

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten David Wulff, Fraktion der FDP

Schienen Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene hat viele Vorteile. Der Straßenraum wird entlastet, die Bahn kann ihre Masseneistungsfähigkeit ausspielen und die Umwelt und Natur wird durch den geringen Emissionsausstoß geschont. Eine gute Schienenanbindung, insbesondere von Warenumschlagsplätzen an Seehäfen, Industrie- oder Logistikzentren, ist daher von Vorteil.

Beim Güterverkehr gibt es neben den regulären Fahrten von Güterzügen vor allem Bedarfsfahrten oder Sonderzüge, um im Falle von geringerer Planbarkeit im Schiffsverkehr (zum Beispiel durch schlechte Wetterbedingungen), mit der Flexibilität der Straßenlogistik mitzuhalten.

Die europaweite Einführung des Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) soll den Schienenverkehr in Europa vereinheitlichen und dadurch Zuverlässigkeit im grenzüberschreitenden Bahnverkehr erhöhen. Dies soll die Nutzung und Flexibilität des Güterverkehrs steigern.

1. Wie hat sich das Güterzugaufkommen in Mecklenburg-Vorpommern in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Anzahl der Züge, Umschlagsmenge und nach Start- und Zielort)?
2. Wie hoch ist die Quote der regulären Güterzüge, die in den letzten fünf Jahren nicht planmäßig fahren konnten (bitte aufschlüsseln nach Gründen, wie Verspätung, Ausfall durch Personalmangel oder anderer Ausfallarten)?
3. Wie hoch ist der Anteil der Sonderfahrten im Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (bitte aufschlüsseln nach den letzten fünf Jahren und nach Start- und Zielort)?

4. Was sind die vier häufigsten Gründe für die in Frage 3 erfragten Sonderfahrten im Güterverkehr?
5. Wie viele dieser Sonderfahrten im Güterverkehr konnten in den letzten fünf Jahren nicht durchgeführt werden?
Welche Gründe gibt es dafür (bitte aufschlüsseln nach Gründen, wie Ausfall durch Personalmangel oder anderer Ausfallarten)?

Die Fragen 1, 2, 3, 4 und 5 werden zusammenhängend beantwortet.

Die zum übergeordneten Eisenbahnnetz in der Bundesrepublik Deutschland gehörenden Eisenbahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern werden von der DB Netz AG betrieben. Nach Angaben des Unternehmens hat sich das Güterzugaufkommen im Bereich des Landes Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2017 bis 2021 positiv entwickelt. Gemessen an der Anzahl der durchgeführten Zugfahrten sei eine Steigerung im genannten Zeitraum von knapp 50 Prozent zu verzeichnen. Weitere Angaben zu Ausgangs- und Zielbahnhöfen, zur Pünktlichkeit, zu Sonderzügen beziehungsweise den ausgefallenen Zugfahrten konnte das Unternehmen in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht bereitstellen. Diese Daten liegen der Landesregierung damit auch nicht vor.

6. Zu welchen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern gibt es nach Kenntnis der Landesregierung Engpässe in der Schieneninfrastruktur?
Wenn es Engpässe gibt, wie werden diese behoben?

Die größeren Häfen in Mecklenburg-Vorpommern verfügen alle über eine Anbindung zum überregionalen Eisenbahnnetz in der Bundesrepublik Deutschland und sind für den Umschlag von Gütern zwischen Schiff/Eisenbahn und Lastkraftwagen (Lkw)/Eisenbahn ausgerüstet.

