

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten David Wulff, Fraktion der FDP

**Zustand der Schienenstrecken und Ingenieurbauwerke auf Schienenstrecken in
Mecklenburg-Vorpommern**

und

ANTWORT

der Landesregierung

Der Schienenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern ist zentral für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Mecklenburg-Vorpommern. Zum einen für Pendler, die werktäglich mit der Bahn fahren, für Touristen, die mit der Bahn an unsere Strände, Seen und in unsere Urlaubsorte reisen, und auch für unsere Wirtschaft, die auf die Beständigkeit von Güterzügen baut. Im Koalitionsvertrag wird dem Bahnverkehr großer Raum gewidmet. Unter anderem werden in Zeile 788 f. mehrere Reaktivierungsvorhaben angesprochen.

Schienenstrecken und Ingenieurbauwerke, die sich auf diesen Schienenstrecken befinden, sind enormen Belastungen ausgesetzt. Ihre bauliche Art ist für andere Lasten ausgelegt als Straßen. Jedoch sind Sperrungen von Schienenstrecken zur Instandhaltung oftmals mit großen Schwierigkeiten im Ersatzverkehr verbunden. Anders als bei Straßen befindet sich eine Ersatzstrecke häufig weiter entfernt, sodass Bauarbeiten und Instandhaltungsmaßnahmen immer zu Zeitverlusten und externen Aufwendungen führen. Ziel, so formuliert es die DB Netz, sei es, möglichst wenig Einschränkungen zu verursachen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind landesweit in den letzten 30 Jahren neu hinzugekommen (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?

Die in Mecklenburg-Vorpommern tätigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben in der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit folgende Angaben übermittelt:

Neubaustrecken innerhalb der DB AG:

- im Jahr 2009: Ueckermünde – Ueckermünde Stadthafen; 0,834 Kilometer; DB Netz AG
- im Jahr 1997/2007: Seebad Ahlbeck – Staatsgrenze Deutschland/Polen; 2,5 Kilometer; Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB GmbH)
- im Jahr 1999: Wolgaster Fähre – Wolgast Hafen; 0,8 Kilometer; UBB GmbH

Neben Inbetriebnahmen wurde auch das bestehende Netz in den letzten drei Jahrzehnten ausgebaut (zusätzliche Gleise, Elektrifizierung, Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten). Zu nennen sind hier unter anderem die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDE1 (Lübeck/Hagenow Land – Bad Kleinen – Rostock – Stralsund) sowie VDE2 (Berlin – Hamburg) und die Ausbaustrecke Berlin-Rostock.

Neubauten von Kreuzungsgleisen der Usedomer Bäderbahn GmbH:

- | | | |
|----------------|--|----------------|
| - Im Jahr 1998 | Neubau Kreuzungsbahnhof Trassenheide | 0,5 Kilometer |
| - Im Jahr 1999 | Neubau Kreuzungsbahnhof Koserow | 0,5 Kilometer |
| - Im Jahr 2000 | Neubau Wolgast Hafen - Wolgaster Fähre | 0,9 Kilometer |
| - Im Jahr 2018 | Neubau Kreuzungsbahnhof Schmollensee | 0,9 Kilometer. |

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind landesweit in den letzten 30 Jahren stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?

In den letzten 30 Jahren wurden in Mecklenburg-Vorpommern circa 270 Kilometer Strecke stillgelegt. Die Aufschlüsselung der stillgelegten Streckenlänge in den einzelnen Jahresscheiben ist der Antwort zur Frage 3 zu entnehmen.

3. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Landesregierung landesweit in den letzten 30 Jahren stillgelegt (bitte nach Bahnstrecke, Zeitpunkt der Stilllegung und Länge der jeweiligen Bahnstrecke aufschlüsseln)?
- Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken sind nach Kenntnis der Landesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
 - Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken sind nach Kenntnis der Landesregierung die Gleisbetten noch vorhanden?
 - Welche Haushaltsmittel im Landeshaushalt 2022/2023 sind bisher für die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen?

Zu 3, a) und b)

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

Die folgende Tabelle enthält die zur Beantwortung der Fragen 3, a) und 3b zur Verfügung stehenden Informationen, die der Landesregierung bereits bekannt waren beziehungsweise von den in Mecklenburg-Vorpommern tätigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit bereitgestellt wurden.

