

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Peter Hettlich, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/11749 –**

Stand der Umsetzung von Verkehrsprojekten des Bundes in Mecklenburg-Vorpommern

Presseberichten zufolge (Ostsee-Zeitung vom 18. November 2008) gibt es bei der Realisierung des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1“ (Bahnstrecke Lübeck–Rostock–Stralsund) weiter Verzögerungen. Die Verzögerungen werden in Mecklenburg-Vorpommern insbesondere als hinderlich für die Entwicklung des Tourismuslandes gesehen. Kritik am offenbar gedrosselten Investitionstempo kommt auch vom Verkehrsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern Volker Schlotmann. Dass die Bahn in Mecklenburg-Vorpommern gegenüber anderen Verkehrsträgern an Boden verloren hat, zeigen u. a. Erhebungen des Landestourismusverbandes. Danach kamen noch 1998 rund elf Prozent der Gäste mit der Bahn. Mittlerweile ist der Anteil der Bahn auf knapp sieben Prozent eingebrochen.

1. In welchem Umfang hält die Bundesregierung an der Realisierung des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1“ fest, und wann rechnet sie mit der vollständigen Realisierung
 - a) der Ertüchtigung der Strecke Lübeck–Bad Kleinen auf 160 km/h?
 - b) des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Rostock–Stralsund?
 - c) der Sanierung der Strecke Schwerin–Bad Kleinen?
 - d) der Sanierung der Strecke Schwaan–Rostock?
 - e) des Ausbaus des Bahnknotens Rostock?

Die Bundesregierung hält an dem Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs fest. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2009 wird auch dieses Projekt untersucht werden. Konkrete Aussagen über die Fertigstellung dieser Maßnahme sind derzeit nicht möglich. Der Ausbau des Bahnknotens Rostock ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens.

2. a) Welche Gründe gibt es für den Verzug bei der Realisierung des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1“?
- b) Auf welche Weise will die Bundesregierung auf eine zügige Umsetzung hinwirken?

Auf Grund der Einsparauflagen aus der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses vom Deutschen Bundestag und Bundesrat vom Dezember 2003 zum Subventionsabbau ergab sich die Notwendigkeit zur Priorisierung sowohl der laufenden als auch der neu zu beginnenden Schienenvorhaben im Mittelfristzeitraum 2006 bis 2010. Hiervon war auch das „VDE 1“ betroffen. Gleichwohl hat die Realisierung des Projektes „Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE 1)“ für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch weiterhin eine hohe Bedeutung.

3. Wann erfolgt die Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Stralsund–Greifswald–Berlin auf 160 km/h, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung?

Mit dem Ausbau der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 160 km/h als 1. Baustufe wurde im Jahr 2002 begonnen. Es ist davon auszugehen, dass der Streckenausbau Investitionen in Höhe von mehr als 500 Mio. Euro erfordern wird. Die Realisierung der 1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen, für die der Bund der Deutschen Bahn AG (DB AG) jährlich Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung stellt.

Die elektronischen Stellwerke (ESTW) Angermünde und Prenzlau sind bereits fertiggestellt und beim ESTW Anklam wurden die ersten Inbetriebnahmestufen abgeschlossen. Ende 2009 wird das ESTW Anklam insgesamt fertiggestellt sein. Damit wird die gesamte Strecke von Berlin bis Stralsund mit ESTW-Technik ausgerüstet sein.

Der Umbau einzelner Bahnhöfe – wie der Bahnhöfe in Angermünde, Eberswalde und Züssow – konnte ebenfalls abgeschlossen werden. Der Umbau des Bahnhofs Greifswald soll Ende des Jahres 2009 abgeschlossen sein. Zwischenzeitlich wurde im Dezember 2008 in Greifswald die sog. Bahnparallele in Betrieb genommen, in deren Ergebnis alle Bahnübergänge in Greifswald beseitigt wurden.

4. a) Gibt es eine Vereinbarung der Bundesregierung mit der Deutschen Bahn AG zur Sanierung der Hauptstrecken Stralsund–Neubrandenburg–Neustrelitz und Lübeck–Neubrandenburg–Stettin?
- b) Wenn ja, welchen Umfang haben diese, und wann ist mit ihrer Umsetzung zu rechnen?
- c) Für welche Höchstgeschwindigkeit sollen diese Strecken ertüchtigt werden?
- d) Welche Kapazitäten für den Güterverkehr sind vorgesehen?

Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der DB AG, die Sanierung der Eisenbahnstrecken Stralsund–Neubrandenburg–Neustrelitz beziehungsweise Lübeck–Neubrandenburg–Stettin betreffend, wurden nicht geschlossen.

5. a) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Personenverkehr auf der Relation Berlin–Rostock dem Fernverkehr zuzurechnen ist?

Auf der rund 220 km langen Relation Berlin–Rostock verkehren Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Zuordnung der Züge zum SPNV richtet sich nach § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG). Es ist zu berücksichtigen, dass Reisende auch die Gesamtstrecke in Zügen des SPNV zurücklegen, um preisgünstige Angebote zu nutzen, die nur in Zügen des SPNV gültig sind, z. B. das Schöne-Wochenende-Ticket.

- b) Wenn sie diesen Verkehr dem Fernverkehr zurechnet, wann und wie will sie ihrer Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) auf dieser Strecke ausfüllen, und wie viele Fernzugverbindungen hält die Bundesregierung auf dieser Strecke zur Erfüllung des Auftrags aus Artikel 87e Absatz 4 GG für notwendig?

Die Bundesregierung nimmt die Verantwortung nach Artikel 87e Abs. 4 GG wahr, indem sie den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Investitionszuschüsse für den Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen zur Verfügung stellt. Dies gilt auch für den Ausbau der Relation Berlin–Rostock. Hiermit wird ein marktgerechtes Verkehrsangebot ermöglicht. Im SPFV ist dies eine unternehmerische Aufgabe der Unternehmen, im SPNV liegt die Verantwortung bei den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern. Im Übrigen kommt es nicht darauf an, eine bestimmte Anzahl von Zügen oder eine bestimmte Taktfolge anzubieten, sondern dann Verkehrsleistungen anzubieten, wenn sie vom Markt nachgefragt werden.

- c) Wie bewertet die Bundesregierung den Laufweg der überwiegend über Güstrow verkehrenden Personenzüge Rostock–Berlin obwohl wegen der kürzeren Fahrzeiten der Abschnitt Rostock–Plaaz–Lalendorf der Strecke Rostock–Berlin bereits für Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h ertüchtigt wurde?

Die Linienführung der RegionalExpress (RE)-Linie 5 wird von dem zuständigen Aufgabenträger im SPNV vorgegeben.

6. Welchen Stand haben die Gespräche mit den Nachbarländern zur Realisierung der internationalen Schienenprojekte
- a) Berlin–Rostock (–Skandinavien)
- b) Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien), und wie bewertet die Bundesregierung jeweils derzeit den Realisierungszeitraum dieser Projekte?

Derzeit finden keine Gespräche mit den Nachbarländern statt.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern zum Bau einer Eisenbahnverbindung über die bestehende Meiningenbrücke bei Barth?

Gemäß Artikel 87e Absatz 4 GG finanziert der Bund entsprechend § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) Neu- und Ausbaumaßnahmen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage des aktuellen Bedarfsplans. Die Schienenverbindung über die bestehende Meiningenbrücke ist nicht Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans. Eine Bewer-

tung dieses Projektes durch die Bundesregierung erfolgte somit nicht. Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stehen auf der Grundlage des § 8 Absatz 2 BSchwAG Bundesmittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Von den bereitgestellten Mitteln ist ein prozentualer Anteil für das Land Mecklenburg-Vorpommern zu dessen Disposition vorgesehen.

