

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

— Drucksache 13/6697 —

Schieneninfrastrukturausbau im Großraum Berlin

Die künftige Rolle Berlins als Hauptstadt und Regierungssitz erfordert nicht nur vor dem Hintergrund der Umweltschutz- und Klimaziele der Bundesregierung den raschen Ausbau der gegenüber dem Auto deutlich umweltverträglicheren Bahn. Diese immer wieder seitens der Bundesregierung zu Recht betonten Ziele bedürfen jedoch einer überzeugenden Umsetzung, die aufgrund verschiedener Probleme nicht gegeben zu sein scheint.

1. Teilt die Bundesregierung unsere Ansicht, daß die Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin nach der Wiedervereinigung Deutschlands, aber auch als Kernabschnitt der Verbindung Paris–Berlin–Warschau–Moskau im europäischen Kontext eine Schlüsselrolle innehat und ihr Ausbau zu einer Hauptmagistrale eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen darstellt, die es im Verkehrsbereich zu bewältigen gilt?

Die Bundesregierung trägt der Bedeutung des Aus- und Neubaus der Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin zu einer Hauptmagistrale dadurch Rechnung, daß diese Maßnahme als Projekt Nr. 4 in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aufgenommen wurde. Weiterhin sieht die Bundesregierung diese Strecke als eine nördliche Verlängerung der Verbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam/London an.

2. a) Welchen Ausbaustandard soll im Hinblick auf die Finanzierung durch den Bund die Eisenbahnstrecke Oebisfelde–Berlin–Staaken (die sogenannte Stammstrecke der Lehrter Bahn) in Zusammenhang mit dem Bau der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin, insbesondere hinsichtlich Elektrifizierung und Ein- oder Zweigleisigkeit erhalten?

Welches Zugangebot entsprechend den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG wurde für diesen Ausbau zugrunde gelegt?

Nach den einvernehmlich mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) getroffenen Festlegungen ist ein weiterer Ausbau der sog. Stammstrecke nicht mehr vorgesehen, da die Strecke auch in ihrem jetzigen Zustand den zu erwartenden Verkehr in befriedigender Qualität aufnehmen kann. Die DB AG hat insbesondere die Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung der Stammstrecke zwischen Oebisfelde und Möringen bei Stendal geprüft. Im Ergebnis konnte der Nachweis einer Wirtschaftlichkeit nicht erbracht werden. Die DB AG beabsichtigt, ausschließlich regionalen Verkehr auf der gesamten Stammstrecke abzuwickeln. Durchgehender Verkehr wird über die Hochgeschwindigkeitsstrecke oder über die parallel verlaufende und bereits für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebauten Strecke über Magdeburg geführt werden. Mit diesem Angebotskonzept ist aus Sicht der Bundesregierung den Verkehrsbedürfnissen angemessen Rechnung getragen.

- b) Hält die Bundesregierung den reduzierten Standard der Strecke Oebisfelde–Berlin-Staaken mit eingleisigen Engpässen und dem Zwang zum weniger leistungsfähigen Dieselbetrieb – mit seinen örtlichen Lärm- und Abgasbelastungen – für eine zukunftsorientierte Maßnahme, auch vor dem Hintergrund der u. a. zur Verringerung der CO₂-Emissionen beabsichtigten Veränderungen des „Modal-Split“ (Verkehrsmittelwahl) von der Straße zur Schiene?

Die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke ist – auch unter ökologischen Gesichtspunkten – erst ab bestimmten Zuglängen, -frequenzen und Tonnagen sinnvoll. Im vorliegenden Fall wird mit der getroffenen Entscheidung sowohl ökologischen Gesichtspunkten Rechnung getragen als auch ein wirtschaftlicher Zugbetrieb auf der Stammstrecke (ohne vorherige teure Investitionen in den Fahrweg) ermöglicht. Die in letzter Zeit von der Industrie entwickelten Diesel-Leichttriebwagen werden zu einer weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen gegenüber älteren Fahrzeuggenerationen führen.

