

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Udo Theodor Hemmelgarn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/1616 –

Zusätzliche Bahnverbindungen für Mecklenburg-Vorpommern

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bahnverkehr nimmt für Mecklenburg-Vorpommern eine herausragende Rolle bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens ein. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG nutzten allein 2016 etwa 1,4 Millionen Reisende die ICE-, IC- und EC-Verbindungen in Mecklenburg-Vorpommern (www.deutschebahn.com/pr-berlin-de/hintergrund/Die_DB_in_der_Region/Die_DB_in_Mecklenburg-Vorpommern-1316056).

Im Rahmen des „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile) sind für Verkehrsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern rund 554 Mio. Euro vorgesehen. Dies entspricht 0,8 Prozent der Gesamtausgaben.

Laut der Antwort der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern auf eine Kleine Anfrage des AfD-Landtagsabgeordneten Stephan J. Reuken wurden dabei auch zahlreiche angemeldete Verkehrsprojekte aus Mecklenburg-Vorpommern nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (www.dokumentation.landtag-mv.de/Parldok/dokument/40568/bundesverkehrswegeplan-2030.pdf).

Aus einer möglichen Dauersperrung beziehungsweise der eingeschränkten Nutzbarkeit der Autobahn 20 bei Tribsees (www.shz.de/deutschland-welt/panorama/abgesackte-autobahn-so-sieht-die-provisorische-bruecke-aus-id19207711.html) ergeben sich für das Tourismus- und Pendlerland Mecklenburg-Vorpommern nach Ansicht der Fragesteller besondere Herausforderungen bei der Bewältigung des Urlaubsverkehrs.

1. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen der Deutschen Bahn AG, neue Bahnverbindungen mit Streckenhalten in Mecklenburg-Vorpommern einzurichten, und falls ja, um welche Strecken handelt es sich (bitte nach Betreiber und geplanter Inbetriebnahme aufschlüsseln)?

2. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen der Deutschen Bahn AG, Bahnverbindungen mit Streckenhalten in Mecklenburg-Vorpommern zu streichen, und falls ja, um welche Strecken handelt es sich (bitte nach Betreiber und Zeitpunkt der geplanten Streichung aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Laut Auskunft der DB Fernverkehr AG ist ab Dezember 2019 eine neue IC-Linie Warnemünde/Rostock–Berlin–Dresden im 2-Stunden-Takt geplant. Diese IC-Linie wird im Land Mecklenburg-Vorpommern die Halte Warnemünde, Rostock, Waren (Müritz) und Neustrelitz als 2-stündliche Systemhalte bedienen. Angebotsreduzierungen in Mecklenburg-Vorpommern sind laut DB Fernverkehr AG nicht geplant.

Im Übrigen ist die Einrichtung und Streichung von Verbindungen und Verkehrshalten im Schienenpersonennahverkehr seit 1994 Angelegenheit der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger.

3. a) Wie hoch lag nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil von Zügen der Deutschen Bahn AG, die eine Verspätung von mindestens fünf beziehungsweise mindestens 15 Minuten aufwiesen, in den Jahren 2010 bis 2017 in Deutschland (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- b) Wie hoch lag nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil von Zügen der Deutschen Bahn AG, die eine Verspätung von mindestens fünf beziehungsweise mindestens 15 Minuten aufwiesen, in den Jahren 2010 bis 2017 in Mecklenburg-Vorpommern (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 3a und 3b werden zusammen beantwortet.