Zu einzelnen Häfen bestehen die im Folgenden genannten Engpässe in der Eisenbahnanbindung und Maßnahmen zu ihrer Behebung:

Für den Seehafen Stralsund wird die Beseitigung des Mangels an Vorstellkapazitäten und die Herstellung einer direkten Anbindung des Betriebsteils Südhafen an das Streckengleis der DB Netz AG für erforderlich gehalten. Die Herstellung der Direktanbindung wird mit dem bereits erfolgten Erwerb des dortigen Werftgeländes durch die Hansestadt Stralsund wesentlich erleichtert. Der Seehafen Stralsund hat zur Beseitigung der standortspezifischen Kapazitätsengpässe bereits Voruntersuchungen zur Umgestaltung des Güterverkehrsknotens Seehafen Stralsund beauftragt und befindet sich im Sinne der Lösungsfindung in engem Austausch mit der Betreiberin der überregionalen Schienenwege, der DB Netz AG. Die Landesregierung unterstützt dieses Anliegen.

Im Bereich des Seehafens Rostock nimmt die DB Netz AG bis voraussichtlich 2029 zur Beseitigung von Engpässen in der Anbindung umfangreiche Umbau- und Modernisierungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Projektes „Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen (ZIRS)“ vor. Dadurch wird die Infrastruktur an die Logistikanforderungen der Hafenentwicklung angepasst und wirtschaftlicher gestaltet. Mit diesem aktuell auf 138 Millionen Euro taxierten Großprojekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr,
- Erhöhung der Radlast auf 25 Tonnen (t),
- Optimierung der Spurpläne,
- Optimierung der Gleisanlagen für 740-Meter Züge,
- Erneuerung Stellwerkstechnik (ESTW = Elektronisches Stellwerk),
- Elektrifizierung ausgewählter Gleise.

Der Fährhafen Sassnitz/Mukran weist im Zulauf folgende infrastrukturelle Engpässe in der Schieneninfrastruktur auf:

- eingleisiger Abschnitt Stralsund-Rügendamm-Altefähr („Rügendamm“),
- eingleisige Einfahrt in Bahnhof Lietzow (Brücken über die Verbindung zwischen Kleinem und Großem Jasmunder Bodden),
- eingleisige Ausfahrt aus Bahnhof Lietzow für die Strecken nach Binz und Sassnitz/Mukran,
- eingleisiger Abschnitt Lietzow-Mukran-Borchitz.

Die Kapazitätsprobleme sind nachhaltig nur durch einen weitgehenden zweigleisigen Ausbau der benannten Abschnitte lösbar. Planungen der DB Netz AG dazu sind der Landesregierung nicht bekannt. Unter Berücksichtigung des hohen Finanzbedarfs für die Beseitigung dieser Engpässe sollte wegen des gebotenen Vorrangs der Infrastrukturprojekte des Deutschlandtaktes die schrittweise Beseitigung dieser Engpässe erst mittel- beziehungsweise langfristig eingeordnet werden.

Bezüglich der überregionalen Anbindung der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) der Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Stralsund (6081) als vordringlicher Bedarf verankert. Bei dem Projekt geht es primär um die abschnittsweise Ertüchtigung auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit (V_{max}) von 160 km/h. Bestehende Engpässe hinsichtlich Fahrzeiten und Durchlassfähigkeit von Güterzugfahrten werden mit der Maßnahme reduziert.

Die Strecke 6322 Stralsund-Rostock, weiterführend Richtung Hagenow/Land-Lübeck, [ehemals Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 (Projekt VDE Nr. 1)] ist ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Gegenstand des unter der Projektnummer L02 geführten Vorhabens war seinerzeit auch der durchgängige zweigleisige Ausbau bei gleichzeitiger Ertüchtigung auf $V_{max} = 160$ km/h. Eine Überprüfung des Bedarfsplans durch den Bund ergab im Jahr 2010 für die Abschnitte Rostock-Riekdahl-Ribnitz-Damgarten West und Velgast-Stralsund keine Wirtschaftlichkeit für einen zweigleisigen Ausbau in diesem Bereich. Die seinerzeit getroffene Einordnung/wirtschaftliche Infragestellung ist aus Sicht der Häfen unbedingt zu überprüfen, da ansonsten Engpässe im Bahnverkehr im Zuge der notwendigen Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene für unausweichlich gehalten werden.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern setzt sich aufgrund der seit der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 deutlich gestiegenen verkehrlichen Anforderungen in allen Modi des Schienenverkehrs beim Bund für eine Neubewertung der aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichenen Teilabschnitte des VDE Nr. 1 auf der Achse Rostock-Stralsund ein.

