

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 13/8815 –**

### **Geplante Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hauptbahnhof**

Nach Berichten der aktuellen Ausgabe der „Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn“, Heft 7, 1997, S. 283, ist eine neue Trassenführung des Transrapid im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofes (Hbf) geplant. Danach soll der Transrapid nicht mehr im Bereich des früheren Postbahnhofs seinen Endbahnhof erhalten, sondern mitten im Hbf. Hierfür soll die Fläche der heutigen Gleise 8, 9 und 10 genutzt werden. Diese würden zwangsläufig für den Rad-Schiene-Verkehr verlorengehen.

Der Verlust der Gleise 8, 9 und 10 für den Rad-Schiene-Verkehr hätte gravierende Auswirkungen sowohl auf die künftige Gestaltung des Personen- wie auch des Güterverkehrs in Hamburg.

Im Personenfern- und Regionalverkehr würde ausgerechnet das unentbehrlichste und unter hohen Kosten einschließlich Umgestaltung des Südkopfes erst vor einiger Zeit zur variablen Benutzung ausgebaute Gleis 8 entfallen. Dieses Gleis ist als einziges der im Hamburger Hbf für den gesamten Fern- und Regionalverkehr vorhandenen acht Bahnsteiggleise sowohl Richtung Osten (Lübeck und Büchen) als auch Richtung Süden (Hannover, Bremen und Stade) angebunden. Es ist dadurch das einzige, das durchgehende IC- und IR-Züge, vor allem der Relation Hannover/Bremen-Ostseeküste, zuläßt. Im laufenden Fahrplan kommen in Gleis 8 an Werktagen 22 ICE/EC/IC, 12 IR (Interregio), 9 RE (Regionalexpress) und 5 SE/RB (Stadtexpress/Regionalbahn) an und fahren dort 14 ICE/EC/IC, 15 IR, 12 RE und 5 SE/RB ab. Alternativen zur Abwicklung dieser Verkehre im Hamburger Hbf bestehen nicht.

Der Güterverkehr wäre besonders durch den Wegfall der Gleise 9 und 10 betroffen. Sie müssen einerseits von durchfahrenden Güterzügen benutzt werden, welche nicht alle über die eingleisige nördliche Güterbahn durchgeführt werden können, andererseits handelt es sich bei ihnen um betrieblich unverzichtbare Durchlaufgleise zwischen dem Nordkopf und dem Südkopf inkl. Abstellbahnhof. Nach Fertigstellung der „festen Verbindung Großer Belt“ wird das Güterverkehrsaufkommen, das durch den Hamburger Hbf geleitet werden muß, erheblich zunehmen.

Die Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hbf würde eine erhebliche Reduktion des bereits jetzt quantitativ wie qualitativ nicht ausreichenden Regionalverkehrs in Richtung Ahrensburg/Lübeck erforderlich machen.

Nicht nur die unbedingt notwendige Durchführung weiterer Züge des Regionalverkehrs auf der Strecke Elmshorn–Hamburg Hbf anstelle der Strecke Elmshorn–Hamburg-Altona würde verhindert, vielmehr müßten auch die heute im Stundentakt fahrenden RE Kiel–Hamburg Hbf wieder nach Hamburg-Altona verlegt werden. Ein Integraler Taktfahrplan (ITF) wäre nicht mehr realisierbar.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 14. November 1997 übermittelt.*

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

Derartige Planungen hätten massive Einschnitte in den Personenverkehr im Großraum Hamburg zur Folge. Die Schienenausbaupläne für den gesamten norddeutschen Raum wären betroffen. Dennoch wurde von der Deutschen Bahn AG (DB AG) unseren Informationen zufolge eine Studie zur Verlagerung des Transrapid-Endhaltepunktes in den Hamburger Hbf in Auftrag gegeben. Vergleichbare Planungen der DB AG bez. der Transrapid-Trassenführung in Berlin durch den Tiergartentunnel wurden bereits von der Bundesregierung in der Antwort auf unsere Kleine Anfrage auf Drucksache 13/8480 (Antwort: Drucksache 13/8624) bestätigt.

