

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 12/7019 –**

Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin

1. Trifft es zu, daß bei der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin (SBV H/B) (Südumfahrung der Stadt Stendal) u. a. wegen anhängeriger Klagen Zeitverzug gegenüber der ursprünglichen Terminplanung eingetreten ist?
Wie ist der gegenwärtige Sachstand bei der Südumfahrung, und welche Konsequenzen hat der Zeitverzug?

Die Landesregierung von Hessen hat am 29. Dezember 1993 beim Bundesverfassungsgericht Anträge auf Feststellung der Nichtigkeit des Gesetzes über den Bau der „Südumfahrung Stendal“ der Eisenbahnstrecke Berlin – Oebisfelde sowie auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung gestellt; zu den Anträgen ist der Bundesregierung vom Bundesverfassungsgericht Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. Der Antrag auf abstrakte Normenkontrolle hat keine aufschiebende Wirkung und führt daher nicht zu einem Zeitverzug gegenüber der Terminplanung. Über den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung hat das Bundesverfassungsgericht noch nicht entschieden.

Nach Inkrafttreten des Gesetzes für den Bau der „Südumfahrung Stendal“ der Eisenbahnstrecke Berlin–Oebisfelde am 1. Dezember 1993 wurde unmittelbar mit den Bauarbeiten begonnen. Auf einem Großteil der Strecke sind bereits der Mutterboden abgetragen und die erforderlichen Rodungsarbeiten durchgeführt sowie Baustraßen und Baustelleneinrichtungen angelegt worden. In Teilbereichen ist mit dem qualifizierten Erdbau und mit der Erstellung von ersten Brückenbauwerken begonnen worden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. April 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Trifft es zu, daß bei dem SBV-Abschnitt durch das Trappengebiet Zeitverzug eingetreten ist?
Wie groß ist dieser, und wie ist der Sachstand?

Bei dem Schnellbahnabschnitt durch das Trappenschongebiet im Land Brandenburg ist wegen Abstimmungsschwierigkeiten mit dem brandenburgischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung in Fragen des Umwelt- und Naturschutzes ein Zeitverzug von zwei bis drei Jahren eingetreten.

Mit den Bauarbeiten konnte in diesem Bereich noch nicht begonnen werden.

3. Trifft es zu, daß bei den Maßnahmen für die SBV im Bundesland Berlin, insbesondere im Bereich Berlin-Spandau, wo ca. drei Jahre vor der geplanten Eröffnung der SBV noch nicht einmal die Entwürfe einschließlich des geplanten Fernbahnhofes fertiggestellt, geschweige denn die notwendigen Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden, Zeitverzug eingetreten ist?

Wie ist der Sachstand?

Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im Land Berlin noch im ersten Halbjahr 1994 zu beginnen. Die Entwurfsplanung liegt für Teilabschnitte genehmigt vor bzw. befindet sich in der Genehmigungsphase. Die Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Staaken – Berlin-Charlottenburg werden im April 1994 eingeleitet, für den Stadtbahnabschnitt Berlin-Charlottenburg – Berlin-Hauptbahnhof sind bereits alle Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Hinsichtlich der Planungen für den Bahnhof Spandau am neuen Standort Klosterstraße hat es aufgrund umfangreicher Abstimmungen mit dem Land Berlin zur gestalterischen Lösung Verzögerungen gegeben. Mit der inzwischen getroffenen Entscheidung der DB AG zur Entwurfslösung bestehen jedoch nunmehr die Voraussetzungen, die Planungen zum Bahnhof Spandau zum Abschluß zu bringen.

4. Teilt die Bundesregierung die Ansicht vieler Fachleute, daß der neu konzipierte Bf Berlin-Spandau mit vier Bahnsteigkanten und einem Gütergleis für das zu erwartende Zugaufkommen von den beiden stark belasteten Strecken (Europäische Magistralen) aus den Richtungen Hannover (viergleisig) und Hamburg (zweigleisig) mit ihrem Fern-, Regional- und Güterverkehr zu klein dimensioniert ist?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Der neue Bahnhof Berlin-Spandau wird zur Abwicklung des Fernverkehrs über zwei Bahnsteige mit vier Bahnsteigkanten verfügen. Darüber hinaus steht ein weiterer Bahnsteig mit zwei Kanten für den S- bzw. Regionalverkehr mit optimalen Erschließungsmöglichkeiten in Richtung Falkensee/Nauen zur Verfügung. Unter Berücksichtigung eines besonderen Güterzuggleises zur Anbindung des KLV-Bahnhofes Hamburg/Lehrter Bahnhof ergibt sich in diesem hochwertigen und sensiblen Bebauungsgebiet ein siebengleisiger Bahnkörper mit zahlreichen Eisenbahn-

brücken über städtische Straßenzüge und die Havel. Ziel der Planung war dabei auch, ein Minimum von Abriß- und Folgemaßnahmen zu erreichen.