3. Wann werden welche Abschnitte der Magistrale Hannover–Stendal–Berlin-Hauptbahnhof fertiggestellt, und welche Zugangebote entsprechend dem Gewährleistungsauftrag des Bundes gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG sollen auf dieser Strecke verkehren?

Es ist vorgesehen, die Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin Hbf in voller Länge zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 in Betrieb zu nehmen. Die DB AG beabsichtigt, u. a. ICE-Züge der 2. Generation einzusetzen.

4. Wann wird die Strecke Wolfsburg–Braunschweig mit der sogenannten Weddeler Kurve fertiggestellt, und wann wird der angekündigte zweigleisige Ausbau der Strecke Braunschweig–Hildesheim realisiert werden?

Die Bauarbeiten an der sog. „Weddeler Schleife“ haben im Dezember 1996 begonnen. Die Fertigstellung ist zum Fahrplan-

wechsel im Mai 1999 vorgesehen. Die DB AG hat bisher keinen Antrag auf Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Hildesheim–Braunschweig beim Bundesministerium für Verkehr gestellt. Die Realisierung der „Weddeler Schleife“ erfordert nicht zwangsläufig auch den zweigleisigen Ausbau dieses Abschnitts. Dies wäre erst dann der Fall, wenn bestimmte Prognosemengen im Personen- bzw. Güterverkehr überschritten würden.

5. Treffen Berichte zu, wonach das geplante Regionalbahngleis im Bereich Berlin-Staaken–Berlin-Spandau im Bereich der sogenannten Staakener Kurve aus finanziellen oder sonstigen Gründen nicht realisiert wird?

Wenn ja, warum?

Der in der Frage genannte Bereich zwischen Berlin-Staaken und Berlin-Spandau gehört zum Vorhaben „Staaken–Friedrichstraße“. Das Vorhaben schließt an das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 an und umfaßt die Strecke im ehemaligen Westteil von Berlin. Die Planungen der DB AG für das Vorhaben enthielten im Bereich der sogenannten „Staakener Kurve“ ein Verbindungsgleis aus Richtung Berlin-Spandau in Richtung Berlin-Staaken. Dadurch sollte eine niveaugleiche Kreuzung mit anderen Gleisen (z. B. dem Gleis Hamburg–Berlin) vorsorglich vermieden werden.

In einer vom Bundesministerium für Verkehr, dem Eisenbahn-Bundesamt und von der DB AG fachlich begleiteten Simulation wurde durch einen unabhängigen Gutachter geprüft, inwieweit die konzipierten Anlagen zur Realisierung des dem Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin zugrundegelegten Betriebsprogramms erforderlich sind. Im Ergebnis ist das von der DB AG geplante Verbindungsgleis zur Erfüllung des Betriebsprogramms (über die Tageszeit verteilte Züge in allen vorgesehenen Relationen) nicht erforderlich. Der Bund ist im Hinblick auf die Finanzierung von Schienenwegeinvestitionen an die haushaltsrechtlichen Bestimmungen, speziell des Zuwendungsrechts, gebunden. Insbesondere müssen die zu finanzierenden Investitionen wirtschaftlich sein. Diese Voraussetzung ist im betreffenden Fall nicht erfüllt.

6. Treffen Berichte zu, wonach im Bereich Berlin-Spandau–Ruhleben statt der geplanten fünf Gleise (zwei für die „Hamburger Bahn“, zwei für die „Lehrter Bahn“, ein Gütergleis) nur drei realisiert werden?

Wenn ja, wie ist dieser Vorgang begründet?

Welche Zusammenhänge gibt es gegebenenfalls mit der Transrapid-Planung?

Dieser Bereich gehört gleichfalls zum Vorhaben „Staaken–Friedrichstraße“. Die Planungen der DB AG sahen fünf Fernbahngleise zwischen beiden Bahnhöfen vor.

Die in der Antwort zu Frage 5 erwähnte Simulation hat ergeben, daß zur Realisierung des Betriebsprogramms fünf Gleise nicht erforderlich sind. Vom Bund wird daher nur die Errichtung von vier Gleisen finanziert.

Ein Zusammenhang mit den Planungen für die Magnetschnellbahn besteht nicht.