Jahr	Bahnstrecke	Stilllegungsdatum	Länge in Kilometer	Zustand	Gleisbett vorhanden
1994	Neubrandenburg - Neubrandenburg Vorstadt	1994	3	vollständig zurückgebaut, Ersatz durch Verbindungskurve	nein
Gesamtjahr 1994			3		
1995	Priemerwald Süd - Priemerwald Ost	Dezember 1995	2	vollständig zurückgebaut	nein
Gesamtjahr 1995			2		
1996	Abzweig Bürgerhorst - Strelitz Alt	November 1996	1	vollständig zurückgebaut	teilweise
	Demmin - Tutow	Januar 1996	14	vollständig zurückgebaut	teilweise
	Abzweig Starsow - Rechlin Nord	Januar 1996	12	verkauft 2006, heute Radweg	nein
Gesamtjahr 1996			27		
1997	(Prenzlau) - km 14,5 - Strasburg	Juni 1997	11	vollständig zurückgebaut	teilweise
	(Prenzlau) - km 23,56 - Löcknitz,	Juni 1997	18	zurückgebaut, durch A 20 unterbrochen	teilweise

Jahr	Bahnstrecke	Stilllegungsdatum	Länge in Kilometer	Zustand	Gleisbett vorhanden
	Velgast - Tribsees	Juli 1997	30	überwiegend zurückgebaut	teilweise
	Malchin - Dargun	August 1997	25	größtenteils Draisinenverkehr	teilweise
	Teterow - Gnoien	Mai 1997	27	überwiegend zurückgebaut	teilweise
Gesamtjahr 1997			111		
1998	Waren - Malchin	November 1998	28	größtenteils Draisinenverkehr	teilweise
Gesamtjahr 1998			28		
1999	Hornstorf - Blankenberg	September 1999	21	teilweise zurückgebaut, durch A 20 unterbrochen	teilweise
	Toitz Rostow - Loitz	Dezember 1999	7	zurückgebaut,	teilweise
Gesamtjahr 1999			28		
2000	Sassnitz - Sassnitz Hafen	Dezember 2000	2	größtenteils zurückgebaut	nein
Gesamtjahr 2000			2		
2001	Dömitz - Ludwigslust	April 2001	30	vollständig zurückgebaut	teilweise
	km 30,0 Dalwitzhof W8 - Rostock Gbf	Juni 2001	1,5	vollständig zurückgebaut	teilweise
	Dalwitzhof W 1 - km 30,0	Juni 2001	1,5	vollständig zurückgebaut	teilweise
Gesamtjahr 2001			33		
2003	Damerower Forst - Karow	September 2003	3	Draisinenverkehr	ja
Gesamtjahr 2003			3		
2004	Buschhof - Starsow - (Mirow)	September 2004	5	teilweise zurückgebaut	teilweise
	Bahnhofsneben Gleis Neubrandenburg	September 2004	2	vollständig zurückgebaut	teilweise
Gesamtjahr 2004			7		
2005	Ganzlin - Röbel	März 2005	26	zurückgebaut	teilweise
Gesamtjahr 2005			26		

zu c)

Im Landeshaushalt 2022/2023 ist zur Finanzierung von schienengebundenen ÖPNV-Projekten, die in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm aufgenommen werden, ein Leertitel ausgebracht. (Titel 883.07: Ausgaben für Zuweisungen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Einnahmeverknüpfung zum Titel 0611 331.07 Zuweisungen des Bundes gemäß GVFG). Der Titel ist vorbehaltlich einer Bereitstellung von Bundesmitteln noch nicht finanziell untersetzt. Höchste Priorität hat entsprechend der Erläuterung das Projekt der „Reaktivierung der Infrastruktur der Darßbahn zwischen Barth und Prerow“. Ein erforderlicher Beitrag des Landes wird aus MG 01 Titel 891.02 Zuschüsse für Investitionen zur Verbesserung des SPNV/ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz bereitgestellt.

In der Begründung zum Titel heißt es inhaltlich: „Vorsorglich als Leertitel ausgebracht für die Kofinanzierung von schienengebundenen ÖPNV-Projekten, die in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm aufgenommen werden. Höchste Priorität hat das Projekt der „Reaktivierung der Infrastruktur der Darßbahn zwischen Barth und Prerow“.

4. Auf welchen Streckenabschnitten des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern besteht Handlungsbedarf bezüglich des baulichen Zustands der Schienenstrecke (bitte aufschlüsseln nach Dringlichkeit des Handlungsbedarfs)?