Die Anlagenbemessung, d. h. auch die Anzahl der erforderlichen Bahnsteigkanten, wurde auf der Basis betriebswissenschaftlicher Verfahren für den Zeithorizont 2010 entsprechend den mit dem Land Berlin und der Bundesregierung abgestimmten Konzept zum Eisenbahnknoten Berlin (Pilzkonzept) in umfangreichen Variantenuntersuchungen ermittelt. Grundlage für den neuen Bahnhof Berlin-Spandau ist ein Betriebsprogramm, das in Spitzenzeiten von 14 Zügen je Stunde ausgeht. Diese Leistung kann durch den Einsatz modernster Signalechnik (Hochleistungsblock, CIR-Elke) erreicht werden.

5. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß es zu zusätzlichem Zeitverzug führen würde, wenn das Planfeststellungsverfahren für den SBV-Abschnitt Bf Berlin-Spandau–Dyrotzer Abzweig ohne die auf gleicher Trasse parallel liegende Gleichstrom-S-Bahn eingeleitet würde, zumal diese S-Bahn von den Bundesländern Berlin und Brandenburg und den Bürgerinnen und Bürgern der Region, Bürgerinitiativen und den Fahrgastverbänden Pro Bahn und IGEB vehement gefordert wird?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, ein Zeitverzug ist nicht erkennbar.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt Berlin-Spandau – Abzweig Dyrotzer Straße sind die für die Fernbahn zu errichtenden Gleisanlagen zu der in Parallelage befindlichen ehemaligen S-Bahn-Verbindung Berlin-Spandau – Falkensee. Über den Wiederaufbau der S-Bahn und die Art der Betriebsführung ist noch nicht entschieden. Zwischen beiden Maßnahmen besteht nur insoweit ein Zusammenhang, als in die Planfeststellungsunterlagen der Fernbahn für den Abschnitt die Trasse einer möglichen S-Bahn-Verbindung als Option eingearbeitet ist. Ein Zeitverzug für die Schnellbahn würde im Gegenteil dann eintreten, wenn die S-Bahn-Planung zeitgleich mit planfestgestellt werden sollte.

6. Trifft es zu, daß bei vielen weiteren Planungsabschnitten der SBV H/B (so wurde noch in keinem der vier Planungsabschnitte im Land Brandenburg das Planfeststellungsverfahren eingeleitet) Zeitverzug eingetreten ist?

Welche Abschnitte betrifft dies, und wie ist der jeweilige Sachstand?

Nein. Von sieben im Land Brandenburg durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind sechs eingeleitet. Für vier Planfeststellungsabschnitte werden im Jahr 1994 die Planfeststellungsbeschlüsse erwartet.

Noch nicht eingeleitet wurde das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt, in dem das Trappenschongebiet liegt (siehe hierzu die Antwort zu Frage 2).

7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung vieler Fachleute, daß die o. g. massiven Zeitverzögerungen den Inbetriebnahmetermin der SBV H/B Mai 1997 als nicht mehr haltbar erscheinen lassen?

Wenn nein, warum nicht?

Teilt sie ferner die Einschätzung, daß weder das Investitionsmaßnahmengesetz noch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu Zeitgewinn geführt haben, und daß der Zeitverzug eher durch schleppende und unsorgfältige Planung und Abstimmung mit den Beteiligten und Betroffenen verursacht wurde?

Wenn nein, warum nicht?

Könnte es zudem sein, daß das (wie seinerzeit auch Kalkar und Wackersdorf) in jeder Hinsicht überflüssige Projekt TRANSRAPID Hamburg–Berlin Planungskapazitäten bindet, die der SBV H/B fehlen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung geht weiterhin davon aus, daß im Mai 1997 der planmäßige Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Hannover und Berlin aufgenommen werden wird. Dabei ist im Bereich des Trappenschongebietes von Zwischenlösungen auszugehen.

