

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Enrico Komning, Leif-Erik Holm, Tino Chrupalla, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/25391 –

Oberzentrum Neubrandenburg vom Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn abgehängt – Voraussetzungen für eine IC-Anbindung

Vorbemerkung der Fragesteller

Wie sich aus dem Rahmenfahrplan der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr AG ergibt, bleibt die mecklenburgische Kreisstadt Neubrandenburg – immerhin das drittgrößte Oberzentrum im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern – weiter ohne Anbindung an das deutsche Fernverkehrsnetz. Trotz bundesweit geplanter Umstellung auf den sog. Deutschland-Takt, der Regionen besser miteinander verbinden will und die Attraktivität des Bahnfahrens erhöhen soll, bleibt Neubrandenburg außen vor und erhält keinen direkten Anschluss an den Fernverkehr der DB Fernverkehr AG.

1. Ist die Bundesregierung vom Vorstand der DB Fernverkehr AG darüber informiert worden, ob mittel- oder langfristig ein Halt in Neubrandenburg vorgesehen ist oder welche infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um Neubrandenburg in das Fernverkehrsnetz einzubinden?
2. Sind Untersuchungen für einen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg („Berliner Nordbahn“, Strecke 6088) vorgenommen worden, und wenn ja, wäre durch einen zweigleisigen Ausbau eine deutliche Erhöhung der Streckenkapazität und der Fahrplanstabilität erreichbar, und wird hierfür eine Notwendigkeit gesehen?
3. Sind Untersuchungen für eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h auf dem Streckenabschnitt zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg („Berliner Nordbahn“, Strecke 6088) vorgenommen worden, und wenn ja, wäre es möglich, die Fahrzeit zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz auf rund 25 Minuten zu verkürzen?

4. Wäre es nach Kenntnis der Bundesregierung bei Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen zwischen Berlin und Neustrelitz und der in den Fragen 3 und 4 genannten Maßnahmen möglich, die Reisezeit zwischen Berlin Hbf. und Neubrandenburg bei zwei Zwischenhalten in Oranienburg und in Neustrelitz auf ca. eine Stunde bis eine Stunde und 20 Minuten zu verkürzen?
5. Wäre es – unter der Voraussetzung der Ertüchtigung des Streckenabschnittes zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg – nach Kenntnis der Bundesregierung möglich und aus Sicht der DB Fernverkehr AG betriebswirtschaftlich sinnvoll, eine IC-Verbindung von Dresden Hbf. über Flughafen BER, Berlin Hbf. (tief) alternierend nicht nur über Waren nach Rostock bzw. Warnemünde zu führen, sondern auch bis nach Neubrandenburg, sodass eine Einbindung Neubrandenburgs in das Fernverkehrsnetz und an den Flughafen BER möglich wird?
6. Mit welchem Investitionsaufwand ist für eine Ertüchtigung des Streckenabschnitts zwischen Neustrelitz zu rechnen bei
 - a) einem zweigleisigen Ausbau,
 - b) einer Ertüchtigung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h?

Die Fragen 1 bis 6b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde eine Ausbaustrecke ABS Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund vorgeschlagen. Diese ist in der Erstbetrachtung ausgeschieden, da für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr die Alternativstrecke Berlin – Angermünde – Stralsund, auf der keine Kapazitätsengpässe zu erwarten sind, wirtschaftlich vorteilhafter ist.

Auch im Rahmen der laufenden Planungen für den Deutschlandtakt konnte aus dem im Zielfahrplan hinterlegten Angebotskonzept weder ein zweigleisiger Ausbau noch eine Fahrzeitverkürzung für den betreffenden Streckenabschnitt fahrplanbasiert abgeleitet werden.

Eine Anbindung von Neubrandenburg mit Zügen des Fernverkehrs ist im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt nicht vorgesehen.