

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Geplante Trassenführung des Transrapid im Tiergarten-Tunnel als mögliche Gefahr für das Fern- und Regionalverkehrskonzept Berlin-Brandenburg**

Bislang wird der Bau des Transrapid Hamburg–Berlin vom Berliner Senat unter der Bedingung unterstützt, daß das gemeinsam von Senat und DB AG entwickelte Konzept für den schienengebundenen Bahnverkehr nicht beeinflußt werden dürfe. Derzeit prüft die DB AG als vorgesehene Bauherrin und Betreiberin des Transrapid, ob die Transrapid-Trasse durch zwei der vier Tunnelröhren des Tiergarten-Tunnels geführt werden soll.

Durch diese Planung droht der Wegfall von Regionalbahngleisen und -kapazitäten; der geplante unterirdische Regionalbahnhof Potsdamer Platz könnte obsolet werden. Damit gefährdet die aktuelle Transrapid-Planung das gesamte Berliner Bahnkonzept und die verkehrliche Anbindung des Geschäfts- und Regierungsviertels in Berlin.

Auch im Hinblick auf die Infrastrukturplanungen und auf die Haushaltsplanung des Bundes hat die unterirdische Trassenführung erhebliche Auswirkungen. Im Fünfjahresplan Schiene, der erst in diesem Frühjahr vorgelegt wurde, sind Gesamtkosten von 10,294 Mrd. DM für den Ausbau des Knoten Berlin vorgesehen. Große Teile dieser Planungen werden durch das Transrapid-Vorhaben tangiert und gefährdet.

Darüber hinaus besteht – sollten die Planungen zur unterirdischen Trassenführung des Transrapid weiterverfolgt werden – die Gefahr, daß von der Öffentlichkeit unbemerkt Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Regionalverkehrs Berlin-Brandenburg für den Transrapid zweckentfremdet verwandt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die geplante Trassenführung des Transrapid durch den Tiergarten-Tunnel Auswirkungen auf die Entwicklung der Kosten für den Tiergarten-Tunnel, die Planung der Infrastruktur für den schienengebundenen Regional- und Nahverkehr und die Ausgestaltung des Berliner U-Bahn-Netzes, und wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

2. Welche verkehrlichen Auswirkungen hat die geplante Führung der Transrapid-Trasse auf zwei der insgesamt vier Zufahrtsgleise zum geplanten Lehrter Zentralbahnhof auf die künftige Kapazität im schienengebundenen Fern-, Regional- und Nahverkehr?
3. Wie bewertet es die Bundesregierung, daß offensichtlich zwei Eisenbahnröhren überflüssig sind, die zunächst im gemeinsamen Planfeststellungsverfahren für den Straßen- und Bahntunnel der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB) als unbedingt notwendig dargestellt worden sind, und welche Schlußfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für die rechtskonforme Durchführung des Planfeststellungsverfahrens?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich bei der Änderung der Planung für die Einbindung des Transrapid um eine wesentliche Änderung der beschlossenen Planfeststellung handelt? Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Änderungen der bisher gültigen Planfeststellung sollen wann und in welcher Form erfolgen?

5. Wie hoch ist die Anzahl der zu bewältigenden Züge nach der bisherigen Planung bzw. nach der geplanten Nutzung von Tunnelröhren durch den Transrapid, und wie hoch ist die Anzahl der zu transportierenden Passagiere im Regional- und Nahverkehr in beiden Fällen?
6. Welche Mehrkosten entstehen nach Einschätzung der Bundesregierung für eine eventuell erforderliche nachträgliche Erweiterung der Zufahrtsgleise zum geplanten Lehrter Zentralbahnhof auf den ursprünglich geplanten Ausbauzustand?
7. Vermindern sich ggf. die geplanten Infrastrukturkostenzuschüsse des Bundes für den Ausbau der Bahn anteilig, falls eine ausschließliche bzw. teilweise Nutzung von Bahn-Infrastruktur durch den Transrapid erfolgt?
8. Wie sollen im Fall einer bivalenten Nutzung von Fahrwegen und Infrastruktur durch schienengebundenen Bahnverkehr und Transrapid
  - a) Infrastrukturkostenzuschüsse aufgeteilt,
  - b) Trassennutzungsgebühren berechnet und dem jeweiligen Verkehrsträger zugewiesen,
  - c) Nutzungskonflikte, die etwa durch verkürzte Taktzeiten oder Konkurrenz durch DB-fremde Anbieter entstehen, behoben

werden?

