

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10017 –

Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag haben sich SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 25 Prozent bis 2030 und eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ausgesprochen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 39; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>).

Zwei Jahre später hält die Bundesregierung weiterhin „an dem im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 festgelegten Ziel fest, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6944). Das ist nach Ansicht der Fragesteller nur möglich, wenn mit einer stabilen und gut ausgebauten Schieneninfrastruktur die richtige Grundlage vorhanden ist. Diese betrifft Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken. Neben dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken ist die Reaktivierung alter Schienenstrecken eine Möglichkeit, die Schieneninfrastruktur in Deutschland auszubauen und zu stärken (vgl. <https://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx>). Dementsprechend haben die Regierungsparteien in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen. (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 30; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand sowie den Stand der Umsetzung der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarten Ziele hinsichtlich Reaktivierung, Ausbau und Neubau von Schienenstrecken in den einzelnen Ländern zu erfragen.

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern heute befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) betrug die Streckenlänge im Jahr 2022 in Mecklenburg-Vorpommern 1 308 km. Diese Angabe bezieht sich auf das Infrastrukturstammdatenbank (ISK).

2. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern jeweils vom Nah-, Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr befahren?

Nach Auskunft der DB AG war im Jahr 2022 das Streckennetz in Mecklenburg-Vorpommern je nach Verkehrsart wie nachstehend dargestellt nutzbar. Diese Angaben beziehen sich nur auf das Netz der DB AG und wurden intern für das Jahr 2022 ermittelt.

Streckenlänge	km
Güterverkehr	1.271
Schienenpersonennahverkehr	1.156
Schienenpersonenfernverkehr	1.290

Quelle: DB AG

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern seit 1994 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt auflisten)?
5. Welche Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990 stillgelegt, wann fanden die jeweiligen Stilllegungen statt, und welche der Strecken sind entwidmet worden (bitte einzeln mit Jahreszahlen und Status (stillgelegt bzw. entwidmet) auflisten und jeweils die stillgelegten Streckenkilometer angeben)?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (§ 5 Absatz 1a und 2 AEG i. V. m. § 3 BEVVG) liegen entsprechende Informationen nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes vor und dies auch nur für den Zeitraum ab dem 1. Januar 1994. Für nicht bundeseigene Eisenbahnen hingegen liegt die Zuständigkeit für Genehmigungen gemäß § 5 Absatz 1a AEG beim jeweiligen Land.

Im Übrigen wird auf die Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

4. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern seit 1994 neu an das Schienennetz angeschlossen worden (bitte nach Jahren und differenziert nach Hochgeschwindigkeit und nach „normalen“ Bahnstrecken auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurden folgende bundeseigene Strecken (Ausbauten in Bahnhöfen, Überholgleisen, usw. sind hier nicht aufgeführt) neu angeschlossen:

2009: Strecke 6771 Ueckermünde – Ueckermünde Stadthafen (ca. 0,3 km, im Regionalverkehr).

6. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisanlagen noch vorhanden?
7. Auf welchen der genannten stillgelegten Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gleisbette noch vorhanden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden keine systematischen Aufstellungen im Sinne der Fragestellung geführt.

8. Auf welchen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr auf stillgelegten Strecken wieder aufzunehmen (bitte einzeln aufschlüsseln und angeben, von wem die Bemühungen ausgehen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind auf folgenden stillgelegten bundeseigenen Strecken oder Strecken mit Bundesanteilen in Mecklenburg-Vorpommern Bemühungen des Landes, von Landkreisen oder Kommunen vorhanden, den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Dabei werden nur konkrete Reaktivierungsvorhaben berücksichtigt, welche entweder vom Land im Zusammenhang mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) benannt wurden oder durch Landesuntersuchung wie Machbarkeitsstudien belegt oder bereits in Planung bzw. Realisierung sind. Bloße Ideen zur Wiederaufnahme von Zugverkehr wurden nicht berücksichtigt.

