

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Paul-Joachim Timm, Fraktion der AfD

Eisenbahnschienennetze in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Über wie viele aktuell in Betrieb befindliche Kilometer verfügt das Schienennetz der Eisenbahnen in Mecklenburg-Vorpommern (bitte differenziert nach dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG, den privaten Schienennetzen und dem Umfang der Elektrifizierung aufführen)?

Die aktuell in Betrieb befindlichen Kilometer des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern belaufen sich für die bundeseigenen Eisenbahnen auf circa 1 779 Kilometern (km) und für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen auf 245,1 km. Davon sind 1 068 km elektrifiziert.

2. Welche Schienenstrecken sind eingleisig (bitte die Endverbindungs-
punkte und die entsprechenden Kilometer, den prozentualen Anteil am
Gesamtstreckennetz in Mecklenburg-Vorpommern und den Eigen-
tümer aufführen)?

In der folgenden Tabelle sind die eingleisigen Eisenbahnstrecken des öffentlichen Verkehrs in Mecklenburg-Vorpommern aufgelistet. Der Anteil der eingleisigen Strecken am Gesamtstreckennetz in Mecklenburg-Vorpommern beträgt circa 58 Prozent.

Eigentümer des größten Teils des deutschen Schienennetzes ist der Bund, der dieses Netz durch privatisierte Infrastrukturunternehmen der zu 100 Prozent im Bundeseigentum befindlichen Deutschen Bahn AG betreiben lässt (zum Beispiel DB Netz AG, Usedomer Bäderbahn GmbH). Bei den im Folgenden gelisteten privaten Betreibern gilt, dass diese auch die Eigentümer der Strecken sind.

Streckenverlauf	km in M-V	Betreiber/Eigentümer
Wismar – Bad Kleinen	16	DB Netz AG/Bund
(Lübeck –) Herrnburg – Grevesmühlen – Bad Kleinen	52	DB Netz AG/Bund
Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk	154	DB Netz AG/Bund
Wismar – Bad Doberan – Rostock	57	DB Netz AG/Bund
Rostock – Tessin	27	DB Netz AG/Bund
Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz (– Berlin)	139	DB Netz AG/Bund
Schwerin Görries – Parchim	40	DB Netz AG/Bund
Rehna - Gadebusch – Schwerin	34	DB Netz AG/Bund
Ludwigslust – Parchim	26	DB Netz AG/Bund
Plaatz – Priemerburg	10	DB Netz AG/Bund
Ostseeheilbad Graal-Müritz – Rövershagen	10	DB Netz AG/Bund
Rostock – Rövershagen – Velgast – Stralsund	70	DB Netz AG/Bund
Lietzow – Sassnitz	12	DB Netz AG/Bund
Lietzow – Binz	12	DB Netz AG/Bund
Bergen auf Rügen – Putbus	9	DB Netz AG/Bund
Lauterbach Mole – Putbus – Binz LB – Göhren	26	DB Netz AG/Bund
Ueckermünde – Jatznick	20	DB Netz AG/Bund
Pasewalk – Grambow (– Stettin)	29	DB Netz AG/Bund
Züssow – Wolgast – Zinnowitz – Ahlbeck Grenze	59	Usedomer Bäderbahn GmbH/Bund
Barth – Velgast	11	Usedomer Bäderbahn GmbH/Bund
Peenemünde – Zinnowitz	13	Usedomer Bäderbahn GmbH/Bund
Abzweigstelle Schönwalde – Lubmin	19	EWN GmbH
Mirow – Neustrelitz	22	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
Ostseebad Kühlungsborn West – Bad Doberan	15	Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH
Hagenow Land – Zarrentin	27	Torsten Meincke Eisenbahn GmbH
Priemerburg – Karow (Mecklenburg) – Plau – (Landesgrenze)	55	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
Blankenberg – Dabel	38	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
Parchim – Waren (Müritz)	67	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG

Streckenverlauf	km in M-V	Betreiber/Eigentümer
Putbus – Göhren (Rügen)	24	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn
Putbus – Lauterbach Mole	3	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn
Greifswald – Ladebow	5	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
Neustrelitz – Feldberg (Mecklenburg)	27	ELS Neustrelitz
Trollenhagen – Friedland (Mecklenburg)	19	Friedländer Eisenbahn GmbH

3. Auf welchen eingleisigen Strecken konstatiert die Landesregierung Überlastungen (bitte die konkreten Gründe aufführen)?

