

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, Dr. Ilja Seifert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/2481 –**

### **Ausbau von Eisenbahnstrecken zwischen Berlin und der Ostseeküste**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Pressemitteilung der Deutsche Bahn AG vom Juli 2006 soll der Ausbau des Abschnitts Lalendorf–Kavelstorf der Fernverkehrsstrecke Berlin–Rostock nun vier Monate früher fertig gestellt werden als bislang vorgesehen. Statt September 2007 hat die Deutsche Bahn AG nunmehr den Termin Mai 2007 genannt. Dennoch besteht Unklarheit, wann die Strecken Berlin–Rostock, Berlin–Stralsund und Berlin–Stettin komplett fertig gestellt sein werden. Des Weiteren ist einer Pressemitteilung der Deutsche Bahn AG vom Juli 2006 zu entnehmen, dass bereits nach Abschluss der Bauarbeiten zwischen Lalendorf und Kavelstorf – ab Mai 2007 – mindestens ein ICE-Zugpaar München–Berlin über den erneuerten Streckenteil von und nach Rostock geführt werden soll.

1. Aus welchen Gründen (bitte nach Daten und Strecken geordnet) wurden seit 1994 die angekündigten Termine mehrfach verschoben?

Der Bundesregierung sind zum Ausbau der Eisenbahnstrecken zwischen Berlin und der Ostseeküste keine angekündigten Termine der Fertigstellung bekannt.

Es handelt sich hier um Maßnahmen der Kategorie „Internationale Projekte“. Zu deren Realisierung sind Abkommen mit den Nachbarländern zu schließen und die üblichen Kriterien zur Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ zu erfüllen. Diese Voraussetzungen liegen bei allen 3 Projekten noch nicht vollständig vor. Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde beschlossen, dass zunächst die Strecken Berlin–Rostock und Berlin–Pasewalk–Stralsund als 1. Baustufen im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 160 km/h ertüchtigt werden. Im Dezember 2002 konnte hierzu zur Strecke Berlin – Rostock eine Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz AG geschlossen werden, die aufgrund der zeitlich gestreckten Ausbaukonzeption der DB Netz AG inzwischen modifiziert werden musste.

Aufgrund des erreichten Standes der Planungen der DB Netz AG ist eine Realisierung der 1. Baustufe Berlin–Rostock mit verkehrlich nutzbaren Zwischenschritten bis 2015 möglich.

2. Wie hoch sind derzeit die voraussichtlichen Investitionskosten für die Ausbaumaßnahmen Berlin–Rostock, Berlin–Stralsund sowie Berlin–Stettin, und wer trägt welche Kostenanteile (Bund, Länder, Deutsche Bahn AG, Dritte; bitte aufschlüsseln)?

Die voraussichtlichen Investitionskosten für den Ausbau der Strecke Berlin–Rostock betragen nach derzeitigem Stand rund 678 Mio. Euro. Hiervon entfallen 534 Mio. Euro auf den Bund und 46 Mio. Euro auf die DB AG. Außerdem sind EFRE-Fördermittel in Höhe von 92 Mio. Euro bei der EU-Kommission beantragt. Der auf die Länder und weitere Dritte entfallende Anteil beträgt voraussichtlich rund 6 Mio. Euro. Diese Aufwendungen werden im Zuge der weiteren Planungen noch konkretisiert.

Die 1. Ausbaustufe der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund wurde vom Gesetzgeber nicht in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen, sondern entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zur Realisierung im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen vorgesehen. Die Finanzierung der notwendigen Bestandsnetzinvestitionen erfolgt im Rahmen jährlich abzuschließender Sammelfinanzierungsvereinbarungen. Gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 wird für die im Bedarfsplan enthaltene 2. Baustufe der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund von Investitionen in Höhe von rund 200 Mio. Euro ausgegangen.

Die Investitionsaufwendungen für den zukünftigen Ausbau der Strecke Berlin–Angermünde–Stettin betragen gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 rund 104 Mio. Euro.

Detaillierte Aufschlüsselungen zu den einzelnen Kostenanteilen sind erst möglich, wenn bei den jeweiligen Projekten Klarheit über die Höhe der EU-Fördermittel (EFRE) besteht.

