

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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) weitere 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
3. Wann erfolgt die Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Stralsund–Greifswald–Berlin auf 160 km/h, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung?
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?
5. a) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Personenverkehr auf der Relation Berlin–Rostock dem Fernverkehr zuzurechnen ist?
 - 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?
 - 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?
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?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern zum Bau einer Eisenbahnverbindung über die bestehende Meiningenbrücke bei Barth?
 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?
 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?
 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?

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?

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?

Berlin, den 23. Januar 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

