauabschnitt 3 Zingst – Prerow

Der Abschluss der Vorplanung wird Ende 2025 erwartet; die Entwurfsplanung soll bis voraussichtlich 2027 abgeschlossen werden; das Einreichen der Unterlagen zur Planfeststellung bei der Genehmigungsbehörde wird für 2028 avisiert.

6. Wann ist mit dem Baubeginn und der Fertigstellung der Darßbahn zu rechnen (bitte gesondert nach Bauabschnitten angeben)?

Alle folgenden Angaben erfolgen auf Basis von Angaben der Vorhabenträgerin und vorbehaltlich der notwendigen Plan-/Baugenehmigungen und der Absicherung der Finanzierung:

Bauabschnitt 1 Barth – Bresewitz

Der Baubeginn ist für 2027 geplant, die Fertigstellung für voraussichtlich 2030/2031.

Bauabschnitt 2.1 Meiningenbrücke

Ein Termin für einen Baubeginn der Meiningenbrücke kann derzeit nicht benannt werden. Zunächst muss der Verlauf des Planfeststellungsverfahrens abgewartet werden. Der Zeitbedarf für dieses Verfahren wird maßgeblich von verschiedenen Faktoren beeinflusst, die nicht im Einflussbereich der Landesregierung liegen.

Bauabschnitt 2.2 Bresewitz – Zingst (ohne Meiningenbrücke)

Der Baubeginn ist für 2028 geplant, die Fertigstellung für voraussichtlich 2031/2032.

Bauabschnitt 3 Zingst – Prerow

Der Baubeginn ist für 2030 geplant, die Fertigstellung für voraussichtlich 2034/2035.

7. Zu welchem Zeitpunkt rechnet die Landesregierung aktuell mit der Inbetriebnahme der Darßbahn?
Ist eine schrittweise Inbetriebnahme der Streckenabschnitte geplant?

Mit einer Gesamtinbetriebnahme der Darßbahn ist voraussichtlich in den 2030er-Jahren zu rechnen.

Eine abschnittsweise Inbetriebnahme ist vorgesehen.

8. Mit welchen Linien und in welchem Takt soll die Strecke nach jetzigem Stand nach der vollständigen Inbetriebnahme bedient werden?

Es ist ein beidseitiges stündliches Angebot der Linie RB 25 zwischen Prerow und Stralsund vorgesehen.