

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS/Linke Liste

Ausbau der Bahnverbindungen Hamburg–Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der anstelle der „Regelung des Planungsverfahrens für Magnetschwebebahnen“ (Drucksache 12/7006) sowie des „Finanzierungskonzepts der Magnetschwebebahnverbindung Berlin–Hamburg (Transrapid)“ (Drucksache 12/6964) vorsieht, die Bahnstrecke Uelzen–Stendal als ICE-Verbindung auszubauen. Weiterhin soll die Verbindung Hamburg–Berlin über Wittenberge als Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut werden. Dabei ist die Stadt Stendal nicht südlich zu umfahren, sondern zu durchfahren.

Bonn, den 26. Mai 1994

Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Die geplante Magnetbahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin ist im Vergleich zu Alternativen für diese Relation die in ökonomischer sowie ökologischer Hinsicht schlechteste Lösung.

Im Finanzierungskonzept für die Magnetbahnverbindung Berlin–Hamburg werden die Kosten für den Fahrweg mit 5,6 Mrd. DM beziffert. Im Vergleich dazu würde der Ausbau einer ICE-Trasse Hamburg–Berlin über Uelzen–Stendal nur rund 800 Mio. DM kosten. Aufgrund der möglichen Nutzung bereits vorhandener Strecken (ICE-Strecke Hamburg–Hannover) und der bereits erfolgten Berücksichtigung der Strecke Uelzen–Stendal als Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wäre lediglich der Ausbau des Abschnitts Uelzen–Stendal (ca. ein Drittel der Gesamtstrecke) als Mehrinvestition zu tätigen.

Der Ausbau einer zweiten Hochgeschwindigkeitsstrecke würde mit einer Neu- und Ausbaustrecke über Wittenberge 2,4 Mrd. DM, mit einer Ausbaustrecke für Neigezüge 1,1 Mrd. DM kosten.

So wäre selbst der Ausbau beider Strecken zwischen Hamburg und Berlin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr um ca. die Hälfte billiger als die Magnetbahntrasse. Gleichzeitig würden auf diese Weise zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen.

Hinsichtlich der Fahrzeit ergeben die Vergleiche beim Transrapid auf der Strecke Hamburg Hbf–Berlin Westkreuz ohne Zwischenhalt bei Tempo 500 49 Minuten. Hinzugerechnet werden müßten jedoch weitere 22 Minuten Reisezeit, um von Berlin Westkreuz zum künftigen Berliner Zentral- und Umsteigebahnhof, dem Lehrter Bahnhof, zu gelangen. Bei den in der Diskussion stehenden Zwischenhaltepunkten Hamburg-Billwerder und Berlin-Spandau und einem weiteren Halt in Mecklenburg-Vorpommern würde sich die Reisezeit nochmal um ca. 11 Minuten verlängern. Ein ICE 3 würde bei Tempo 300 auf der Strecke Hamburg Hbf nach Berlin Lehrter Bahnhof über Uelzen–Stendal ohne Zwischenhalt nur 82 Minuten brauchen. Auf der Strecke über Wittenberge würde ein ICE 84 Minuten, ein Neigezug 97 Minuten benötigen.

Im Hinblick auf den Energieverbrauch fällt die Bilanz eindeutig für den schienengebundenen Verkehr aus. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit über 300 km/h führt beim Transrapid zu einer immer geringeren Fahrzeitreduktion bei überproportional anwachsendem Energieverbrauch. Bei Tempo 500 wird pro Sitzplatz drei- bis viermal soviel Energie verbraucht wie bei einem zukünftigen ICE. Ein ICE 3 benötigt bei Tempo 300 32,2 Wattstunde pro Platzkilometer (Wh/Plkm), ein Tr 07 bei Tempo 500 zwischen 93,3 und 131,5 Wh/Plkm.

Sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung ist der Bahnhof Stendal ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt im ostdeutschen Bahnstreckennetz. Eine Umfahrung Stendals ist von den Baukosten her teurer als eine Durchfahrung des Bahnhofs, die die Stadt aus regionalpolitischen und raumordnerischen Gründen bevorzugt. Weiterhin führt eine Durchfahrung im Vergleich zur Umfahrung nach Berechnungen des Planungsbüros Vieregg & Rössler zu einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bahn AG in Höhe von jährlich 11 Mio. DM, weil durch den Umbau des Bahnhofs Stendal für zahlreiche hochwertige Zugverbindungen nennenswerte Fahrzeitverkürzungen entstehen.