9. Welche Kosten in welcher Höhe entstehen durch die geänderte Ausbauplanung des Regionalverkehrs, und wer trägt diese?
10. Welche Änderungen des erst in diesem Jahr vom Bundesministerium für Verkehr vorgelegten Fünfjahresplan Schiene sind infolge der Trassenführung des Transrapid auf den Zufahrts-

gleisen zum geplanten Lehrter Zentralbahnhof und durch den Tiergarten-Tunnel erforderlich?

- a) Werden Änderungen des Ausbaus des Knoten Berlin, insbesondere in Hinblick
- auf die Gestaltung der Nord-Süd-Verbindung mit dem zentralen Lehrter Bahnhof,
  - auf die Gestaltung des nördlichen Berliner Innenrings,
  - auf die Gestaltung der Flughafenanbindung Schönefeld

erforderlich?

- b) Sind Änderungen in der Finanzierung des Fünfjahresplan Schiene und in der Finanzplanung des Bundes, insbesondere für
- die Nord-Süd-Verbindung mit dem zentralen Lehrter Bahnhof,
  - den nördlichen Berliner Innenring,
  - die Flughafenanbindung Schönefeld

notwendig, und welche Beträge werden auf die jeweiligen Vorhaben in welchen Haushaltsjahren entfallen?

11. Steht nach Einschätzung der Bundesregierung der Bau des Regionalbahnhofs Potsdamer Platz ganz oder in Teilen in Frage?

Wenn ja:

- a) Wie sollen die für das Projekt Regionalbahnhof Potsdamer Platz vorgesehenen und dann freiwerdenden Bundeszuschüsse eingesetzt werden?
- b) Welche Auswirkungen wird dies auf den Regionalverkehr der DB AG, auf den öffentlichen Nahverkehr Berlins, auf die Ausgestaltung des Berliner U- und S-Bahn-Netzes und auf die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger haben?
- c) Ist diese Entscheidung mit den Berliner Verkehrsplanungen vereinbar?
- d) Liegen der Bundesregierung Verkehrsprognosen und Akzeptanzuntersuchungen darüber vor, wie sich eine Verschlechterung des Regionalverkehrsangebotes durch Wegfall oder Verkleinerung des Regionalbahnhofs Potsdamer Platz auf das Verkehrsaufkommen und den Modal-Split der Verkehrsträger auswirkt?

Wenn nein:

- e) In welchem Umfang soll das Projekt Regionalbahnhof Potsdamer Platz realisiert werden, wenn eine bivalente Nutzung der Zufahrten durch Transrapid-Trasse und Bahngleis vorgesehen ist?
- f) Welche zusätzlichen Probleme entstehen durch die bivalente Nutzung der Zufahrten, und in welchem Umfang

wirken sie sich verteuernd auf das Bauvorhaben Regionalbahnhof Potsdamer Platz aus?

Wie werden die Kosten zwischen den Projekten Transrapid Hamburg–Berlin und Regionalverkehr Berlin aufgeteilt?

- g) In welchem Umfang ändert sich der verkehrliche Nutzen des Bauvorhabens Regionalbahnhof Potsdamer Platz, wenn die Transportkapazitäten im Rahmen der bivalenten oder ausschließlichen Nutzung von Zufahrten durch den Transrapid verringert werden?
12. Welche Vorleistungen mit welchem Kostenvolumen sind für die spätere Einbindung der „Potsdam-Berliner Stammbahn“ vorgesehen? Trifft es zu, daß eine Führung des Transrapid durch zwei Tunnelröhren die spätere Einbindung der „Potsdam-Berliner Stammbahn“ unmöglich machen würde?

