

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Sicherheit im Bahnverkehr

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Wie entwickelte sich in den vergangenen fünf Jahren in Mecklenburg-Vorpommern die jährliche Anzahl der Übergriffe auf Reisende in Zügen und auf Bahnhöfen?
2. Wie bewertet die Landesregierung diese Entwicklung?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammenhängend beantwortet.

Die Polizeiliche Kriminalstatistik lässt keine Differenzierung nach Übergriffen auf Reisende in Zügen und auf Bahnhöfen zu. Mithin können die Fragen nicht beantwortet werden.

3. Welche Maßnahmen hat das Land, ggf. in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen, um die Anzahl der Übergriffe auf Reisende in Zügen und auf Bahnhöfen in Mecklenburg-Vorpommern zu senken bzw. Übergriffe zu verhindern?

Die Bundespolizei ist für die Züge und für die Bahnhöfe der bundeseigenen Eisenbahnen zuständig. Es handelt sich hierbei um den weitaus überwiegenden Teil der Eisenbahnverkehrsleistungen in Mecklenburg-Vorpommern. Hierzu können keine Aussagen getroffen werden.

Ein Kriminalitätsbrennpunkt für die in den Zuständigkeitsbereich der Landesregierung fallenden Züge und Bahnhöfe kann bislang nicht ausgemacht werden. Dementsprechend bestehen dort keine speziellen Maßnahmen zur Kriminalitätsbekämpfung.

4. Inwieweit macht das Land bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen des SPNV Vorgaben in Bezug auf die Gewährleistung der Sicherheit für Reisende oder beabsichtigt solche Vorgaben zu machen, etwa durch Zugbegleitung (Kundenbetreuerinnen/Kundenbetreuer) und/oder Sicherheitspersonal?

Die Verträge zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern treffen Festlegungen zum Einsatz von Zugbegleitpersonal beziehungsweise zum Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal. Mit Ausnahme der Linien S1, S2 und S3 der Rostocker S-Bahn sowie der Linie RB26 Bergen - Lauterbach Mole sind alle Züge im SPNV mit Zugbegleitpersonal besetzt. Auf den Linien S1, S2 und S3 erfolgt ein schwerpunktbezogener Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal.

Die Mehrzahl der im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzten Züge verfügt zudem über technische Einrichtungen zur Videoüberwachung.

5. Welche Streckenabschnitte in Mecklenburg-Vorpommern werden aktuell durch Elektronische Stellwerke gesteuert?

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern sind derzeit keine Elektronischen Stellwerke (ESTW) vorhanden.

Für die außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Landesregierung liegenden Eisenbahnstrecken des Bundes hat die DB Netz AG folgende Angaben gemacht. Derzeit werden folgende Streckenabschnitte beziehungsweise Betriebsstellen in Mecklenburg-Vorpommern durch ESTW gesteuert:

- Strecke 1122: Güstrow - Priemerburg - Lalendorf - Teterow - Malchin (ausschließlich),
- Strecke 1122: Stavenhagen (ausschließlich) - Grischow - Kleeth - Blankenhof - Neubrandenburg (ausschließlich),
- Strecke 1122: Sponholz (ausschließlich) - Oertzenhof - Strasburg (ausschließlich),
- Strecke 6081: Pasewalk - Jatznick - Ducherow - Anklam - Züssow - Greifswald - Miltzow,
- Strecke 6088: Drewin - Neustrelitz Hbf - Blankensee - Burg Stargard - Neubrandenburg (ausschließlich),
- Strecke 6100: Grabow - Ludwigslust - Jasnitz - Hagenow Land - Pritzier - Brahlstorf - Boizenburg - Schwanheide,
- Strecke 6321: Altefähr - Lietzow,

- Strecke 6322: Ribnitz-Damgarten Ost - Altenwillershagen - Buchenhorst - Velgast - Martensdorf - Langendorf,
- Strecke 6325: Kratzeburg - Kargow - (Waren (Müritz) ausschließlich) - Grabowhöfe - Vollrathsrufe - Langhagen - Lalendorf Ost - Plaaz - Laage - Kavelstorf ,
- Strecke 6327: Strasburg (ausschließlich) - Blumenhagen - Pasewalk - Pasewalk Ost - Löcknitz - Grambow Grenze,
- Strecke 6441: Lüblow - Rastow - Holthusen - Schwerin-Görries - Schwerin Hbf,
- Strecke 6776: Prora - Ostseebad Binz,
- Strecken 6921/6929/6930: Wismar (ausschließlich) - Hageböck - Bad Doberan - Groß Schwaß - Rostock (ausschließlich) - Sanitz - Tessin,
- Strecke 6933: Plate (ausschließlich) - Crivitz - Parchim (ausschließlich).

6. Welche weiteren Streckenabschnitte in Mecklenburg-Vorpommern sollen zukünftig noch durch Elektronische Stellwerke gesteuert werden?