Die DB Netz AG plant die Instandhaltungsbedarfe zustandsbezogen in Verbindung mit den Vorgaben der jeweiligen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund sowie baubetrieblich unter Berücksichtigung von Kapazitäten, Bau und Fahrplan. Wesentliche Investitionsschwerpunkte sind derzeit und in den kommenden Jahren unter anderem auf folgenden Strecken zu finden:

- Streckenerneuerung Berlin – Hamburg
- Ausbaustrecke Berlin – Rostock
- Streckenertüchtigung Kavelstorf – Rostock-Seehafen
- Rostock-Seehafen
- Umbau Rostock Hauptbahnhof
- Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Goetheplatzbrücke Rostock
- Umbau Bahnhof Rostock-Bramow
- Bad Kleinen – Ventschow
- Schwaan – Dalwitzhof
- Neubau Eisenbahnüberführung Ludwigslust
- Prenzlau – Pasewalk
- Umbau Bahnhof Neustrelitz sowie Streckenertüchtigung Neustrelitz – Neubrandenburg
- Elektronische Stellwerke Neubrandenburg - Stralsund
- Umbau Mukran – Lancken
- Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Ryckbrücke

Bei der Usedomer Bäderbahn GmbH gibt es nach Angaben des Unternehmens derzeit keinen dringenden Handlungsbedarf bezüglich des baulichen Zustandes des Schienennetzes.

5. Welche Ingenieurbauwerke auf den Schienenstrecken sind nach Kenntnis der Landesregierung sanierungsbedürftig (bitte nach Zustandskategorie beziehungsweise Zustandsnote, sowie dem Datum der letzten betriebsrelevanten Baumaßnahme/Instandsetzung /Ertüchtigung/Sanierung aufschlüsseln)?
6. Wie viel kosten nach Kenntnis der Landesregierung die Instandhaltung und weitere betriebsrelevante Baumaßnahmen an Ingenieurbauwerken auf den Schienenstrecken (bitte nach Kosten insgesamt, sowie je Ingenieurbauwerke aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden zusammenhängend beantwortet.

Bei den im folgenden genannten Beträgen handelt es sich um grobe Schätzwerte, die durch die Unternehmen zugearbeitet wurden.

Zum Zustand der Infrastruktur der DB Netz AG und den Vorhaben der vergangenen sowie kommenden Jahre verweist das Unternehmen darauf, dass diese Informationen – einschließlich Kosten – über die Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eisenbahn-bundesamt.de) über folgenden Link verfügbar sind:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html (zum Beispiel Seite 70 folgende).

In den nächsten Jahren sind größere planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen im Netz der Usedomer Bäderbahn GmbH erforderlich, da die letzten Umbaumaßnahmen in den Jahren 1997 bis 2000 erfolgten. Ebenso entspricht die Leit- und Sicherungstechnik nach Angaben des Unternehmens nicht mehr den Anforderungen und muss in Teilschritten ersetzt werden. Für nachfolgend aufgeführte Ingenieurbauwerke ist eine Sanierung in folgenden Jahresscheiben geplant:

- 2023 Sanierung Durchlass km 196,310, (Kosten circa 300.000 Euro)
- 2024 Sanierung Eisenbahnüberführung km 216,140, (Kosten circa 600.000 Euro)
- 2025 Sanierung Durchlass km 194,020, (Kosten circa 300.000 Euro)
- 2026 Sanierung Eisenbahnüberführung km 212,005, (Kosten circa 800.000 Euro)

Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik:

- 2024 Abschnitt Zinnowitz – Züssow (Umstellung auf ESTW* circa 4 Millionen Euro)
- 2025 Abschnitt Zinnowitz - Swinemünde (Umstellung auf ESTW* circa 4 Millionen Euro)

*ESTW: computergesteuerte Stellwerkstechnik

Die Regio Infra Nordost GmbH & Co KG hat zum Sanierungsbedarf der Strecken des Unternehmens in Mecklenburg-Vorpommern folgende Angaben übermittelt:

Bezeichnung	Länge in Kilometer	Brücken		Sanierungsbedarf			Kostenschätzung in Euro
		Anzahl	davon sanierungsbedürftig	innerhalb von 5 Jahren	innerhalb von 10 Jahren	innerhalb von 20 Jahren	
Greifswald-Ladebow	5,6	1					
Parchim-Karow (a)	33,8	2	1	1			300.000
Karow (e)-Waren	33,4	1	1	1			800.000
Blankenberg-Dabel	19,3	6	4	4	2		1.500.000
Meyenburg	23,9	1			1		1.300.000
Karow (a) – Priemerburg	31,5	3	1	1	1	1	2.000.000
Mirow-Neustrelitz	19,0	3	2	2			2.000.000