Unter Berücksichtigung der bestellten Zugtrassen, gibt es auf der Strecke Rostock – Stralsund Kapazitätsengpässe. Dazu wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Gibt es Bestrebungen der Landesregierung, dass mit Frage 2 abgefragte eingleisige Schienenstrecken auf Zweigleisigkeit ausgebaut werden sollen?
Wenn ja, für welche (bitte den Planungshorizont und ggf. den Status im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufführen)?

Im Rahmen der Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommern werden zweigleisige Ausbaabschnitte für die Strecken Rostock – Stralsund (Streckennummer 6322) und Güstrow – Neubrandenburg – Grambow (Gr.) (1122/6327) geprüft. Ein Planungshorizont kann noch nicht mitgeteilt werden.

Die Strecken wurden trotz Anmeldung durch die Landesregierung nicht durch den Bund in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.

5. Welche Anstrengungen gibt es vonseiten der Landesregierung, dass stillgelegte Schienenstrecken wieder ertüchtigt werden (bitte die konkreten Strecken und den Planungshorizont aufführen)?

Im Rahmen der Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommern wird für folgende derzeit nicht durch den Schienenpersonennahverkehr bediente Strecken eine Überprüfung auf Reaktivierung vorgenommen:

Strecke	Abschnitt	Planungshorizont
6779	Barth – Zingst – Prerow	in Planfeststellung, 2028 ff.
6768	Ducherow – Heringsdorf	Vorplanung in Vorbereitung, 2030ff.
6928	Hagenow Stadt – Zarrentin	in Prüfung; 2026ff.
6935	Parchim – Karow – Malchow	in Prüfung mit Land Brandenburg; offen
6939	Priemerburg – Karow – Plau (Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg)	in Prüfung mit Land Brandenburg; offen
6936	Blankenberg – Dabel (Mecklenburg)	offen
6756	Neubrandenburg – Friedland	offen
6942/6957	Neustrelitz Süd – Feldberg	offen
6326	Greifswald Süd – Lubmin	offen

6. Welche Schienenprojekte hat die Landesregierung zuletzt im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 im Format der Bund-Länder-Gespräche beim Bund angemeldet (bitte differenziert nach Ausbau, Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen aufführen)?

Es existiert keine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030. Der Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er gilt für den angegebenen Zeitraum (in der Regel zehn bis 15 Jahre), jedenfalls aber so lange, bis es einen neuen BVWP gibt. Derzeit gilt der BVWP 2030. Die Bundesregierung hat am 3. August 2016 den aktuell gültigen BVWP 2030 beschlossen. Um den Bundesverkehrswegeplan 2030 zu erstellen, wurden die Länder im Jahr 2012 aufgefordert, dem Bund Projekte zur Bewertung vorzulegen. Für die hier vorgenommenen Anmeldungen von Seiten Mecklenburg-Vorpommerns wird auf die Antwort der Landesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 7/1645 verwiesen. Gemäß BVWP werden entsprechende Bedarfspläne für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser erstellt, die gesetzlich verankert werden (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundes-schienenwegeausbaugesetz, Bundeswasserstraßenausbaugesetz).

