

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die 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
– Drucksache 13/8480 –

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.

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?

Von Seiten der Deutschen Bahn AG als künftigem Bauherrn und Betreiber der Magnetschnellbahn Hamburg-Berlin werden derzeit Überlegungen angestellt, wie man den Transrapid noch stärker in den Lehrter Bahnhof integrieren könnte. In diesem Zusammenhang müssen auch technische Vorkehrungen für eine in späterer

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. September 1997 übermittelt.

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

Zukunft denkbare Weiterführung der Magnetschnellbahn bedacht werden, um für später keine Optionen zu verbauen.

Konkrete Planungen für eine Weiterführung durch den Tiergartenstunnel liegen derzeit nicht vor.

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?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Für alle Überlegungen der DB AG gilt die Prämisse, daß die Qualität des Regional- und Fernverkehrs auf der Schiene nicht beeinträchtigt wird.

3. Wie bewertet es die Bundesregierung, daß offensichtlich zwei Eisenbahntrassen 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?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß offensichtlich zwei Eisenbahntrassen überflüssig sind.

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?

Konkrete Planungen, die eine Änderung der bisher gültigen Planfeststellung erforderlich machten, liegen derzeit nicht vor.

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?

Zur Bemessung der Infrastruktur des Nord-Süd-Tunnels einschließlich des Lehrter Bahnhofs unten wurde ein Betriebsprogramm für den gesamten Knoten Berlin zugrunde gelegt, das in diesem Bereich nachstehende Zugzahlen berücksichtigt:

Zuggattung Anzahl der Züge/pro Tag

ICE/IC 114

IR/D 92

Nah 288 (einschließlich 120 Flughafen shuttle)

Summe 494

Passagierzahlen des Regional- und Nahverkehrs liegen nur für den gesamten Knoten vor.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Vermindern sich ggf. die geplanten Infrastrukturstarkostenzuschüsse des Bundes für den Ausbau der Bahn anteilig, falls eine ausschließliche bzw. teilweise Nutzung von Bahn-Infrastruktur durch den Transrapid erfolgt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

8. Wie sollen im Fall einer bivalenten Nutzung von Fahrwegen und Infrastruktur durch schienengebundenen Bahnverkehr und Transrapid
 - a) Infrastrukturstarkostenzuschüsse 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?

Der Einsatz eines bivalenten Fahrweges scheidet aus technischen und betrieblichen Gründen aus.

9. Welche Kosten in welcher Höhe entstehen durch die geänderte Ausbauplanung des Regionalverkehrs, und wer trägt diese?

Eine geänderte Ausbauplanung des Regionalverkehrs ist der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Welche Änderungen des erst in diesem Jahr vom Bundesministerium für Verkehr vorgelegten Fünfjahresplan Schiene sind infolge der Transföhrung des Transrapid auf den Zufahrtsgleisen 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 Schönefeldnotwendig, und welche Beträge werden auf die jeweiligen Vorhaben in welchen Haushaltsjahren entfallen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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 Verkehrsaukommen 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 versteuernd 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?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 8 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen ist als Endpunkt in Berlin der Lehrter Bahnhof vorgesehen. Ein Transrapid-Halt

„Papestraße“ ist alternativ oder zusätzlich zum Lehrter Bahnhof nicht mehr in der Diskussion.

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?

Nein. Die Verzögerungen sind maßgeblich durch die unterschiedlichen Auffassungen zur Beseitigung der niveaugleichen Kreuzungen Straße/Schiene zwischen der DB AG und dem Senat begründet, insbesondere zur Lösung des Bahnüberganges in Lichtenrade. Die DB AG und der Bund gehen davon aus, daß diese Problematik einer einvernehmlichen Lösung zugeführt wird und die Planfeststellungsverfahren noch in diesem Jahr eingeleitet werden können.

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 m², und wie hoch sind die veranschlagten Mittel in den kommenden Haushaltsjahren?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

18. Ist eine Anpassung der Kostenkalkulation des Transrapid sowie des Infrastrukturstarkredites des Bundes an die DB AG zum Fahrwegbau beabsichtigt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

19. Wie soll die Abgrenzung zwischen Eisenbahn-Investitionsmitteln und Transrapid-Infrastrukturstarkosten sowie die parlamentarische Kontrolle über die Kostenentwicklung beim Transrapid gewährleistet werden, wenn geplante Eisenbahninfrastruktur jetzt für den Bau der Transrapid-Strecke eingesetzt werden soll?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Zur Ermittlung der Druckbelastung der Züge bei Begegnungsverkehr und Tunnelfahrt wurden – unabhängig von konkreten Anwendungsfällen – auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland an einer Böenmeßwand Druckmessungen durchgeführt. Aus den Ergebnissen dieser Messungen und den Erfahrungen bei der Betriebserprobung des ICE liegen hinreichende Erkenntnisse für die Bemessung von Tunnelquerschnitten und des Abstandes zwischen den beiden Spuren des Doppelspurfahrweges vor.

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?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 20 wird verwiesen.

22. Welche Rettungskonzepte liegen für den Fall eines Tunnel-Unfalles des Transrapid vor?

Bei einem Tunnelbetrieb des Transrapid würden dieselben Anforderungen wie im Eisenbahnverkehr gelten.

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?

Nach den bisherigen Erkenntnissen würden von einem Transrapid-Betrieb in einem Tunnel keine besonderen Gefahren ausgehen.

