

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johannes Saalfeld, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Sicherheitstechnik auf Zugstrecken in Mecklenburg-Vorpommern
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Am 29.01.2012 jährte sich zum ersten Mal das Zugunglück von Hordorf in Sachsen-Anhalt, bei welchem 10 Personen ums Leben kamen. Die eingleisige Strecke war für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen und musste daher gemäß § 15 Absatz 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht mit einer sogenannten „Punktförmigen Zugbeeinflussung“ (PZB) ausgestattet werden, die das Unglück durch eine Zwangsbremmung hätte verhindern können. Erst ab einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit über 100 km/h sind solche Sicherheitsmaßnahmen vorgeschrieben. Auch einige Zugstrecken in Mecklenburg-Vorpommern sind bisher nicht mit einer PZB ausgestattet. Gemäß § 15 Absatz 4 EBO können die zuständigen Landesbehörden jedoch auch für Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung vorschreiben.

1. Welche Zugstrecken sind in Mecklenburg-Vorpommern nicht mit einer „Punktförmigen Zugbeeinflussung“ (PZB) oder einer vergleichbaren Sicherheitstechnik ausgestattet (bitte mit der jeweils zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und der Gleisigkeit - eingleisig oder zweigleisig - angeben)?

An folgenden Strecken sind nach Informationen der DB Netz AG, der Usedomer Bäderbahn GmbH und der nichtbundeseigenen Infrastrukturbetreiber im Einklang mit der derzeit gültigen Fassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467), keine Einrichtungen der PZB 90 vorhanden (die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist jeweils in Kilometer pro Stunde (km/h) angegeben):

1. DB Netz AG (alles eingleisige Strecken)

- Hornstorf - Karow (die Nichtausrüstung betrifft nur einen wenig genutzten Teil des Bahnhofs Blankenberg),
- Abzweig Riekdahl - Rostock Seehafen (betroffen sind hier ausschließlich Signale im Bereich des Bahnhofs Rostock Seehafen, Ausfahrt von Güterzügen mit maximal 40 km/h),
- Bentwisch - Rostock Seehafen (betroffen sind hier ausschließlich Signale im Bereich des Bahnhofs Rostock Seehafen, Ausfahrt von Güterzüge mit maximal 40 km/h).

2. Usedomer Bäderbahn GmbH (alles eingleisige Strecken)

- Züssow - Wolgast - Heringsdorf (- Swinemünde, Polen), 80 km/h,
- Abschnitt Zinnowitz - Peenemünde, 80 km/h,
- Velgast - Barth, 60 bis 80 km/h.

3. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturbetreiber (alles eingleisige Strecken)

- Karow - Waren, 60 bis 80 km/h,
- Priemerburg (bei Güstrow) - Karow - Plau (- Meyenburg, Brandenburg), 60 bis 80 km/h,
- Hagenow Stadt - Zarrentin, 60 km/h,
- Neustrelitz - Feldberg (Mecklenburg), 50 km/h,
- Blankenberg - Dabel, 50 km/h,
- Bad Doberan - Kühlungsborn West (Schmalspurbahn mit Spurweite 900 mm), 40 km/h,
- Putbus - Göhren (Rügen) (Schmalspurbahn mit Spurweite 750 mm), 30 km/h.

2. Welche Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind seit dem Unglück von Hordorf mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherheitstechnik ausgestattet worden?

Folgende Strecken wurden seit dem Unfall in Hordorf nach Informationen der DB Netz AG, der Usedomer Bäderbahn GmbH und der nichtbundeseigenen Infrastrukturbetreiber mit Einrichtungen der PZB 90 ausgerüstet:

1. DB Netz AG

- Schwerin - Rehna,
- Schwerin - Parchim,
- Ludwigslust - Parchim - Karow,
- Neustrelitz - Mirow,
- Pasewalk - Löcknitz (Staatsgrenze nach Polen).

2. Usedomer Bäderbahn GmbH

- keine.

3. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturbetreiber

- Hagenow Land - Hagenow Stadt.