8. Welchen Nutzen für Mecklenburg-Vorpommern sieht die Bundesregierung in der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Lübeck–Bad Kleinen, und welche Studien und Untersuchungen belegen aus Sicht der Bundesregierung einen solchen Nutzen?
9. Welchen Nutzen für Mecklenburg-Vorpommern sieht die Bundesregierung in der Eisenbahn-Verbindungskurve bei Bad Kleinen, und welche Studien und Untersuchungen belegen aus Sicht der Bundesregierung einen solchen Nutzen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bahnstrecke Lübeck–Bad-Kleinen ist Bestandteil der Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund. Im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege ist diese Maßnahme in der Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ enthalten. Durch den Ausbau der Ost-West-Schienen-Achse werden die Zentren Mecklenburg-Vorpommerns, wie z. B. Schwerin, Rostock, Stralsund und Wismar, an das Schienennetz der alten Bundesländer angebunden. Darüber hinaus hat dieses Projekt eine erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenraums in Mecklenburg-Vorpommern und die Anbindung der skandinavischen bzw. osteuropäischen Staaten.

10. Welchen Nutzen für Mecklenburg-Vorpommern sieht die Bundesregierung in der Autobahn 14, und welche Studien und Untersuchungen belegen aus Sicht der Bundesregierung einen solchen Nutzen?

Mecklenburg-Vorpommern profitiert zum Beispiel durch die Stärkung seiner maritimen Standorte aufgrund einer deutlich verbesserten Hinterlandanbindung. Die Autobahn 14, Magdeburg (Autobahn 2)–Wittenberge–Schwerin (Autobahn 24) ist auch nach aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnungen, die von der Ingenieurgruppe IVV Aachen nach dem anerkannten gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswege für den Gesamtstraßenzug ermittelt wurden, gesamtwirtschaftlich sehr vorteilhaft.

11. Welche Ortsumgehungen bzw. Autobahnzubringer in Mecklenburg-Vorpommern werden derzeit planerisch umgesetzt, und wann ist nach aktuellem Kenntnisstand mit deren Realisierung zu rechnen
 - a) Ortsumgehung Neubrandenburg?
 - b) Ortsumgehung Anklam?
 - c) Ortsumgehung Levenhagen?
 - d) Ortsumgehung Waren?
 - e) Ortsumgehung Mirow (W)?
 - f) Ortsumgehung Mirow (S)?
 - g) BAB-Zubringer Schwerin?
 - h) Ortsumgehung Wolgast?

Für alle aufgeführten Ortsumgehungen und Autobahnzubringer des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgt in Mecklenburg-Vorpommern derzeit die Planung.

Als Nächstes wird für die beiden Ortsumgehungen Bundesstraße 109 Anklam (1. Baustufe) und Bundesstraße 109 Levenhagen Baurecht erwartet. Die Realisierung von Projekten ist abhängig von der Baureife der einzelnen Projekte sowie der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln. Aussagen zu einem Realisierungszeitpunkt der aufgeführten Maßnahmen sind deshalb derzeit nicht möglich.

12. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Fahrrinnen der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern zu erweitern?

Wenn ja, welche sind dies, welche Fahrrinntiefe ist jeweils vorgesehen, und wann ist mit der Realisierung zu rechnen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Fahrrinne des nördlichen Peenestroms nach Wolgast im Jahr 2009 auf NN – 7,50 m zu vertiefen. Außerdem hat die Bundesregierung einen Planungsauftrag für die erwogene Vertiefung der Zufahrt zum Hafen Wismar erteilt.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung weitere Unterhaltungs-, Neubau- oder Erweiterungsmaßnahmen an Wasserwegen des Bundes in Mecklenburg-Vorpommern?

Wenn ja, um welche handelt es sich, und wann sollen diese realisiert werden?

Die Bundesregierung wird Unterhaltungsbaggerarbeiten an den Seeschiffahrtsstraßen Mecklenburg-Vorpommerns durchführen, sofern es erforderlich ist. Die einzigen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich Mecklenburg-Vorpommerns sind die Müritz-Elde-Wasserstraße mit der Stör-Wasserstraße, die Müritz-Havel-Wasserstraße sowie die Peene. Daran finden Ausbau, Neubau oder Erweiterungsmaßnahmen nicht statt.

Die Unterhaltungsarbeiten umfassen hier die Dammnachsorge und Arbeiten an den Ufern und am Gewässerbett. Größere Baumaßnahmen umfassen die schrittweise Grundinstandsetzung der Schleusen, einschließlich deren Umrüstung auf den automatischen Betrieb und den Ersatzneubau von Wehranlagen.