Die für eine zügige Herstellung der Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin erforderlichen Beschleunigungseffekte sind durch das Investitionsmaßnahmengesetz für die „Südumfahrung Stendal“ und durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz eingetreten. Planung und Abstimmung mit Beteiligten bzw. Betroffenen erfolgten so sorgfältig und zügig, daß hierbei kein Zeitverzug eintrat. Für die Gründlichkeit der Planung spricht, daß z. B. im Land Sachsen-Anhalt von zwölf bis Ende 1993 erlassenen Planfeststellungsbeschlüssen bereits elf bestandskräftig sind. Im Land Niedersachsen sind alle neun Planfeststellungsbeschlüsse erlassen, zwei davon bereits bestandskräftig.

Mit den politischen Veränderungen ab 1989 ergab sich in Berlin gegenüber den bisherigen konzeptionellen Vorarbeiten eine grundsätzlich neue Beurteilung zur Wiederherstellung von Bahnanlagen im gesamten Stadtgebiet. Das hatte sorgfältige, zeitaufwendige und außerordentlich intensive Abstimmungen mit den Planungsbeteiligten zur Folge, die jedoch nicht als Zeitverzug zu werten sind.

Für das Projekt der Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin standen und stehen ausreichende Planungskapazitäten zur Verfügung.

8. Was kostet die SBV H/B einschließlich ICE-Bw Berlin-Rummelsburg (bitte Abschnitts- und Gesamtkosten angeben), wann werden die einzelnen Abschnitte fertiggestellt sein, und welcher Zugbetrieb (Zuggattungen, Frequenzen, Relationen, Fahrzeiten) wird auf der Strecke durchgeführt werden?

Zur Frage des Fertigstellungstermins wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Die Investitionen für die Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin ohne Investitionen in die bestehende Stammstrecke betragen 6,5 Mrd. DM (Preisstand 1. Januar 1993). Hierin ist der Finanzbedarf von ca. 0,3 bis 0,5 Mrd. DM für den Abschnitt Hannover – Lehrte nicht enthalten. Investitionen von ca. 0,5 Mrd. DM für das

ICE-Bw in Rummelsburg sind nicht Teil des Schnellbahuprojektes. Eine Aufschlüsselung der Investitionskosten auf die einzelnen Planungsabschnitte ist nicht möglich.

Mit der Inbetriebnahme der Schnellbahn im Jahre 1997 wird seitens der DB AG die Einrichtung folgender Linien für den Schienenpersonenfernverkehr geplant:

ICE-Linie Berlin – Köln mit bis zu 16 Zügen pro Tag und Richtung,

ICE-Linie Berlin – Kassel – Frankfurt/Main mit bis zu 16 Zügen pro Tag und Richtung,

ICE-Linie Berlin – Bremen mit bis zu acht Zügen pro Tag und Richtung,

Internationaler Verkehr mit bis zu acht Zügen pro Tag und Richtung,

InterRegio-Linie Berlin – Stendal – Hamburg mit bis zu acht Zügen pro Tag und Richtung.

Über die Anzahl der Züge im Güterverkehr kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine verbindliche Aussage getroffen werden, zumal diese auch entscheidend von der Nachfrage abhängt. Aufgrund der Öffnung des Fahrwegs der öffentlichen Eisenbahnen für Dritte im Rahmen der Bahnstrukturreform unterliegt die Nutzung der Strecke nicht der Entscheidung des Bundes. Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG erwarten jedoch, daß die Privatwirtschaft den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene in verstärktem Maße in Anspruch nehmen wird.

Die vorgesehene Fahrzeit zwischen Berlin und Hannover wird 105 Minuten betragen.

9. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß es geradezu beschämend ist, daß das hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Reise- und Güterverkehr und hinsichtlich der Bedeutung für den Prozeß der deutschen Wiedervereinigung überragende Verkehrsprojekt der SBV H/B im Gegensatz zu einer Vielzahl nachrangiger Straßenprojekte auch im fünften Jahr nach Öffnung der Mauer noch nicht aus den Startlöchern kommt, zumal Planungsbeginn bereits Mitte der 80er Jahre war und auf dieser ausgesprochen geradlinigen Flachlandstrecke neben einer vorhandenen Strecke kaum planerische Schwierigkeiten bestehen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Gegenteil ist richtig. Bereits am 11. November 1992 erfolgte die Grundsteinlegung an der Elbebrücke bei Hämerten östlich von Stendal. Die Brücke wird im Sommer 1994 in Betrieb genommen.

Im übrigen ist auf dem gesamten 86 km langen Streckenabschnitt im Land Sachsen-Anhalt sowie auf dem 69 km langen Abschnitt im Land Niedersachsen im Jahre 1993 mit den Bauarbeiten begonnen worden. Im Vergleich z. B. mit der Eisenbahnstrecke Hannover – Würzburg bedeutet das wesentlich kürzere Planungs- und Bauzeiten.