1. Sind der Bundesregierung Planungen der DB AG bekannt, die eine direkte Einfahrt des Transrapid in den Hamburger Hbf zum Gegenstand haben, und wie bewertet sie diese hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit?

Hat diesbezüglich seitens des Bundes bzw. – nach Kenntnis der Bundesregierung – seitens der DB AG eine Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg stattgefunden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Planung in Hamburg sieht im Raumordnungsverfahren eine eigenständige Transrapidstation im Vorfeld der Halle des Hamburger Hauptbahnhofes im Bereich der ehemaligen Postladegleise auf dem Niveau der Bahnsteiggleise vor. Die Transrapidstation ist durch eine eigene Verteilerbrücke zwischen Steintordamm und Altmannbrücke auf der Südseite der Bahnhofshalle mit den Bahnsteigen des Fern- und Regionalverkehrs direkt verknüpft.

Unter der Prämisse, die Wege zwischen Transrapid und Fern- sowie Regionalverkehr im Hamburger Hauptbahnhof zu optimieren, wurde seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Einführung des Transrapids direkt in die Bahnhofshalle geprüft. Nach derzeitigem Kenntnisstand würde eine solche Variante voraussetzen, daß die Güterzüge nicht mehr durch die Bahnhofshalle fahren und die Linienkonzepte des Fern- und Regionalverkehrs angepaßt werden.

Der Vorstand der DB AG wird demnächst über die Planungsvariante in Hamburg und die damit verbundenen Konsequenzen für das Betriebsprogramm der Bahn entscheiden. Ein wesentliches Kriterium wird dabei selbstverständlich der ökonomisch-unternehmerische Aspekt sein. Dabei kann erwartet werden, daß sich die DB AG nicht selber schädigen wird.

2. Ist mit der bisherigen planerischen Entscheidung für den früheren Postbahnhof als Endhaltepunkt des Transrapid in Hamburg nach Auffassung der Bundesregierung eine endgültige Entscheidung über den Haltepunkt getroffen?

- a) Wenn ja, durch wen wurde die jetzt bekanntgewordene Planung initiiert, und wer trägt die Planungs- wie Realisierungskosten?
- b) Wenn nein, ist die Bundesregierung direkt bzw. mittelbar – in diesem Fall durch welche Stellen – in die Planungen eingebunden?

Welche weiteren Änderungen bez. der Haltepunkte des Transrapid sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung konkret geplant?

Endgültige Entscheidungen werden im Rahmen der Planfeststellungsverfahren getroffen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten zu einer späteren Erweiterung des Hamburger Hbf um Bahngleise für den Personennah-, Regional- oder Fernverkehr, wenn der Transrapid wie von der DB AG untersucht, auf den Gleisen 8 bis 10 in den Hbf geführt wird?

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.

4. Hält die Bundesregierung für den Fall einer Realisierung dieses Vorhabens eine künftige oberirdische Erweiterung des Hamburger Hbf für möglich?

Der Bundesregierung sind keine Überlegungen bekannt, bereits tiefliegende Gleisanlagen wieder oberirdisch anordnen zu wollen.

5. Liegen der Bundesregierung Anfragen, Planungen, Projektentwürfe bzw. Informationen seitens der DB AG zu einer möglichen unterirdischen Erweiterung des Hamburger Hbf vor?

Wie gestaltet sich ein eventuelles derartiges Vorhaben angesichts der vorhandenen Unterquerung des Hamburger Hbf durch drei U-Bahn-Linien?

Nein.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung Möglichkeiten zur Durchleitung des Güterverkehrs durch Hamburger Stadtgebiet, wenn der Transrapid – wie von der DB AG untersucht – auf den Gleisen 8 bis 10 in den Hbf geführt wird?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Eine Bewertung durch die Bundesregierung könnte erst nach Vorlage der Planungsergebnisse der DB AG erfolgen.

