



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Dorothea Frederking (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Erhaltung des Bahnhaltepunktes Meßdorf**

Kleine Anfrage - KA 6/7804

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Stendal-Salzwedel-Uelzen müsste am Bahnhaltepunkt Meßdorf ein zweiter Bahnsteig gebaut werden. Entsprechende Planungen liegen bereits vor. Demnach seien ca. 400.000 Euro für den Bau des zweiten Bahnsteiges erforderlich. Hinzu kommen die jährlichen Unterhaltungskosten für das Land in Höhe von ca. 25.000 Euro durch die anfallenden Stationskosten je Zughalt gemäß Stationspreissystem der DB Station & Service AG. Für die Kosten des Baus des zweiten Bahnsteiges und die weiteren jährlichen Unterhaltungskosten sind weder die Deutsche Bahn noch das Land bereit zu zahlen. Eine Auflassung (Schließung) des vorhandenen Bahnhaltepunktes Meßdorf ist beschlossen und soll voraussichtlich ab 2014 umgesetzt werden. Dieses wird damit begründet, dass bei einer zweigleisigen Strecke ein einseitiger Bahnsteig nicht funktioniere und die Nachfrage aufgrund geringer Anzahl von Ein- und Aussteigern (20 bis 30 Personen täglich) nicht gegeben sei.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

- 1. Wurde in Zusammenarbeit mit allen Akteuren geprüft, ob eine kostengünstigere Variante für den Bau des zweiten Bahnsteiges bauseitig (bspw. in Form einer kostengünstigen Holzkonstruktion - wie seinerzeit als Interimslösung am ICE-Bahnhof Jena-Paradies verwendet) realisierbar ist? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

Die von der DB Station & Service AG erwogene Variante des Baus eines zweiten Bahnsteiges stellt bereits die kostengünstigste Variante dar.

Die Errichtung eines Provisoriums ist bei Neubauten und insbesondere vor dem Hintergrund des Charakters der Strecke als Bestandteil des TEN-Netzes nicht genehmigungsfähig.

- 2. Sind darüber hinaus auch Möglichkeiten zum Weiterbetrieb des Haltepunktes bei Nutzung von nur einem - dem vorhandenen - Bahnsteig durch organisatorische Maßnahmen wie z. B. eine Reduzierung der Halte oder Nutzung als Bedarfshaltestelle geprüft worden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

Möglichkeiten des Weiterbetriebs wurden bereits seit 1998 geprüft. Denn der Abstellentscheidung ging ein ausführlicher Prüfungsprozess voraus. Das negative Prüfergebnis wurde dem Landkreis Stendal bereits im Jahr 2008 mitgeteilt.

Ergebnis der Prüfung war u. a., dass der Erhalt der Zugangsstelle aufgrund der geringen Nachfrage und des geringen Nachfragepotentials nicht wirtschaftlich ist. Vor diesem Hintergrund wurde die Möglichkeit zum Weiterbetrieb auf niedrigerem Niveau (z. B. durch Reduzierung der Halte oder als Bedarfshaltestelle) nicht geprüft, weil die Reduzierung der Halte die Wirtschaftlichkeit weiter verschlechtern würde. Denn bei der jährlichen Festsetzung der Stationsgebühren durch die DB Station & Service AG werden die entstehenden Betriebskosten auf die Zahl der Stationshalte in der jeweiligen Kategorie umgelegt. Bedarfshalte sind, wie hier bei Streckengeschwindigkeiten von 160 km/h, unzulässig.

- 3. Der Einbau von Weichen würde einen Gleiswechsel möglich machen, so dass Züge aus beiden Richtungen kommend am bereits bestehenden Bahnsteig halten könnten. Der Bau eines zweiten Bahnsteiges wäre damit nicht mehr zwingend notwendig. Wurde dies im Zuge der Planungen für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Stendal-Salzwedel-Uelzen als mögliche Alternative zur Erhaltung des Bahnhofpunktes Meßdorf geprüft?**

Der Einbau von Weichen wurde als Alternative für einen zweiten Bahnsteig nicht geprüft (zur Begründung siehe Kosten - Antwort zu Frage 4).

- 4. Wie hoch wären die Kosten für den Einbau von zusätzlichen Weichen inkl. der Anbindung in die elektronische Fernsteuerung und Signaltechnik, um den Gleiswechsel zu ermöglichen? Falls diese Variante nicht geprüft wurde, bis wann denkt die Landesregierung, dieses zu tun? Wie bewertet die Landesregierung die fahrplantechnische Umsetzung dieser Gleiswechsel-Variante?**

Auch wenn diese Variante nicht geprüft wurde, lässt sich der Aufwand für einen solchen Einbau aufgrund von Erfahrungswerten grob einschätzen. Unterstellt wird hier der Einbau von vier zusätzlichen Weichen.

Der Aufwand läge für den Einbau und die Einbindung in das elektronische Stellwerk bei über 0,7 Mio. € (einschl. Weichenheizung sowie Anpassung der Sicherungstechnik und Fahrleitung). Hinzu kämen die laufenden jährlichen Betriebskosten.

Die Landesregierung bewertet die fahrplantechnische Umsetzung als ungünstig. Sie würde dazu führen, dass die Streckenkapazität stark eingeschränkt wird, was durch den zweigleisigen Ausbau gerade ausgeräumt werden soll. Dies würde dem Ausbauziel zuwiderlaufen.

- 5. Ist in den Planungen für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Stendal-Salzwedel-Uelzen im Bereich Meßdorf der Einbau von zusätzlichen Weichen bereits projektiert, um Überholvorgänge für schnellere Züge zu ermöglichen? Falls ja, inwiefern könnten diese genutzt werden, um den Haltepunkt Meßdorf zu integrieren und den Gleiswechsel zum Halten der Regionalbahnen an dem bereits vorhandenen Bahnsteig zu nutzen? Wie hoch wären die zusätzlichen Kosten für eine solche Integration des Haltepunktes Meßdorf?**

Im Streckenausbaukonzept sind Weichen/Überleitverbindungen in Hohenwulsch und Brunau-Packebusch vorgesehen. Weitere Weichen sind nicht projektiert.

- 6. Unter welchen Voraussetzungen würde die Deutsche Bahn AG die weitere Unterhaltung des Bahnhofpunktes in Meßdorf gewährleisten, um damit die Anbindung in der Fläche aufrecht zu erhalten?**

Die DB AG wäre zur weiteren Unterhaltung des Bahnhofpunktes nur bereit, wenn das Land die Kosten für den neuen zweiten Bahnsteig sowie für die Investition in den bestehenden Bahnsteig trägt.