3. Bei welchen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern, die noch keine PZB haben, ist die Ausrüstung mit PZB oder mit einer vergleichbaren Sicherheitstechnik konkret geplant (bitte jeweils mit dem geplanten Fertigstellungsdatum angeben)?

Nach Informationen der DB Netz AG, der Usedomer Bäderbahn GmbH und der nichtbundes-eigenen Infrastrukturbetreiber stellt sich die weitere Planung zur Ausrüstung von Strecken mit PZB wie folgt dar:

1. DB Netz AG

Alle in der Antwort zu Frage 1 genannten Strecken sollen bis zum 01.07.2012 mit PZB ausgerüstet sein.

2. Usedomer Bäderbahn GmbH

- Abschnitt Bansin - Heringsdorf (geplante Inbetriebnahme Juni 2012),
- Abschnitt Heringsdorf - Swinemünde (geplante Inbetriebnahme Juni 2012),
- Abschnitt Bansin - Ückeritz - Koserow - Zempin (geplante Inbetriebnahme Herbst 2012),
- Abschnitt Zempin - Zinnowitz - Trassenheide (geplante Inbetriebnahme Juni 2013),
- Abschnitt Wolgast - Hohendorf - Züssow (geplante Inbetriebnahme Herbst 2013),
- Abschnitt Zinnowitz - Peenemünde (keine PZB-Ausrüstung, denn es pendelt nur ein Zug),
- Velgast - Barth (gegenwärtig keine PZB-Ausrüstung, da immer nur ein Zug auf der Strecke fährt).

3. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Unter Berücksichtigung der geringen Streckengeschwindigkeit und Besetzung der Lokomotiven jeweils mit Lokführerin beziehungsweise Lokführer und Heizerin beziehungsweise Heizer sollen die Schmalspurstrecken Bad Doberan - Kühlungsborn West und Putbus - Göhren (Rügen) nicht mit PZB ausgerüstet werden.

Die Strecke Karow - Waren soll innerhalb der in der Änderungsverordnung zur EBO genannten Übergangsfrist mit PZB (gemäß Verordnungsentwurf bis zum 31.12.2014) ausgerüstet werden.

Auf den Strecken Priemerburg (bei Güstrow) - Karow - Plau (- Meyenburg, Brandenburg), Hagenow Stadt - Zarrentin, Neustrelitz - Feldberg (Mecklenburg) und Blankenberg - Dabel verkehren derzeit nur an einzelnen Wochentagen einzelne Züge. Eine PZB-Ausrüstung dieser Strecken ist unter Berücksichtigung dieses Verkehrsaufkommens und des finanziellen Aufwandes für die Betreiber derzeit nicht in Planung.

4. Hat die Landesregierung von der Regelung des § 15 Absatz 4 Nummer 2 EBO Gebrauch gemacht und die Ausrüstung der in Frage 1 genannten Strecken mit einer Zugbeeinflussung vorgeschrieben und wenn nicht, warum wurde nicht von der Regelung Gebrauch gemacht (Begründung bitte zu jeder in Frage 1 genannten Strecke angeben)?

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse im nichtbundeseigenen Eisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern wurde von der Regelung in § 15 Absatz 4 Nummer 2 der EBO bisher kein Gebrauch gemacht.

5. Hat sich die Landesregierung seit dem Unglück von Hordorf beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung gemäß § 15 Absatz 4 Nummer 1 EBO eingesetzt und wenn nicht, warum sah die Landesregierung dafür bisher keine Notwendigkeit?

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung arbeitet in der Bund-Länderarbeitsgruppe zur Änderung der EBO in Sachen Ausrüstung der Eisenbahnstrecken mit Zugbeeinflussung mit. Mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Änderungsverordnung ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Die im Land Mecklenburg-Vorpommern tätigen bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (DB Netz AG und Usedomer Bäderbahn GmbH) haben in den regelmäßigen Abstimmungen mit dem Land konkrete Pläne für die Ausrüstung der von ihnen betriebenen Strecken vorgelegt (siehe auch Antworten zu den Fragen 2 und 3).

Einer Ergänzung beziehungsweise Änderung dieser Ausbaupläne - gegebenenfalls durch Einschaltung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - bedarf es aus Sicht der Landesregierung nicht.