Wenn nein, warum trifft dies nach Auffassung der Bundesregierung nicht zu?

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die laufenden Baumaßnahmen so zu verändern, daß wegen des Transrapid die Berücksichtigung der späteren Einbindung der „Potsdam-Berliner Stammbahn“ unterbleibt?

Wenn ja, welche rechtlichen und planerischen Maßnahmen sollen wann und in welcher Form durchgeführt werden?

14. Würde ein Transrapid-Halt „Papestraße“ an zwei Bahnsteigkanten das bisherige Bahnhofskonzept sprengen, insbesondere vor dem Hintergrund, daß der Fern- und Regionalbahnhof „Papestraße“ nach bahninternen Berechnungen mit seinen drei Bahnsteigen bereits jetzt sehr knapp dimensioniert ist?

Wenn ja, mit welchen Konsequenzen?

Wenn nein, warum nicht?

15. Hängt die immer noch nicht begonnene Planfeststellung für die Dresdner Bahn (Papestraße–Lichtenrade), die Bestandteil der wichtigen europäischen Magistrale Berlin–Dresden–Prag–Budapest ist, mit Planungsüberlegungen für eine Verlängerung der Transrapid-Trasse zum Flughafen Berlin-Schönefeld anstelle einer Eisenbahnverbindung zusammen?

Wenn nein, welche Verzögerungen sind maßgeblich, und wann wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet?

16. Auf welche Haushaltstitel entfallen die Grundstückskosten für die geplante Trassenführung des Transrapid auf zwei der Bahn-Zufahrtsgleise zum Lehrter Bahnhof?

Wie hoch ist der veranschlagte Preis pro m<sup>2</sup>, und wie hoch sind die veranschlagten Mittel in den kommenden Haushaltsjahren?

17. Wie verändern sich die veranschlagten Infrastrukturkosten des Transrapid durch die jetzt geplante Variante?

18. Ist eine Anpassung der Kostenkalkulation des Transrapid sowie des Infrastrukturkredites des Bundes an die DB AG zum Fahrwegbau beabsichtigt?
19. Wie soll die Abgrenzung zwischen Eisenbahn-Investitionsmitteln und Transrapid-Infrastrukturkosten sowie die parlamentarische Kontrolle über die Kostenentwicklung beim Transrapid gewährleistet werden, wenn geplante Eisenbahninfrastruktur jetzt für den Bau der Transrapid-Strecke eingesetzt werden soll?
20. Welche konkreten Erfahrungen liegen der Bundesregierung bezüglich eines Tunnel-Fahrbetriebes des Transrapid vor?
  - a) Welche diesbezüglichen Untersuchungen sollen noch vorgenommen werden?
  - b) Ist eine diesbezügliche Ertüchtigung der Transrapid-Teststrecke in Lathen (Emsland) vorgesehen, und wenn ja, wann soll sie erfolgen, und wer trägt die Kosten hierfür?
21. In welcher Weise soll die Ausführung des Tunnelbaus vorgenommen werden, und ist hierbei von einer vollständigen baulichen Trennung beider durch den Transrapid genutzten Röhren auszugehen?

Wenn keine vollständige bauliche Trennung vorgesehen ist, wie soll der Tunnelbegegnungsbetrieb erprobt werden, obwohl bislang noch nicht einmal ein oberirdischer Begegnungsbetrieb erprobt worden ist?
22. Welche Rettungskonzepte liegen für den Fall eines Tunnel-Unfalles des Transrapid vor?
23. Kann nach Ansicht der Bundesregierung ausgeschlossen werden, daß von der gemeinschaftlichen Nutzung der Tiergarten-Tunnelröhren durch Kfz-Verkehr einschließlich Gefahrguttransporten, Eisenbahnverkehr und Transrapid-Betrieb besondere Gefahren für Passagiere und Fahrzeuglenker ausgehen?

Bonn, den 8. September 1997

**Gila Altmann (Aurich)**

**Franziska Eichstädt-Bohlig**

**Kristin Heyne**

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**





