

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau und Betrieb der Strecke Berlin–Oebisfelde

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 4 wurde der Abschnitt Oebisfelde–Berlin der Schienenstrecke Hannover–Berlin zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut. Zusätzlich zum Bau der für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) ausgelegten Trasse soll die bestehende Stammtrasse, die „Lehrter Bahn“, ebenfalls ausgebaut werden. Nach den ursprünglichen Planungen, die noch in „Vor-Wende-Zeiten“ in gemeinsamen Planungen mit der DDR wurzeln, sollte die „Lehrter Bahn“ eigentlicher Träger des HGV werden und – ohne Zwischenhalt – voll elektrifiziert und auf Tempo 200 ausgelegt das Ruhrgebiet und Berlin verbinden. Von der seinerzeit geplanten Funktion der „Lehrter Bahn“ wurde im Rahmen der VDE-Konzeption und der Aufnahme der Strecke Hannover–Berlin in die Transeuropäischen Netze (TEN) Abstand genommen. Es gilt allerdings festzuhalten, daß der Ausbau der VDE-Schienenprojekte nicht ausschließlich dem Hochgeschwindigkeitsverkehr, sondern auch dem Regional- und Güterverkehr zugute kommen darf.

1995/96 wurde ein modifiziertes Ausbaukonzept für die Stammstrecke vorgelegt, nach dem die ehemalige „Lehrter Bahn“ in einer ersten Ausbaustufe nur noch in den Abschnitten Berlin–Wustermark sowie Staffelde–Stendal–Möringen zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden soll, da die Wirtschaftlichkeit des Stammstreckenausbaus in Frage stehe. Dies wirft auch die Frage auf, ob die diesbezüglichen Investitionen des Bundes optimal eingesetzt werden.

Aus Naturschutzgründen wurde vorerst zwischen Ribbeck und Barne auf den Bau der HGV-Trasse verzichtet. Die Hochgeschwindigkeitszüge nutzen die in diesem Bereich zweigleisig ausgebaute und elektrifizierte „Lehrter Bahn“. Ein nachträglicher Bau der HGV-Gleise ist – entsprechenden verkehrlichen Bedarf vorausgesetzt – planungsrechtlich möglich.

Die so entstandene Mischnutzung bzw. die Kreuzungen beider Trassen werfen erhebliche betriebs- und sicherheitstechnische Probleme auf und schränken die Nutzung z. T. erheblich ein. Im Eisenbahnverkehr stellt die Anlage von höhengleichen Gleis-

kreuzungen eine betriebliche Leistungsminderung dar, da nur jeweils ein Zug einer Richtung die Kreuzung überfahren kann, was betrieblich gesteuert werden muß. Während im Vorfeld von Bahnhöfen, in denen Reisezüge halten, höhengleiche Fahrwegkreuzungen nicht zu vermeiden sind, ist die Anlage von höhengleichen Fahrwegkreuzungen überall dort, wo schon in einer Richtung Züge mit hoher Geschwindigkeit durchfahren, aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Betriebsführung äußerst kritisch zu beurteilen. Bei großen Bahnhöfen ermöglichen parallel benutzbare Fahrstraßen eine hinreichende Leistungsfähigkeit.

Sinn und Zweck der Südumfahrung Stendal soll sein, den größten Teil der ICE-Züge auf dem kürzesten Weg zur Bundeshauptstadt zu leiten; in Stendal sollen nur alle zwei Stunden die ICE-Züge der Relation Bremen–Berlin halten. Während die streckenmäßige Einbindung Stendals im Osten in die HGV-Strecke zweigleisig und niveaugleich gebaut wird, soll sie im Westen im Bereich Einzelberg/Möringen zwar niveaugleich, aber nur eingleisig vorgesehen werden.

Dieses Verfahren ist im internationalen Vergleich bei der Projektierung und Realisierung von HGV-Strecken mehr als unüblich. Die DIRETTISSIMA der italienischen Eisenbahnen auf der Strecke Rom–Florenz beispielsweise wurde von vornherein zweigleisig und niveaufrei gestaltet, um intelligente Betriebskonzepte für die HGV-Strecke zu ermöglichen.

