

■ Fernverkehr

21 Fragen und Antworten

aus SIGNAL 03-04/1995 (Juni 1995), Seite 24-26 (Artikel-Nr: 10000954)
Bundesregierung

zu den Eisenbahnstrecken von und nach Berlin

Antwort auf die Kleine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend "Eisenbahnstrecken von und nach Berlin" (Drucksache 13/891)

Wie sieht die Lösung für die Schnellbahnverbindung Hannover Berlin (SBV H/B) und die Stammstrecke der Lehrter Bahn im Trappenschutzbereich Nennhausen/Buschow aus?

Im Großtrappenschongebiet wird die vorhandene eingleisige Stammstrecke zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Welche Auswirkungen haben die Leistungsfähigkeits- und Geschwindigkeitseinschränkungen dieser Lösung?

Die Fahrzeit des ICE verlängert sich durch diese Lösung um rund 5 Minuten. Außerdem wird der Güterverkehr die Strecke nur in begrenztem Umfang nutzen können.

Wurden bei dieser Lösung - Zukunftsoptionen (z. B. durchgehender viergleisiger Ausbau) berücksichtigt? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Die jetzigen Planungen zur Hochgeschwindigkeitsstrecke und zur Stammstrecke berücksichtigen als Option einen durchgehend viergleisigen Ausbau zwischen Stendal und Wustermark (einschließlich Großtrappenschongebiet).

Wie teuer sind die Maßnahmen zum Schutz der Großtrappen, und aus welchem Etat werden sie zu Lasten welcher Projekte finanziert?

Über die erforderlichen Schutzmaßnahmen finden noch Abstimmungsgespräche zwischen der DB AG und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg statt. Allein durch den Aufbau der u.a. vorgesehenen 7 Meter über Geländeoberkante hohen Erdwälle entlang der Trasse im Großtrappenschongebiet entstehen Mehraufwendungen in Höhe von ca. 70 Mio DM. Die gesamten Mehraufwendungen für den Schutz der Großtrappen insbesondere landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen werden derzeit unter Beachtung aller Einflußfaktoren ermittelt. Der endgültige Umfang der Schutzmaßnahmen wird abschließend durch den Planfeststellungsbeschluß festgelegt. Die Finanzierung dieser Schutzmaßnahmen erfolgt im Rahmen dieses Vorhabens.

Wie schnell wird nach Fertigstellung der SBV H/B auf den einzelnen Abschnitten gefahren werden können, und wie lang werden die Fahrzeiten zwischen Berlin Zoologischer Garten und Hannover Hbf sowie nach Köln sein?

Nach der Fertigstellung der ABS/NBS Hannover - Berlin können in den einzelnen Abschnitten nachstehende Geschwindigkeiten gefahren werden: - Hannover - Lehrte 160 km/h
Lehrte - Wolfsburg 200 km/h
Wolfsburg - Nennhausen 250km/h
Nennhausen - Buschow 160 bzw. 200 km/h
Buschow - Staaken 250 km/h

Die Fahrzeiten zwischen Berlin Hbf und Hannover Hbf werden je nach Zugkonfiguration 108 - 120 Minuten betragen; die Fahrzeiten Berlin Hbf - Köln Hbf werden dementsprechend zwischen ca. 260 und 295 Minuten betragen.

Wann wird die Eisenbahnstrecke Wolfsburg - Weddel - Braunschweig fertiggestellt sein?

Die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Fallersleben - Weddel - Braunschweig (Weddeler Schleife) erfolgt vsl. zum Fahrplanwechsel im Mai 1998.

Welches sind die Gründe für den möglichen Zeitverlust gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung?

Die Ausweitung des Raumordnungsverfahrens im Zusammenhang mit den Straßenplanungen zu den BAB A39 und A2 führten zur Verzögerung um ca. 1 Jahr.

Welche Fahrtzeiten werden nach der Fertigstellung von Berlin nach Braunschweig, Kassel und Frankfurt am Main erzielt werden können?

Nach der Inbetriebnahme der Weddeler Schleife werden nach Angaben der DB AG nachstehende Fahrzeiten bei Führung über die Neubaustrecke Oebisfelde - Staaken erzielt: - Berlin - Braunschweig 80 Minuten
Berlin - Kassel 160 Minuten
Berlin - Frankfurt/M. 240 Minuten.

Wann wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Braunschweig - Hildesheim fertiggestellt sein, und welches sind die Gründe für einen möglichen Zeitverlust?

Der zweigleisige Ausbau Braunschweig - Hildesheim ist Bestandteil der ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg. Der Abschnitt Braunschweig - Wolfsburg (Weddeler Schleife) ist im Entwurf zum Dreijahresplan als Zusammenhangsmaßnahme mit dem Projekt Hannover - Berlin enthalten. Der weitere Ausbau - auch des Abschnittes Braunschweig - Hildesheim - wird entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen vorgenommen.

Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Eisenbahnstrecke zwischen Helmstedt und Braunschweig für eine Geschwindigkeit von 140 km/h oder (abschnittsweise) 160 km/h herzurichten?

Für die Geschwindigkeitsanhebung auf 140 km/h bis 160 km/h in diesem

kurvenreichen Abschnitt wären großräumige Linienverbesserungen im Bereich von Dämmen und Einschnitten mit umfangreichen Erdbewegungen erforderlich sowie die Sanierung des Oberbaues.

Warum wurden die Maßnahmen nicht beim Ausbau der Strecke Berlin - Magdeburg - Helmstedt vorgenommen, und wann werden sie durchgeführt?

Beim Ausbau der Strecke Berlin - Magdeburg - Helmstedt handelt es sich ursprünglich um eine Lückenschlußmaßnahme, deren Leistungsumfang sich auf den nicht elektrifizierten Abschnitt zwischen Berlin und Helmstedt beschränkte. Aus der Sicht der Bundesregierung besteht keine verkehrliche Notwendigkeit, die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Braunschweig und Helmstedt anzuheben, da der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Richtung Berlin künftig im wesentlichen über Braunschweig - Weddel - Wolfsburg geleitet wird. Die DB AG prüft derzeit Maßnahmen unter Ausnutzung der technischen Möglichkeiten und bei Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu kleinen Geschwindigkeitsanhebungen. Zur Zeit ist die Strecke, bedingt durch die Baumaßnahmen auf der ABS/NBS Hannover Berlin, von Umleitungszügen stark belastet, so daß eine Realisierung dieser Maßnahmen erst nach Abschluß dieser Baumaßnahme möglich wäre.

Wann werden jeweils die geplanten Ausbau- und Neubauabschnitte der Strecke Berlin - Halle/Leipzig - Nürnberg - München fertiggestellt sein?

- ABS Berlin Halle/Leipzig (VDE-Nr. 8.3)

Bis Ende 1998 wird die Strecke weitgehend für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h und abschnittsweise 200 km/h fertiggestellt sein. Die Fertigstellung für durchgehend 200 km/h ab Berliner Außenring wird für 2000/2001 angestrebt. Sie hängt wesentlich vom Fortschritt bei der Beseitigung der Bahnübergänge ab.

NBS/ABS Erfurt - Leipzig/Halle (VDE-Nr. 8.2)

Im Entwurf des Dreijahresplans ist für diese Strecke ein Mittelansatz vorgesehen, der einen möglichst frühzeitigen Baubeginn ermöglichen soll. Baubeginn und Fertigstellung des Projektes hängen u.a. vom Ablauf der planungsrechtlichen Verfahren ab.

ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (VDE-Nr. 8.1)

Im Entwurf des Dreijahresplans ist die NBS Ebensfeld - Erfurt ein Mittelansatz enthalten, mit dem die Voraussetzungen für einen baldigen Baubeginn geschaffen werden. Zunächst soll der Neubaustreckenabschnitt Ebensfeld - Erfurt, danach der Ausbaustreckenabschnitt Nürnberg - Ebensfeld in Angriff genommen werden.

Baubeginn und Fertigstellung des Projektes hängen u.a. vom Ablauf der planungsrechtlichen Verfahren ab.

ABS/NBS München - Ingolstadt - Nürnberg

Der Baubeginn für die NBS Ingolstadt - Nürnberg war bereits im Jahre 1994. Die Fertigstellung ist aus derzeitiger Sicht für die NBS im Jahre 2001 und für die ABS München - Ingolstadt im Jahre 2003 zu erwarten.

Welches sind die Gründe für einen möglichen Zeitverlust?

Aus der Sicht der Bundesregierung sind bei den o. g. Vorhaben noch keine Zeitverluste eingetreten. Es werden alle Anstrengungen unternommen, um in Abhängigkeit von der Erlangung des Baurechtes eine schnellstmögliche Fertigstellung der Projekte unter Beachtung der in den nächsten Jahren zur stehenden Haushaltsmittel

des Bundes zu erreichen.

Welche Fahrzeiten werden nach der Fertigstellung von Berlin nach Halle/Leipzig, Nürnberg und München erzielt werden können?

Nach der Fertigstellung der Ausbau- und Neubaustrecken zwischen Berlin und München werden nach Angaben der DB AG nachstehende Fahrzeiten erreicht: -
Berlin (Lehrter Bahnhof) - Leipzig Hbf 65 Minuten
Berlin (Lehrter Bahnhof) - