

Pläne zum Eisenbahnverkehr in Mecklenburg-Vorpommern



Foto: C. Kettler

Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesem Infobrief möchte ich Sie über die Pläne zum Eisenbahnverkehr in Mecklenburg-Vorpommern und insbesondere zum Wiederaufbau der Darßbahn informieren.

Es ist unser erklärtes Ziel durch die Schaffung von attraktiven Eisenbahnverbindungen, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Im Güterverkehr ist ein Beispiel dafür der Bau der neuen Gleisanbindung am Hafen Vierow. Der Hafen wird nun durch ein 1,5 Kilometer langes Gleis an das Hinterland angebunden. Mit dem Gleisanschluss können zudem zukünftig der Umschlag effizienter bewältigt, Industrieansiedlungschancen deutlich erhöht und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafen- und Gewerbestandortes nachhaltig verbessert werden. Wir gehen davon aus, dass das Gleis im Oktober/November 2011 in Betrieb genommen wird.

Dem Güterverkehr zur verbesserten Seehafen-Hinterlandanbindung wie auch dem Personenverkehr dient der laufende Ausbau der Bahnstrecken Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h. Der Ausbau der Strecke Rostock – Berlin für besonders hohe Achslasten von 25 t für schwere Güterzüge wird besonders die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafens Rostock deutlich verbessern.

Wenn der Bund allerdings wie vor kurzem geschehen wichtige Schienenverkehrsprojekte wie das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 auf die lange Bank schiebt, konterkariert das unsere Politik des Ausbaus des Schienenverkehrs. Der Ausbau der Strecke zwischen Lübeck und Stralsund für 160 km/h war Anfang der 90er Jahre in die Liste der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aufgenommen worden. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wird die Fertigstellung für das Jahr 2017 angekündigt. Und jetzt wird das Projekt nach jahrelanger Verzögerung vollends auf die lange Bank geschoben. Vernünftige und zuverlässige Verkehrspolitik sieht anders aus.

Dabei ist der Ausbau der Hauptstrecken auch für die Stärkung des Tourismus in unserem Land unerlässlich. So fahren in den Urlaubsmonaten in beliebten Ferienregionen wie Usedom und Rügen Züge auf einzelnen Strecken öfter und bei Ausschreibungen für den Schienenverkehr werden insbesondere Belange von Touristen wie ausreichender Platz für Fahrräder berücksichtigt.

Ein wichtiger Schritt wird der geplante Wiederaufbau der Darßbahn sein. Damit wird eine bedeutende Tourismusregion in M-V mit dem Schienenverkehr deutlich besser als bisher erreichbar sein.

Mit diesem Projekt wird es möglich sein, mit dem Raum Darß/Zingst ein ökologisch und touristisch wertvolles Gebiet in Zukunft umweltfreundlich, staufrei und bequem mit der Bahn zu erreichen.

2009 hatte ich ein Wirtschaftlichkeitsgutachten für dieses Projekt in Auftrag gegeben. Dabei wurde ein bundesweit standardisiertes Bewertungsverfahren zu Grunde gelegt. Das Gutachten fußt hinsichtlich der Kosten auf Voruntersuchungen der Usedomer Bäderbahn als Eigentümerin der Strecke und Berechnungen der Landesstraßenbauverwaltung für den Neubau der Meiningenbrücke als kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke nach dem Vorbild der neuen Klappbrücke in Wolgast.

Bei der Vergabe des Wirtschaftlichkeitsgutachtens hatten die Regierungsfractionen bereits festgelegt, dass im Rahmen einer detaillierten Entwurfsplanung der genaue Investitionsbedarf zu ermitteln sei, wenn die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens erreichbar ist. Mit dem Ergebnis des Gutachtens bin ich zufrieden. Es zeigt auch weitere Optimierungsmöglichkeiten auf, die wir nutzen wollen.

Mein Ziel ist es, dass die Darßbahn bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 bis Zingst in Betrieb geht. In einem zweiten Bauabschnitt kann die Bahn dann bis Prerow verlängert werden.

Um die Darßbahn möglichst schnell auf die Schiene zu schicken, sollen die Entwurfsplanung und die detaillierten Genehmigungsverfahren für die Eisenbahn und die komplette Neuplanung der Meiningenbrücke zeitlich parallel erfolgen. Der Baubeginn könnte dann bei optimalem Planungsverlauf Ende 2013 erfolgen. Zum Bau der Darßbahn zunächst bis nach Zingst sind Investitionen von ca. 34 Mio. Euro erforderlich, von denen etwa 25,5 Millionen Euro auf Landesmittel entfallen. Die Darßbahn wird damit für mehrere Jahre der Investitionsschwerpunkt unserer Eisenbahnpolitik sein.

Es war wichtig eine gründliche und differenzierte Begutachtung vorgenommen zu haben, ungeachtet mancher tagespolitischer Verlautbarungen der letzten Monate. Ich hoffe, dass die Planung am Ende die finanziellen Annahmen des Gutachtens bestätigt und alle Optimierungsmöglichkeiten ausschöpft, denn gebaut werden kann natürlich nur, wenn der Nutzen-Kosten-Faktor auch nach Vorliegen der Detailplanung stimmt.

Daher kann ich die kürzlich geäußerte Kritik des Steuerzahlerbundes an der fehlenden Wirtschaftlichkeit der Darßbahn nicht nachvollziehen. Der Steuerzahlerbund glaubt offensichtlich mehr zu wissen als die Experten, die die Planung erarbeiten. Das erstaunt mich schon. Die Bürgerinnen und Bürger müssen sicher sein können, dass ihr Steuergeld nur für vernünftige Projekte ausgegeben wird. Es ist gut, wenn uns Politikern dabei jemand auf die Finger sieht. Es ist aber schlecht, wenn gar nicht erst richtig hingeschaut wird.

Für den Tourismus ebenfalls wichtig ist ein Wiederaufbau der Eisenbahnanbindung der Insel Usedom über Karnin. Diese Verbindung würde die Fahrzeit zwischen Berlin und

Usedom deutlich verkürzen und so Touristen in die Region bringen, ohne die Straßen zusätzlich zu belasten. Mein Ziel ist es, dass der Bund das Projekt in den vordringlichen Bedarf des nächsten Bundesverkehrswegeplans einstuft.

Die 1933 gebaute Eisenbahnverbindung wurde 1945 durch die Wehrmacht gesprengt und war Teil der Eisenbahnverbindung von Berlin nach Swinemünde.


Mit freundlichen Grüßen



Volker Schlotmann

Kontakt:

Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin
Telefon: 0385-588-8000
volker.schlotmann@m.mv-regierung.de

**Mecklenburg
Vorpommern** 

MV tut gut.