7. Wann ist mit einer Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan '92 vorgesehenen „Nördlichen Güterumgehungsbahn“ (Ausbaustrecke Hamburg/Rothenburgsort–Hamburg/Eidelstedt) zu rechnen?

Die Realisierung des im Bundesverkehrswegeplan '92 enthaltenen Maßnahmenumfangs an der „Nördlichen Güterumgehungsbahn“ ist zeitlich jetzt noch nicht zu bestimmen, da sie sowohl von der Entwicklung des Bundeshaushaltes als auch vom Ablauf der Planrechtsverfahren abhängt.

8. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung im Schienen-Güterverkehr nach Fertigstellung der „festen Verbindung Großer Belt“?
  - a) Wie wird sich voraussichtlich die Zahl der Güterzüge entwickeln (bitte derzeitiges Aufkommen und prognostiziertes Aufkommen angeben)?
  - b) Auf welchen Trassen im Stadtgebiet Hamburg wird dieses Verkehrsaufkommen derzeit abgewickelt, auf welchen Trassen soll das prognostizierte Aufkommen abgewickelt werden?

- c) Hält die Bundesregierung die derzeit in Hamburg bestehenden Bahn-Trassen für ausreichend, um das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen? Sind die Gleise 9 und 10 des Hamburger Hbf aus Sicht der Bundesregierung für die Bewältigung des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens verzichtbar?

Da die Eisenbahnverbindung durch den Großen Belt bereits fertiggestellt und der Schienengüterfernverkehr inzwischen auf diese Strecke verlegt wurde, rechnet die Bundesregierung vorerst nicht mehr mit wesentlichen Änderungen im Verkehrsaufkommen. Die mittel- und langfristige Verkehrsentwicklung – auch im Zusammenhang mit der festen Querung des Öre-Sund – wird derzeit erst mit einer umfassenden Verkehrs-Nachfrage-Studie für den gesamten westlichen Ostseeraum ermittelt, die Aufschluß über die Notwendigkeit einer festen Querung des Fehmarn-Belt geben soll.

- a) Von der Vogelfluglinie wurden 16 Güterzugpaare auf die Jütlandlinie verlagert.
- b) Dieses Verkehrsaufkommen wird heute zu etwa gleichen Teilen über die Nördliche Güterumgehungsbahn und durch den Hamburger Hauptbahnhof geführt. Abhängig vom Fortschritt der Baumaßnahmen an der Güterumgehungsbahn wird diese einen steigenden Anteil übernehmen. Bei Schaffung einer festen Fehmarn-Belt-Querung würde der gesamte Güterverkehr am Hauptbahnhof vorbeigeleitet werden.
- c) Die derzeit in Hamburg bestehenden Bahntrassen haben sich für die Bewältigung des inzwischen eingetretenen Güterverkehrsaufkommens als ausreichend erwiesen. Dabei müssen die Güterzüge nicht zwingend über die Gleise 9 und 10 durch den Hamburger Hauptbahnhof geleitet werden. Auch im Falle einer festen Fehmarn-Belt-Querung hätte die Güterumgehungsbahn nach dem bis dahin erfolgten Ausbau eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

9. In welchem Umfang werden die Planungen für den Ausbau des Knoten Hamburg von diesem Vorhaben betroffen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

10. Werden durch das Vorhaben die beabsichtigten Maßnahmen für den Knoten Hamburg, die laut Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes die Anpassung „an die künftig zu erwartenden höheren Leistungsanforderungen an die zulaufenden Neubau- und Ausbaustrecken“ umfassen, beeinflusst?