Der Anteil der pünktlichen Züge der DB Fernverkehr AG („Fern“) und der DB Regio AG („Regio“) ist für die Jahre 2010 bis 2017 der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Pünktlichkeit		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
bundesweit bis 5:59 min.	Fern	72,4%	80,0%	79,1%	73,9%	76,5%	74,4%	78,9%	78,5%
	Regio	91,5%	93,2%	95,1%	94,6%	94,9%	94,2%	94,8%	94,4%
Gebiet MV bis 5:59 min.	Fern	83,2%	85,2%	86,2%	84,2%	86,6%	84,1%	88,4%	86,6%
	Regio	*	*	*	*	95,8%	95,7%	96,9%	96,1%
bundesweit bis 15:59 min.	Fern	88,6%	92,9%	92,3%	89,5%	91,0%	89,9%	91,8%	91,2%
	Regio	*	*	99,1%	98,9%	99,0%	98,9%	99,0%	98,9%
Gebiet MV bis 15:59 min.	Fern	92,2%	94,1%	93,6%	91,9%	93,3%	92,3%	94,6%	93,6%
	Regio	*	*	*	*	99,3%	99,2%	99,4%	99,3%

* = Die Pünktlichkeitsdaten sind nicht in ausreichender Qualität im System enthalten, sodass diese keine verlässlichen Informationen geben würden.

4. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Entschädigungszahlungen der Deutschen Bahn AG für Verspätungen und ausgefallene Verbindungen an die Kunden in den Jahren 2010 bis 2017 geleistet (bitte nach Jahren und Eisenbahnunternehmen aufschlüsseln)?

Die Summe der Entschädigungszahlungen der DB AG ist für die Jahre 2010 bis 2017 der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Entschädigungen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
DB Fernverkehr AG [in Mio. Euro]	16,15	15,35	13,14	18,97	21,10	27,18	19,12	26,41
DB Regio AG [in Mio. Euro]	1,40	1,74	1,39	2,26	2,45	5,36	2,65	3,40

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Welche Schienenverkehrsprojekte hat die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bei der Bundesregierung erfolgreich angemeldet, und mit welcher Prioritätseinstufung wurden diese in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen?

Das Bahnprojekt Elektrifizierung der Strecke Lübeck-Schwerin samt Bau einer Verbindungskurve Bad Kleinen wurde von der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet und wurde in den Potenziellen Bedarf eingestuft.

Im Übrigen wird auf die Darstellung aller BVWP-Projekte im Projektinformationssystem (PRINS) verwiesen.

6. Welche Schienenverkehrsprojekte hat die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingereicht, die von der Bundesregierung nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt wurden, und aus welchen Gründen hat die Bundesregierung diese abgelehnt?

- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 (VDE 1) Lübeck/Hagenow Land-Rostock
Begründung: Das Projekt ist nicht wirtschaftlich.
- Streckenerüchtigung Kavelstorf-Rostock Seehafen für den schweren Güterverkehr
Begründung: Das Projekt ist nicht wirtschaftlich.
- Eisenbahnverbindung Insel Usedom über Karnin (Karniner Brücke)
Begründung: Da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.
- Ausbau Strecke Bützow-Güstrow-Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow (Grenze Polen)
Begründung: Da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.
- Wiederaufbau Darßbahn Barth-Zingst
Begründung: Da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.

7. Welche Schienenverkehrsprojekte, die von der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingereicht wurden, haben nach der Erstanmeldung durch die Landesregierung eine Neubewertung erfahren, und welche Gründe gab es für die Neubewertung seitens der Bundesregierung?

Die Bahnprojekte Ausbau Strecke Stralsund–Greifswald–Pasewalk–Berlin sowie Ausbau Strecke Stralsund–Neubrandenburg–Neustrelitz sind aufgrund eines Beschlusses des Gesetzgebers in den Potenziellen Bedarf eingestuft worden.