Nummer	Strecke	Bemühungen von
VzG 6938/6939	Güstrow – Pritzwalk – Neustadt (Dosse)	Land
6928	Hagenow – Wittenburg – Zarrentin (Kaiserbahn)	Land
6779	(Velgast –) Barth – Prerow (Darßbahn)	Land
6768	Ducherow – Usedom – Seebad Heringsdorf/Swinoujscie (Südanbindung Usedom)	Land

Quelle: BMDV und Auskunft der DB AG

9. Welche Wiederinbetriebnahmen von Strecken in Mecklenburg-Vorpommern befürwortet die Bundesregierung (bitte einzeln aufführen und begründen)?

Bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrieben werden soll. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des SPNV. Daher liegt auch die Prüfung und Entscheidung über Verkehrsangebote, die die Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken rechtfertigen würden, in der Zuständigkeit der für den ÖPNV zuständigen Länder bzw. Aufgabenträger.

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken für den Personennahverkehr und bietet dabei unterschiedliche Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder und Kommunen, u. a. mit Mitteln nach dem GVFG.

10. Welche Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken sind in Mecklenburg-Vorpommern im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und in den nachfolgenden Anpassungen enthalten, und welche davon sind den jeweiligen Bedarfskategorien zugeordnet?

Im gegenwärtigen Bedarfsplan für Bundesschienenwege sind folgende Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern enthalten.

Nummer	Strecke	Bedarfsplan
6768	Ducherow – Usedom – Seebad Heringsdorf/Swinoujście (Südanbindung Usedom)	Potenzieller Bedarf

11. In welcher Höhe plant die Bundesregierung Investitionen für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung in Mecklenburg-Vorpommern (bitte jahresgenau aufschlüsseln)?

Die nachfolgenden Angaben entsprechen den bislang zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen (bestehende Baufinanzierungsvereinbarungen). Über weitere Investitionen in Mecklenburg-Vorpommern ist im Lichte der noch zu vereinbarenden Finanzierung der DB InfraGO AG zu entscheiden.

Bedarfsplan Schiene – geplante Investitionen in Mecklenburg-Vorpommern 2024 bis 2027				
Jahr	2024	2025	2026	2027
Mio. Euro	4,9	18,9	25,9	30,3

12. Für welche Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern sind Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt worden, und wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung bzw. Bewilligung (bitte die Projekte mit Status getrennt nach Wiederinbetriebnahmen, Elektrifizierung, Projekten zur Erhöhung der Kapazität, Streckengrunderneuerungen tabellarisch auflisten)?

Derzeit sind keine Mittel für Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen des GVFG beantragt worden.

13. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bereits unternommen und welche Schritte unternimmt sie noch, um die Schienenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern, die der Bedarfskategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet sind, voranzubringen (bitte je Schienenprojekt in dieser Kategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die in Mecklenburg-Vorpommern liegenden Schienenprojekte bzw. Streckenanteile des Vordringlichen Bedarfs vorwiegend in Realisierung oder in Planung:

- ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund (realisiert/Abschnitt Bad Kleinen – Dalwitzhof in Planung),
- Projektbündel 1: ABS Berlin – Rostock (in Realisierung),
- Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg (realisiert/in Planung (neue D-Takt-Maßnahmen in Ludwigslust und Hagenow Land)),
- ABS Lübeck – Schwerin (in Planung),

- ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz (Aufnahme der Planung vorgesehen),
- Maßnahmen des 740-m-Netzes (realisiert).

Folgende zwei Maßnahmen werden aus Bestandsnetzinvestitionen finanziert:

- ABS Berlin – Rostock (in Realisierung),
- ABS Kavelstorf – Rostock Seehafen (in Realisierung).

14. Welche Prüfschritte hat die Bundesregierung bereits bei Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern unternommen, die der Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet sind (bitte je Bahnstrecke im Potenziellen Bedarf auflisten)?

Die Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im BVWP 2030 wurden inzwischen nach der BVWP-Methodik volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis konnten folgende Mecklenburg-Vorpommern räumlich zugeordnete Vorhaben mit einer nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden:

- „ABS Lübeck – Schwerin“,
- „weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen“,
- „kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“,
- Maßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“, unter https://bvwp-projekt.e.de/schiene_2018/M-001-V01/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf beschrieben.

Aktuell befinden sich folgende Vorhaben in Mecklenburg-Vorpommern im Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans:

- ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund,
- ABS/NBS Ducherow – Usedom – Seebad Heringsdorf/Swinoujście.

Bei Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens können diese Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Dies bildet die Voraussetzung für den Beginn einer Planung.

15. Welche Haushaltsmittel sind für die Reaktivierung, den Neubau und den Ausbau seit 1994 in Mecklenburg-Vorpommern geflossen (bitte für Reaktivierung, Neubau und Ausbau in jeweils nach Jahren einzeln angeben)?

Die Bundesfinanzhilfen (BFH) gemäß dem GVFG-Bundesprogramm für Mecklenburg-Vorpommern seit 1994 stellen sich folgendermaßen dar.

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Mecklenburg-Vorpommern	
Jahr	BFH in Mio. Euro (Ist-Ausgaben)
1994	0
1995	0
1996	0
1997	0
1998	3
1999	7

BFH gemäß GVFG-Bundesprogramm in Mecklenburg-Vorpommern	
2000	11
2001	16
2002	21
2003	11
2004	1
2005	0
2006	0
2007	0
2008	0
2009	0
2010	0
2011	0
2012	0
2013	0
2014	0
2015	0
2016	0
2017	0
2018	0
2019	0
2020	0
2021	0
2022	0
2023	1*
Gesamt	71*

* Stand: 31. Dezember.2023

Eine Differenzierung der Fördertatbestände in Neu- und Ausbau bzw. Reaktivierung bestand vor dem Jahr 2020 im Rahmen des GVFG nicht. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat im Jahr 2023 Bundesfinanzhilfen gemäß GVFG in Höhe von rd. 1 Mio. Euro für den Fördertatbestand Neu- und Ausbaumaßnahmen abgerufen.

Folgende Haushaltsmittel sind nach Angaben der Vorhabenträgerin für den Neubau und den Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans seit 2005 nach Mecklenburg-Vorpommern geflossen. Mittelangaben für Bedarfsplanvorhaben für den Zeitraum 1994 bis 2004 sowie für die Reaktivierung ab 1994 liegen nicht vor.

Jahr	Mio. Euro
2005	20,0
2006	10,8
2007	1,3
2008	1,8
2009	4,3
2010	2,4
2011	0,6
2012	0,7
2013	0,9
2014	0,0
2015	0,0
2016	0,1
2017	0,7
2018	0,6

Jahr	Mio. Euro
2019	0,5
2020	1,0
2021	6,4
2022	10,3

16. Wie viel der zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz abgerufen (bitte für jedes Jahr ab 2020 angeben)?

Von den zur Verfügung stehenden GVFG-Mitteln erfolgte folgender Mittelabfluss.

Jahr	GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro (gerundet)
2020	313
2021	272
2022	902
2023	999*

* Stand: 31. Dezember 2023

17. Welche Haushaltsmittel sieht die Bundesregierung im Rahmen von Haushaltsplanungen für die Jahre 2024 und 2025 sowie der mittelfristigen Finanzplanung für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern vor?

Die Auswahl, Priorisierung und Planung der Vorhaben, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anteilig finanziert werden, erfolgt durch die für den ÖPNV zuständigen Länder. Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf die jährlich durch die Länder für die verschiedenen Vorhaben abgerufenen Bundesfinanzhilfen.

18. Wie viele und welche Gespräche hat es zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr der und der Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken gegeben (bitte einzeln unter Angabe der betreffenden Strecke, Datum und ggf. unter Angabe der Mitglieder der Hausleitung auflisten)?

Im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung werden auf allen Ebenen des BMDV Gespräche mit einer Vielzahl von Personen, Verbänden und Organisationen geführt. Eine lückenlose Auflistung von diesen Kontakten, den Umständen ihres Zustandekommens, allen Beteiligten und dem Zweck etwaiger Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu einzelnen Kontakten gekommen sein könnte. Auch können durch Zeitablauf mögliche Kontakte gegebenenfalls nicht mehr nachvollzogen werden. Eine Verpflichtung zur Erfassung und Speicherung sämtlicher zustande gekommener Kontakte besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

Mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern fanden erste Informationsgespräche auf Arbeitsebene zu dem Projekt Reaktivierung Barth – Zingst – Prerow (Darßbahn) in Zusammenhang mit dem GVFG statt. Dabei wurden Sachstände dar-

gestellt sowie Abstimmungen zur Erstellung der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) getroffen.

19. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sind elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind 66 Prozent der Streckenkilometer in Mecklenburg-Vorpommern elektrifiziert.

20. Wie viel Prozent des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sollen bis 2030 elektrifiziert sein?
- a) Wie soll die Elektrifizierung jeweils umgesetzt werden, und durch wen?
- b) Welche Bahnstrecken in Mecklenburg-Vorpommern sind aktuell in Planung für die Elektrifizierung der jeweiligen Strecke, und wie weit sind die Planungen jeweils fortgeschritten (bitte einzeln auflisten)?

Die Fragen 20 bis 20b werden gemeinsam beantwortet.

Die Elektrifizierung Lübeck – Schwerin inkl. neuer Verbindungskurve in Bad Kleinen (ca. 57 km in Mecklenburg-Vorpommern) ist in Planung. Damit wird die Elektrifizierungsquote bis 2030 auf ca. 71 Prozent der Streckenkilometer im Netz der DB AG in Mecklenburg-Vorpommern steigen.

21. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode in Mecklenburg-Vorpommern in Betrieb genommen worden (bitte einzeln auflisten)?
22. Wie viele Gleisanschlüsse sind seit Beginn der 20. Legislaturperiode Mecklenburg-Vorpommern weggefallen (bitte einzeln auflisten)?
29. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in den Jahren 2022 und 2023 in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt, und wie viele neue bzw. reaktivierte Gleisanschlüsse hat die Bundesregierung in diesem Zeitraum gefördert (bitte Anzahl der geförderten Gleisanschlüsse für jedes Jahr einschließlich verausgabter Haushaltsmittel angeben)?

Die Fragen 21, 22 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine Angaben zu Inbetriebnahmen und Stilllegungen/Wegfall von Gleisanschlüssen oder zur Entwicklung der Anzahl vorhandener Gleisanschlüsse. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG sind die Länder zuständig. Nach Mitteilung der DB AG wurde in Mecklenburg-Vorpommern seit Beginn der 20. Legislaturperiode ein neuer Infrastrukturanchluss bei der DB InfraGO AG in Betrieb genommen. Im gleichen Zeitraum fiel ein Gleisanschluss weg. Im Januar 2024 waren demnach in Mecklenburg-Vorpommern 77 Gleisanschlüsse bei der DB InfraGO AG vorhanden.

In den Jahren 2022 und 2023 wurden durch die Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern keine Gleisanschlüsse gefördert.

23. Mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung im Bereich der Reaktivierung bzw. dem Ausbau bzw. dem Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken) in den Jahren 2024 und 2025 in Mecklenburg-Vorpommern?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur voraussichtlichen Baupreissteigerung für einzelne Gewerke des Verkehrsträgers Schiene für die Jahre 2024 und 2025 vor.

Nach Auskunft der DB AG gelingt es dieser, das anspruchsvolle Baupensum zu bewältigen. Die Einflüsse der u. a. aus dem Krieg in der Ukraine resultierenden Materialpreissteigerungen und -engpässe auf laufende Bauvorhaben konnte die DB AG bislang durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie gering halten.

24. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte in Mecklenburg-Vorpommern liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die wegen anhängiger Klagen derzeit nicht vollziehbar sind?

Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 24. April 2016 für das (Teil-)Vorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn Streckenabschnitt Barth – Bresewitz in den Gemeinden Barth und Pruchten, Landkreis Vorpommern-Rügen Bahn-km 29,875 bis 38,301 der Strecke 6778 Velgast – Zingst“ (PFA 1) ist vor dem OVG M-V eine Klage des Landes Mecklenburg-Vorpommerns anhängig. Allerdings ist der PFB kraft Gesetz sofort vollziehbar. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat beim OVG M-V bislang keinen einstweiligen Rechtsschutz beantragt.

25. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung bzw. Ausbau/ bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Mecklenburg-Vorpommern erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss in den Jahren 2024 und 2025?