- a) Wenn ja, in welchem Umfang hinsichtlich
- des geplanten Ausbaugrades des Knotens Hamburg,
  - der Einbindung des VDE 1, Lübeck–Rostock–Stralsund, in das Netz der DB AG,
  - der Einbindung des VDE 2, Hamburg–Berlin, in das Netz der DB AG,
  - der Einbindung der Y-Trasse, Hannover–Bremen–Hamburg, in das Netz der DB AG,
  - der Kosten und des Zeitrahmens der Realisierung?
- b) Wenn nein, welche Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, um trotz erheblicher Leistungsreduzie-

rung des Hamburger Schienennetzes die genannten Leistungsanforderungen zu erreichen?

Ist die u. a. im Fünfjahresplan Schiene dokumentierte Planung für den Knoten Hamburg überhaupt mit einem Transrapid-Endhaltepunkt im Hamburger Hbf vereinbar?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

11. Haben die Planungen der DB AG Auswirkungen auf das im Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 1998 bis 2002 ausgewiesene Finanzvolumen für den Ausbau der Knoten Frankfurt (M), Hamburg, München u. a., Bedarfsplan-Nr. 2.2?

Nein.

12. Wie schlüsselt sich die im Fünfjahresplan Schiene ausgewiesene Summe von insgesamt 919 Mio. DM für die Jahre 1998 bis 2002 für den Ausbau dieser Knoten nach Verwendungsort und geplanten Vorhaben auf?

Welche Ausbaumaßnahmen in welchem finanziellen Umfang sollen im Knoten Hamburg nach bisheriger Planung durchgeführt werden?

Der „Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in den Jahren 1998 bis 2002“ weist für diesen Zeitraum ein Investitionsvolumen von 827 Mio. DM und vor 1998 bereits eines von 92 Mio. DM – somit insgesamt 919 Mio. DM bis Ende 2002 – für den Ausbau der genannten und weiterer Knoten aus. Damit ist erst der Einstieg in ein umfassendes Sammelvorhaben beschrieben, das nach 2002 fortgesetzt werden muß, bei dem derzeit aber weder die Gesamtheit aller auszubauenden Knoten, noch die Maßnahmeninhalte im einzelnen sowie der hierfür erforderliche Finanzbedarf festgelegt sind. Neben Anpassungen von Gleisanlagen in einzelnen Knoten an geänderte Erfordernisse sollen überwiegend die Signalanlagen ertüchtigt werden, insbesondere durch Bau von elektronischen Stellwerken und Betriebsleitzentralen. Auf den Knoten Hamburg entfallen nach derzeitigem Planungsstand etwa 10 Mio. DM.

13. Wird die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus des Knotens Hamburg nach Auffassung der Bundesregierung durch eine Einführung des Transrapid in den Hamburger Hbf unter Wegfall von Bahngleisen negativ beeinflusst?

Wenn ja, in welchem Umfang und wie weit sind die Wirtschaftlichkeitsberechnungen bereits gediehen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussichten, bei Umwandlung der Gleise 8 bis 10 des Hamburger Hbf in eine Transrapid-Zufahrt einen Integralen Taktfahrplan im Schienengebundenen Verkehr zu realisieren?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 wird verwiesen.

15. Reichen nach Ansicht der Bundesregierung acht Bahnsteiggleise zur Realisierung eines ITF in Hamburg überhaupt aus, wenn dies in der Fachwelt mit Recht bezweifelt wird und im Berliner Zentralbahnhof sogar zwölf Bahnsteiggleise zur Realisierung des ITF im Fern- und Regionalverkehr vorgesehen sind?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Sieht sich die Bundesregierung in der Lage, den von ihr in der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage (Antwort: Drucksache 13/8624) gebrauchten Begriff „Überlegungen“ der DB AG näher zu konkretisieren?

Der Begriff „Überlegungen“ kennzeichnet nicht abgeschlossene Befassungen mit einem bestimmten Sachverhalt. Der in der Drucksache 13/8624 hierzu dargestellte Sachstand kann derzeit nicht noch näher konkretisiert werden.