8. Wann und mit welchen Vertretern der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern hat die Bundesregierung über die Wiedereröffnung der sogenannten Darßbahn zwischen Barth und Prerow (www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Ribnitz-Damgarten/Darssbahn-Positives-Signal-aus-Berlin) verhandelt?
9. Hat die Bundesregierung eine verbindliche Zusage erteilt, dass sie die Finanzierung der Wiedernutzung der sogenannten Darßbahn zwischen Barth und Prerow übernimmt, wenn sich die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns auf eine Wiederinbetriebnahme mit der Deutschen Bahn AG einigt, und falls ja, welche Summe hat die Bundesregierung zugesagt?
10. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Presseberichte zu, die die Kosten für eine Wiederinbetriebnahme der sogenannten Darßbahn zwischen Barth und Prerow auf 100 Mio. Euro beziffern (www.ostsee-zeitung.de/Vorpommern/Ribnitz-Damgarten/Darssbahn-Positives-Signal-aus-Berlin), und falls nein, wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten ein?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 18. Januar 2018 wurde auf Abteilungsleiterenebene der Verkehrsministerien mit den Vertretern des Landes und der Usedomer Bäderbahn (UBB) gesprochen. Hierbei wurden noch keine konkreten Zusagen erteilt. Im Rahmen dieses Gesprächs hat die UBB die Nettobaukosten der Wiederinbetriebnahme von Barth bis Hp Zingst einschließlich des Neubaus der Meinigenbrücke mit rd. 73 Mio. Euro angegeben.

11. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung Bedarf für die Einrichtung einer direkten Bahnverbindung von Berlin über Schwerin nach Lübeck und gegebenenfalls weiter nach Kiel beziehungsweise Kopenhagen, und falls nein, warum nicht, falls ja, in welchem Stadium befinden sich die Planungen?

Die DB Fernverkehr AG sieht für eine Direktverbindung Berlin–Schwerin–Lübeck–Kiel/Kopenhagen zurzeit keine ausreichend hohe Nachfrage, um ein eigenwirtschaftliches Fernverkehrsangebot zu rechtfertigen.

12. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung angesichts der bis 2021 veranschlagten Reparatur und (Teil-)Sperrung der Autobahn 20 (www.in-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/A-20-Erst-2021-gibt-es-wieder-freie-Fahrt) Bedarf zusätzlicher Kapazitäten im Bahnverkehr, und falls nein, warum nicht?

Die Kapazitäten im Nah- und Fernverkehr der Schiene sind so dimensioniert, dass auch zusätzliche Fahrgäste aus Verkehrsverlagerungen infolge der Autobahnsperrung aufgenommen werden könnten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 9 auf Bundestagsdrucksache 19/119 verwiesen.

13. a) Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2017 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes in Deutschland von 2000 bis 2017 gliedern sich wie folgt:

Jahr	Investitionen des Bundes in Erhalt u. Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes in Mio. €	Bundesmitten für Ersatzinvestitionen im Bereich des Schienennetzes der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gem. SGFFG in Mio. €
2000	3.477	
2001	3.886	
2002	4.153	
2003	4.078	
2004	3.200	
2005	3.167	
2006	3.099	
2007	3.578	
2008	3.589	
2009	3.857	
2010	4.153	
2011	4.182	
2012	3.800	
2013	3.885	
2014	3.721	9,8
2015	4.330	21,3
2016	5.197	17,1
2017	5.265	27,7

- b) Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2000 bis 2017 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine statistischen Auswertungen in der nachgefragten Form vor.

14. a) Welche jährlichen Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 geplant (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach der geltenden Finanzplanung der Bundesregierung stehen insgesamt folgende Mittel für die Neu- und Ausbautvorhaben des Bedarfsplans zur Verfügung:

2018	2019	2020 ff p.a.
1.590.863 TEUR	1.637.326 TEUR	1.467.326 TEUR

- b) Welche jährlichen Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sind nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 geplant (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Bezüglich des auf Mecklenburg-Vorpommern entfallenden Anteils aus den vorgenannten Mitteln sind keine Aussagen möglich, da die Finanzierung des Bedarfsplans Schiene vorhabenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen erfolgt.

15. Wie hoch ist der Anteil eingleisiger Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern gemessen am befahrenen Gesamtnetz, und wie vielen Streckenkilometern entsprechen diese Werte?
18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil elektrifizierter Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern gemessen am befahrenen Gesamtnetz, und wie vielen Streckenkilometern entsprechen diese Werte?