In folgenden Planrechtsverfahren, die den Aus- oder Neubau von Schienenwegen des Bundes oder die Änderung oder den Ersatzneubau von Eisenbahnbrücken des Bundes zum Gegenstand haben, ist nach Auskunft des EBA in den Jahren 2024 und 2025 eine Planrechtsentscheidung, d. h. ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung, zu erwarten:

- EÜ Lenensruher Weg,
- Streckenertüchtigung Rostock – Berlin, Bf. Neustrelitz,
- Für das (Teil-)Vorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn PFA 2; Strecke 6778 Bresewitz – Zingst (Bahn-km 38.3+01,705 bis Bahn-km 42.9+20,551) und Strecke 6779 Zingst – Prerow (Bahn-km 00.0+00,000 bis Bahn-km 1.9+19,573)“ wird im Zeitraum 2024 bis 2025 ein PFB erwartet. Es steht indes noch eine umfassende Planüberarbeitung aus.

26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Mecklenburg-Vorpommern laufen derzeit Planfeststellungsverfahren (bitte aktuellen Verfahrensstand tabellarisch angeben)?

Folgende Planfeststellungsverfahren laufen derzeit in Mecklenburg-Vorpommern.

Vorhaben	Verfahrensstand
EÜ Lenensruher Weg	Erstellung Planfeststellungsbeschluss, Zuarbeit der DB erforderlich
Streckenertüchtigung Rostock – Berlin, Bf Neustrelitz	Erstellung Planfeststellungsbeschluss
PG, Neubau EÜ Krons Kamp, 571ppü/016-2023#001, 28. August 2023	1:1-Ersatzneubau, derzeit Klärung Umweltbetroffenheit bei der DB
PG, ESTW Borchitz, 571ppc/012-2019#001, 2. PÄ vom 27. März 2023, Kapazitätsänderungen im Dezember 2023 (Mitteilung vom 6. Dezember 2023) an Ref. 23	2. Planänderung wegen Verkaufs des Fährhafens Mukran, Verfahren zur Kapazitätsminderung noch offen
ABS Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin Planfeststellungsabschnitt 1, Neubau Verbindungskurve bei Bad Kleinen	Anhörungsverfahren
Für das (Teil-)Vorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn PFA 2; Strecke 6778 Bresewitz – Zingst (Bahn-km 38.3+01,705 bis Bahn-km 42.9+20,551) und Strecke 6779 Zingst – Prerow (Bahn-km 00.0+00,000 bis Bahn-km 1.9+19,573)“	Es steht noch eine umfassende Planüberarbeitung aus.

Quelle: EBA

27. Für welche Vorhaben (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Mecklenburg-Vorpommern beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die DB AG in den Jahren 2024 und 2025 den Planungsauftrag zu erteilen?

Die Entscheidung zur Planungsaufnahme weiterer Maßnahmen des Bedarfsplans erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung und in Abhängigkeit der Haushaltsmittelbereitstellung.

Die Bundesregierung erteilt keine Planungsaufträge, weil diese sich für den Bedarfsplan Schiene aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben. Im Geltungsbereich des GVFG liegt die Zuständigkeit bei den Bundesländern.

28. Welcher Finanzierungsbedarf ergibt sich für die Vorhaben (Reaktivierung bzw. Ausbau bzw. Neubau von Schienenstrecken (inklusive Brücken)) in Mecklenburg-Vorpommern bis zu ihrer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme (bitte für jedes Projekt jahresgenau angeben inklusive Gesamtsumme), und wie plant die Bundesregierung bzw. die DB AG, diesen Finanzierungsbedarf zu decken (bitte die Finanzierungsquellen darstellen)?

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2021 auf Bundestagsdrucksache 20/7000 verwiesen. Die Deckung des Finanzbedarfs ist Aufgabe des Haushaltsgesetzgebers.

Welche Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem GVFG im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden sollen, wird von den Ländern vorgeschlagen. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht. Nach aktuellem Stand sind keine Reaktivierungsvorhaben, Ausbau- und Neubauvorhaben von Schienenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern in die Kategorie „A“ des GVFG-Bundesprogramms endgültig aufgenommen.