Planungen für ESTW im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern sind der Landesregierung nicht bekannt. Für den Bereich der bundeseigenen Schieneninfrastruktur hat die DB Netz AG folgende Angaben übermittelt:

- Strecke 1122: Grevesmühlen - Bobitz - Bad Kleinen - Ventschow - Blankenberg - Warnow, Betriebsstellen Stavenhagen, Malchin und Strasburg,
- Strecke 6321: Rambin, Samtens, Bergen auf Rügen, Lancken, Sassnitz,
- Strecke 6322: Rostock Warnowbrücke West - Riekdahl - Bentwisch - Rövershagen - Gelbensande - Ribnitz-Damgarten West,
- Strecke 6325: Waren (Müritz), Rostock Hbf, Rostock-Bramow, Warnemünde,
- Strecke 6441: Carlshöhe - Lübstorf,
- Strecke 6441: Dorf Mecklenburg - Wismar,
- Strecke 6443 und 6925: Rostock Seehafen,
- Strecke 6446: Bützow - Schwaan - Pölchow,
- Strecke 6933: Plate.

7. Welche Bahnstrecken bzw. Streckenabschnitte in Mecklenburg-Vorpommern wurden in den vergangenen fünf Jahren auf welche Art und Weise modernisiert?

Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden in den vergangenen fünf Jahren nachfolgende Bahnstrecken beziehungsweise Streckenabschnitte modernisiert:

Bad-Doberan - Kühlungsborn West	Gleissanierung km 0,815 - km 1,585 Goethestraße - Dammchaussee in Bad Doberan
Bad-Doberan - Kühlungsborn West	Gleissanierung Kühlungsborn Mitte km 13,2 - km 13,6
Bad-Doberan - Kühlungsborn West	Gleisneubau von km 6,720 - km 8,700 - Abschnitt Heiligendammer Wald und Kurve Gespensterwald
Bad-Doberan - Kühlungsborn West	Komplexe Sanierung und Modernisierung von 3 technischen Bahnsicherungsanlagen in der Ortslage Kühlungsborn
Bad-Doberan - Kühlungsborn West	Ausbau des Streckenabschnittes Bad Doberan - Kühlungsborn, km 11,6 - km 11,9
Putbus - Göhren	Erneuerung der technischen Sicherungsanlage des Bahnübergangs Serams
Putbus - Göhren	Erneuerung der technischen Sicherungsanlage des Bahnübergangs Binz
Karow - Waren (Müritz)	Neubau Haltepunkt Inselstadt Malchow
Neustrelitz - Mirow	Einführung Zugleitbetrieb
Neustrelitz - Mirow	Reaktivierung Bahnhof Mirow
Neustrelitz - Mirow	Aufhöhung von Bahnsteigen
Neustrelitz - Mirow	Umgestaltung Sicherungstechnik Bahnhof Zirtow
Neustrelitz - Mirow	Neubau Haltepunkt Weißer See
Neustrelitz - Mirow	Umgestaltung der Einfahrt Bahnhof Neustrelitz Süd
Neustrelitz - Mirow	Erneuerung Gleis 1 Bahnhof Zirtow
Karow - Malchow	Nachrüstung Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) Karow - Malchow

Für den Bereich der bundeseigenen Schieneninfrastruktur hat die DB Netz AG folgende Angaben übermittelt:

Die Strecke Berlin - Rostock (Streckennummer 6088 und 6325) wurde zum Ausbau auf eine zulässige Geschwindigkeit von 160 km/h und eine Radsatzlast von 25 Tonnen ertüchtigt. Hierzu erfolgte die Erneuerung des Unterbaus, Oberbaus, Ingenieurbauwerke, Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik inkl. ESTW. Folgende Projektabschnitte wurden dabei von 2012 bis 2016 erneuert (a - ausschließlich, e - einschließlich): Waren (Müritz) (a) - Lalendorf/Ost (e), Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg - Neustrelitz (a), Kratzburg (a) - Waren (a), Neustrelitz (a) - Kratzburg (e).

Des Weiteren wurde auf der Strecke Schwerin - Parchim (Streckennummer 6933) eine Geschwindigkeitserhöhung realisiert. In den vergangenen fünf Jahren wurden zudem die Bahnhöfe Grischow, Kleeth, Blankenhof, Crivitz, Pasewalk Ost, Löcknitz mit ESTW ausgerüstet.

8. In welcher Höhe und aus welchen jeweiligen Finanzierungsquellen (Mittel der EU, des Bundes, des Landes, ggf. weiterer Dritter) kamen dabei Fördermittel zum Einsatz?

Für nichtbundeseigene Eisenbahnen kamen etwa 6,34 Millionen Euro zum Einsatz, davon 4,35 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln und 1,99 Millionen Euro aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Für die bundeseigene Schieneninfrastruktur hat die DB Netz AG folgende Angaben übermittelt. Die Streckenertüchtigung Berlin - Rostock (Streckenummer 6088 und 6325) wird aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanziert. Anteilig erfolgte mit Mitteln des EFRE-Bundesprogramm 2007 bis 2013 in Mecklenburg-Vorpommern eine Förderung von rund 49,7 Millionen Euro. In der Geschäftseinheit Regionalnetze wurden in den Jahren 2012 bis 2016 für punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur Bundesmittel aus der LuFV in Höhe von 105,42 Millionen Euro eingesetzt. Fördermittel des Landes kamen nicht zum Einsatz.