7. Was ist der aktuelle Stand der Umsetzung des ETCS im Schienennetz in Mecklenburg-Vorpommern?
Welche Strecken müssen, falls notwendig, noch ausgebaut werden?

Nach Angaben der DB Netz AG befindet sich die ETCS-Ausrüstung der Strecke Berlin-Rostock im Abschnitt Nassenheide-Rostock/Seehafen in der Planung. Vorgesehen ist es, diesen Streckenabschnitt mit „ETCS Level 2“ auszurüsten und aus derzeitiger Sicht im Jahr 2026 in Betrieb zu nehmen.

ETCS Level 2 ist ein funkbasiertes Zugsicherungssystem, bei dem auf Signaleinrichtungen an der Strecke weitgehend verzichtet wird. Die Fahrerlaubnis für die jeweilige Zugfahrt wird vielmehr via Führerstandssignalisierung angezeigt.

Eine weiterführende Ausstattung von Strecken mit ETCS im Land Mecklenburg-Vorpommern ist unter anderem abhängig von einer fortzuschreibenden ETCS-Rolloutplanung im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland (DSD). Die entsprechenden Planungen im Bereich der DB Netz AG sind noch nicht abgeschlossen.

8. Wie bewertet die Landesregierung das Potenzial von Schienenreaktivierungen für den Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern?

Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen geringen Nutzung der Nebenstrecken für den Schienengüterverkehr ist das vorrangige Ziel der Landesregierung, den Weiterbetrieb dieser Bestandsstrecken zu unterstützen und neue Gewerbegebiete mit entsprechendem Aufkommen im Schienengüterverkehr an das Schienennetz anzuschließen. Eine Reaktivierung von ehemaligen Eisenbahnstrecken für den Schienengüterverkehr kann aus Sicht der Landesregierung nur erfolgen, wenn die Wirtschaftlichkeit dauerhaft gegeben ist.

9. Wie viele Kilometer Gleis wurden in Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen 20 Jahren zurückgebaut, die vornehmlich für den Güterverkehr genutzt wurden (bitte aufschlüsseln nach Stadt und Gemeinden unter Angabe der zurückgebauten Kilometer)?

Die nachstehende Tabelle listet die nach Kenntnis der Landesregierung in den letzten 20 Jahren zurückgebauten Eisenbahnstrecken beziehungsweise Streckenabschnitte auf. 36 km werden als touristische Draisinenstrecke genutzt, nachdem sie zuvor von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden. Informationen über die zurückgebauten Gleislängen in den einzelnen Gemeinden liegen der Landesregierung nicht vor und konnten unter Berücksichtigung der zur Beantwortung stehenden Zeit nicht ermittelt werden.

Eisenbahnstrecke	Zurückgebaute Streckenlänge
Dömitz-Neu Kalliß-Malliß-Eldena-Ludwigslust	29,3 km (gesamte Strecke)
Ganzlin-Stuer-Dambeck-Röbel	26,1 km (gesamte Strecke)
Waren (Müritz)-Malchin	10,1 km (Teilabschnitt), Reststrecke von circa 17 km entwidmet und Draisinenbetrieb
Malchin-Neukalen-Dargun	6,9 km (Teilabschnitt), Reststrecke circa 19 km entwidmet und Draisinenbetrieb
Hornstorf-Blankenberg-Karow	3,4 km (Teilstrecke)
Abzweig Starsow-Rechlin	11,5 km (gesamte Strecke)
Demmin-Tutow	13,0 km (gesamte Strecke)
Toitz-Rustow-Loitz	6,8 km (gesamte Strecke)
Velgast-Triebsees	30,3 km (gesamte Strecke)