Diese Abweichung wirft eine Reihe von Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Nicht-Elektrifizierung der gesamten Stammstrecke Berlin-Oebisfelde, der „Lehrter Bahn“, unwirtschaftlich ist, wo diese doch auf den zwei Abschnitten Möringen (km 114,8) – Staffelde/Bindfelde (km 100,1) sowie Abzweig Bamme (km 66,1) – Abzweig Ribbeck (km 48,5) elektrifiziert wird und die Stammstrecke in ihren Verknüpfungspunkten Wustermark, Stendal und Oebisfelde in elektrisch betriebene Hauptbahnen mündet?
2. Wäre es nach Auffassung der Bundesregierung nicht allein schon aus dem Grunde sinnvoll gewesen, die Stammstrecke durchgehend zu elektrifizieren, damit im Störfall auf der HGV-Strecke ICE-Züge über die Stammstrecke umgeleitet werden könnten?
3. Was waren die „wirtschaftlichen Gründe“, die zum Verzicht auf die vollständige Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke „Lehrter Bahn“ geführt haben?
4. Verfügt die Bundesregierung über Informationen, wie der Regionalverkehr im Abschnitt Stendal–Oebisfelde in Zukunft betrieblich abgewickelt werden soll?

Liegen der Bundesregierung Informationen vor, wonach hier zukünftig weiterhin langsame Dieselszüge verkehren sollen

und somit keine Reisezeitverkürzung im Regionalverkehr angestrebt wird?

5. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob es nach Abschluß der Bauarbeiten noch durchgehende Regionalzüge von der Strecke Stendal–Oebisfelde nach Hannover geben wird und dann diese Dieselzüge im Mischverkehr mit dem ICE-Verkehr zwischen Wolfsburg und Hannover durchgeführt werden?

6. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob es von Stendal nach Berlin nach Abschluß der Bauarbeiten noch durchgehende Regionalverkehrszüge geben wird?

Sollen diese Züge als Dieselzüge im Mischverkehr mit den ICE-Zügen im Abschnitt Bamme–Abzweig Ribbeck und auf der Verbindungsbahn in Berlin verkehren?

7. Ist es aus Sicht der Bundesregierung – vor dem Hintergrund, daß die erkennbare Betriebsabwicklung im Abschnitt Abzweig Bamme – Abzweig Ribbeck eine überaus starke Einschränkung der gesamten Streckenleistungsfähigkeit auf der Relation Berlin–Oebisfelde darstellen dürfte – notwendig, diesen Zustand schnellstens durch Nachbau eigener HGV-Gleise im Abschnitt Abzweig Bamme – Abzweig Ribbeck zu beseitigen?

Wann soll dies nach den Planungen geschehen?

8. Wie soll – bei unterstelltem Nachbau eigener HGV-Gleise im Abschnitt Abzweig Bamme–Abzweig Ribbeck – dann der Verkehrshalt Rathenow in der Relation Berlin–Richtung Stendal mit Zügen aus der HGV-Strecke betrieblich bedient werden?

Müssen dann die in Rathenow etwa haltende InterRegio-Züge zweimal das Gleis der HGV-Strecke Hannover–Berlin kreuzen?

Wie beurteilt die Bundesregierung dieses Verfahren vor den Hintergrund der Betriebssicherheit und Streckenleistungsfähigkeit?

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die höhengleiche und eingleisige Ausgestaltung des Streckenabzweigs in Vinzelberg/Möringen im Hinblick auf Betriebssicherheit, Streckenleistungsfähigkeit und künftige Konzepte zur weiteren Anbindung Stendals an die HGV-Strecke?

10. Ist der Bundesregierung bekannt, ob eine andere Bahn im Ausland höhengleiche Kreuzungen im HGV-Verkehr plant, auf denen planmäßig 300 km/h und 160 km/h schnelle Züge kreuzen?

Bonn, den 1. September 1998

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

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