3. Gibt es seitens der Deutsche Bahn AG verbindliche Zusagen dazu, dass bereits nach Abschluss der Bauarbeiten zwischen Lalendorf und Kavelstorf – ab Mai 2007 – mindestens ein ICE-Zugpaar München–Berlin über den erneuerten Streckenteil von und nach Rostock geführt werden soll?

Die Gestaltung des Zugangebotes im Personenfernverkehr zählt zu den eigenverantwortlichen unternehmerischen Entscheidungen der Deutsche Bahn AG. Wie die DB Netz AG kürzlich mitgeteilt hat, soll ab Fahrplananpassungstermin Juni 2007 ein ICE-Zugpaar der Linie München–Berlin–Hamburg von und nach Rostock verkehren.

4. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als die Deutsche Bahn AG zwischen Berlin und Rostock sowie Stralsund und Stettin Fernverkehrsleistungen wahrnehmen würden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

5. Wann werden die Gesamtstrecken Berlin–Rostock, Berlin–Stralsund und Berlin–Stettin auf 160 km/h ertüchtigt sein?

Bitte nennen Sie die Fertigstellungstermine für jede der genannten Strecken.

Gibt es dabei einzelne Streckenabschnitte, für die Ausbautermine noch nicht genau benannt werden können?

Wenn ja, um welche Abschnitte würde es sich dabei handeln und wann sind dazu Terminangaben möglich?

Die Ertüchtigung der Strecke Berlin–Rostock zwischen Birkenwerder und Rostock wird voraussichtlich im Jahre 2015 für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 160 km/h abgeschlossen sein, wobei die Inbetriebnahme abschnittsweise erfolgen wird. Als erste Abschnitte sollen Löwenberg–Gransee und Lalendorf Ost–Kavelstorf–Rostock im Juni 2007 in Betrieb genommen werden.

Der Ausbau der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund für 160 km/h wurde vom Gesetzgeber nicht in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen, sondern entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zur Realisierung im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen vorgesehen. Einzelangaben zur Fertigstellung dieses im Rahmen von Sammelfinanzierungsvereinbarungen finanzierten Streckenausbaus liegen nicht vor.

Mit der Planung und dem Ausbau der Strecke (Berlin–)Angermünde–Stettin kann begonnen werden, wenn alle Voraussetzungen zur Aufnahme in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bedarfsplanes Schiene erfüllt sind. Hierzu zählt neben der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Abschluss eines Abkommens mit der Republik Polen. Die Gespräche und Verhandlungen mit der Republik Polen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Daher sind Angaben zur Fertigstellung dieser Strecke derzeit nicht möglich.

6. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Fahrzeitgewinne durch den Ausbau der oben genannten drei Strecken auf Höchstgeschwindigkeiten von 160 Kilometer pro Stunde sowohl für Züge des Fern- als auch des Regionalverkehrs?

Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Strecke Berlin–Rostock soll sich die Fahrzeit des Regionalexpress um 48 Minuten von heute 174 Minuten auf 126 Minuten verkürzen. Für den Fernverkehr wäre eine Fahrzeit ohne Unterwegshalt von 102 Minuten möglich. Jeder Unterwegshalt würde die Fahrzeit um jeweils 4 Minuten verlängern.

Auf der Strecke Berlin–Pasewalk–Stralsund wird nach dem Ausbau für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 160 km/h eine Reduzierung der Fahrzeit um rund 45 Minuten erwartet.

Aufgrund der bisher noch nicht vorhandenen Planungen zum Ausbau der Strecke Berlin–Angermünde–Stettin im Abschnitt Angermünde–Stettin können zu den künftigen Fahrzeitgewinnen seitens der Bundesregierung keine genaueren Aussagen getroffen werden. Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird von einer künftigen Fahrzeit von rund 90 Minuten zwischen Berlin und Stettin ausgegangen.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der beteiligten Bundesländer für die höheren Streckengeschwindigkeiten auf den oben genannten Relationen eine genügende Anzahl an dafür geeigneten Regionalverkehrsfahrzeugen zur Verfügung steht?

Nein. Die Bundesregierung geht aber davon aus, dass die künftig höhere Streckengeschwindigkeit von 160 km/h von den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den Einsatz geeigneter Fahrzeuge genutzt werden wird.