Unabhängig von der Aufstellung des BVWP prüft die Bundesregierung nach dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen und nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie nach dem Bundeswasserstraßenausbaugesetz nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Der Fokus der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) liegt auf der Überprüfung des Bedarfsplanes als Ganzes und nicht auf der Bewertung einzelner im Bedarfsplan enthaltener Projekte. Die notwendigen Vorbereitungen für die Durchführung der BPÜ hat das BMDV bereits eingeleitet. Das BMDV strebt an, die Untersuchungen zur BPÜ im Jahr 2023 abzuschließen. Nach dem Abschluss der BPÜ wird das BMDV den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ informieren. Der Deutsche Bundestag entscheidet dann auf dieser Grundlage über etwaige nächste Schritte. Im Rahmen der laufenden BPÜ hat der Bund die Länder nicht eingebunden.

7. Welche Anstrengungen erbringt die Landesregierung, damit Schienenprojekte, die in der Erstbewertung ausgeschieden sind (laut PRINS Projektinformationssystem des Bundes), erneut argumentativ gestärkt in der Fortschreibung des BVWP 2030 Berücksichtigung finden?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 6 erläutert, gibt es keine Fortschreibung des BVWP 2030.

Für die voraussichtlich zwischen 2025 und 2030 anstehende Neuaufstellung des BVWP für eine Folgeperiode 2031 bis 2045 oder ähnlich wird das Land Mecklenburg-Vorpommern wieder entsprechende Neu- und Ausbauvorhaben anmelden.

Unabhängig vom BVWP-Prozess ist die Landesregierung auf verschiedenen Ebenen im regelmäßigen Austausch mit der Bundesregierung zur schnellstmöglichen Realisierung der im aktuellen BVWP 2030 als „vordringlich“ oder „fest disponiert“ eingestuften Vorhaben in Mecklenburg-Vorpommern. Zudem werden Schienenprojekte, die nicht den „fest disponierten“ BVWP-Vorhaben oder den BVWP-Vorhaben im „vordringlichen Bedarf“ zugeordnet sind, in Gesprächen – auf verschiedenen Ebenen – zwischen Bund, Land und Deutsche Bahn AG regelmäßig argumentativ erörtert, um alternative Realisierungsoptionen zu finden beziehungsweise die Grundlage für eine spätere Anmeldung für den nächsten BVWP zu schaffen.

8. In welcher Weise wird Schieneninfrastruktur im Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern finanziert, wenn der Bund über den BVWP final nicht eintritt?

Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen im bundeseigenen Schienennetz werden über einen Vertrag zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG über die Instandhaltung und den Ersatz der Infrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie) geregelt – der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Neben den Bedarfsplanmaßnahmen nach BVWP beziehungsweise Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) für den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur – teils in Kombination mit Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen – mit bundesweiter Relevanz (Fern- und Güterverkehr) greift das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Ausbau- und Erneuerungsvorhaben von regionaler Bedeutung (Regionalverkehr). Je nach Art des Vorhabens sind hier Bund und Länder mit unterschiedlichen Anteilen an der Finanzierung beteiligt.

Des Weiteren steht es den Ländern frei, aus eigenen Mitteln Schieneninfrastrukturmaßnahmen unterschiedlichster Art – in der Regel anteilig – zu fördern beziehungsweise zu finanzieren, zum Beispiel über projekt- oder projektbündelbezogene Verträge mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn oder privater Infrastrukturbetreiber oder landesspezifische Förderprogramme.

In Mecklenburg-Vorpommern kommen alle genannten Finanzierungswege zum Einsatz beziehungsweise sind für zukünftige Projekte vorgesehen (GFVG).

9. Gibt es in Mecklenburg-Vorpommern private Investoren für die Schieneninfrastruktur?
Wenn ja, für welche konkreten Projekte (bitte differenziert nach Aus-/Neubau, Erhalt und Modernisierung aufführen)?

Als private Investoren werden hier als Finanzierer verstanden, die den jeweiligen Schienennetzinfrastrukturbetreibern zusätzliche private Finanzmittel für Investitionen zur Verfügung stellen. Derartige Investoren sind der Landesregierung derzeit nicht bekannt.