

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/11408 –

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 Stafelde–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 Gleiskreuzungen 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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. September 1998 übermittelt.

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

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 Vinzelberg/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.

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?

Unter Berücksichtigung des 1995 genehmigten Betriebsprogramms für den Korridor Hannover – Berlin haben Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) bestätigt, daß die Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung der Stammstrecke – auch im Bereich westlich von Stendal – nicht nachgewiesen werden konnte.

Die Elektrifizierung der Stammstrecke zwischen Möringen und Staffelde/Bindfelde war für die Anbindung der Stadt Stendal an den ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr erforderlich. Zwischen den Abzweigen Bamme und Ribbeck liegt das Trappenschongebiet. Der von allen Beteiligten akzeptierte Maßnahmenkatalog zum Schutz der Großtrappenpopulation sieht u. a. vor, in diesem Bereich auf den Bau zweier Hochgeschwindigkeitsgleise zunächst zu verzichten, und statt dessen die vorhandene Stammstrecke zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist hier auf 200 km/h begrenzt.

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?

Nein.

Grundsätzlich gilt, daß die Wirtschaftlichkeit von Hochgeschwindigkeitsstrecken durch die Herrichtung geeigneter Umleiterstrecken für wenige anzunehmende Störfälle erheblich gemindert würde. Im vorliegenden Fall steht im übrigen mit der für 160 km/h ausgebauten Strecke Helmstedt – Magdeburg – Berlin (Schienenverkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 5) eine bestens geeignete Umleiterstrecke für den schnellen Personenverkehr zur Verfügung.

3. Was waren die „wirtschaftlichen Gründe“, die zum Verzicht auf die vollständige Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke „Lehrter Bahn“ geführt haben?

Der Einsatz von Bundesmitteln für Investitionen in die Bundes-schienenwege sind nur insoweit zulässig, wie die Wirtschaftlichkeit der Investitionen nachgewiesen werden kann. Da zur Abwicklung der gemäß Betriebsprogramm vorgesehenen Verkehre weder ein zweigleisiger Ausbau noch eine Elektrifizierung der Stammstrecke erforderlich ist, bestand auch kein Bedarf für derartige Investitionen.

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?

Der Bundesregierung sind die Planungen der DB AG zur betrieblichen Abwicklung des Regionalverkehrs zwischen Oebisfelde und Stendal nicht bekannt. Da die Stammstrecke zwischen Oebisfelde und Stendal in weiten Bereichen für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt wurde, sind Reisezeitverkürzungen im Regionalverkehr technisch möglich.

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 Dieselszüge im Mischverkehr mit dem ICE-Verkehr zwischen Wolfsburg und Hannover durchgeführt werden?

Nach Mitteilung der DB AG verkehren seit 24. Mai 1998 eine Regionalbahnlinie und eine Regionalexpreßlinie jeweils im 2-Stundentakt zwischen Stendal und Oebisfelde mit Dieseltraktion auf der Stammstrecke. Darüber hinaus verkehren InterRegio-Züge zwischen Stendal und Hannover mit Halt in Wolfsburg. Ab 27. September 1998 verkehren letztere zwischen Berlin und Hannover über die Hochgeschwindigkeitsstrecke. Die Züge halten unterwegs in Rathenow, Stendal und Wolfsburg.

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 Dieselszüge im Mischverkehr mit den ICE-Zügen im Abschnitt Bamme–Abzweig Ribbeck und auf der Verbindungsbahn in Berlin verkehren?

Nach Mitteilung der DB AG verkehren voraussichtlich ab Dezember 1998 Regionalbahnzüge im Stundentakt zwischen Berlin und Rathenow. Diese Züge verkehren mit elektrischer Traktion im Mischverkehr über die Gleise der Hochgeschwindigkeitsstrecke. In Rathenow wird zweistündlich Anschluß an eine Regionalex-

preßlinie nach Stendal angeboten werden. Diese Züge werden in Dieseltraktion über die Stammstrecke geführt werden.

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?

Die zur Zeit überschaubare Verkehrsnachfrage ermöglicht es, die von der DB AG geplanten Angebote im Personenfern- und Personennahverkehr problemlos durchzuführen. Die Errichtung zweier Hochgeschwindigkeitsgleise in diesem Streckenabschnitt ist optional vorgesehen, wenn dies zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage erforderlich werden sollte.

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?

Wie aus der Antwort zu Frage 7 hervorgeht, stellt sich zur Zeit die Frage des Nachbaus von Hochgeschwindigkeitsgleisen mangels Notwendigkeit nicht.

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?

Die bautechnische Gestaltung der Überleitstelle in Vinzelberg/Möringen entspricht einer wirtschaftlichen Lösung, die die Betriebssicherheit gewährleistet und der konzeptuellen Streckenbelegung gerecht wird.

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?

Die Planungen ausländischer Bahnen zur bautechnischen Ausgestaltung ihrer Neubaustrecken sind der Bundesregierung nicht bekannt. Aufgrund der eingesetzten Signaltechnik ergeben sich keine sicherheitsrelevanten Unterschiede im Hinblick auf die Abwicklung des Zugverkehrs.