Die Fragen 15 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Daten Mecklenburg-Vorpommern	Kilometer	Anteil
Streckennetz in DB-Betrieb	1.305,3	100 %
zweigleisig	511,6	39 %
eingleisig	793,7	61 %
elektrifiziert	866,5	66 %
nicht elektrifiziert	438,8	34 %

(Quelle: DB AG)

16. Wie hoch lag nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil eingleisiger Bahnstrecken auf dem Gebiet des heutigen Mecklenburg-Vorpommern gemessen am befahrenen Gesamtnetz vor dem Zweiten Weltkrieg, und wie vielen Streckenkilometern entsprechen diese Werte (bitte Zeitpunkt der Erhebung angeben)?

Hierzu liegen weder der Bundesregierung noch der DB AG Angaben vor.

17. Wie hoch wären nach Schätzung der Bundesregierung die Kosten für einen zweigleisigen Ausbau aller im Betrieb befindlichen eingleisigen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen konkreten Berechnungen vor.

19. Wie hoch wären nach Schätzung der Bundesregierung die Kosten für die vollständige Elektrifizierung der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen konkreten Berechnungen vor.

20. Welche Kriterien liegen nach Kenntnis der Bundesregierung der Ermittlung der Sanierungsbedürftigkeit von Bahnstrecken zugrunde, und wie verbindlich sind diese bei der Entscheidung über Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen?

Nach § 4 Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind Eisenbahnen verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Zur Ausfüllung dieser Pflicht und den Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) haben die Eisenbahnen ein umfangreiches technisches Regelwerk aufgestellt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) werden im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) verpflichtet, ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten. Der Bund überwacht und bewertet den Netzzustand im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung.

21. Sollten solche Kriterien existieren (siehe Frage 20), welche Kosten würden nach Schätzung der Bundesregierung entstehen, um alle Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern in den nach den Kriterien bestmöglichen Zustand zu versetzen?

Für die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur stellt der Bund den EIU Finanzmittel im Rahmen der LuFV II zur Verfügung. Auf die Erläuterung zu Kapitel 1202 Titel 891 11 des Bundeshaushaltsplans wird verwiesen. Diese Mittel und die Eigenleistungen der EIU sind auskömmlich, um den qualitativ hochwertigen Zustand der Schienenwege zu erhalten. Eine Differenzierung dieser Mittel nach Bundesländern erfolgt nicht.

22. Sollten keine festgelegten verbindlichen Kriterien für die Sanierungsbedürftigkeit von Bahnstrecken existieren, auf welcher Grundlage werden nach Kenntnis der Bundesregierung Entscheidungen über Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen stattdessen getroffen?

Auf die Antworten zu den Fragen 20 und 21 wird verwiesen.

23. Wie viele Verwaltungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) gegen die Deutsche Bahn AG aufgrund von Mängeln oder Schäden im Schienennetz wurden seit 2000 eingeleitet, und wie viele davon betrafen Streckenabschnitte in Mecklenburg-Vorpommern (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

24. Wie viele kostenpflichtige Bescheide hat das Eisenbahn-Bundesamt gegen die Deutsche Bahn AG seit 2000 erlassen, in denen das Unternehmen zur Behebung von Mängeln und Schäden im Schienennetz verpflichtet wurde, und wie viele dieser Bescheide betrafen Streckenabschnitte, die in Mecklenburg-Vorpommern liegen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine rückwirkende Betrachtung ist nur für die vergangenen zehn Jahre möglich. Eine Differenzierung nach Bundesländern liegt nicht vor.

Jahr	Anzahl der Überwachungen nach Gebühreuziffer 1.2 BEGebV*	Anzahl der Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Verstöße nach Gebühreuziffer 1.3 BEGebV**
2008	4552	1461
2009	3976	1231
2010	3171	1244
2011	2772	1849
2012	2518	1805
2013	2211	1505
2014	2234	1243
2015	2099	1261
2016	1912	1104
2017	1627	887

* Überwachung von Eisenbahnen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht zur Einhaltung der in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften auf Grund eines Verdachts, einer Beschwerde oder zum Zwecke einer Stichprobe, wenn der Verdacht oder die Beschwerde vom Betroffenen verantwortlich veranlasst oder ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift festgestellt wurde.

** Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften, soweit nichts Besonderes geregelt ist.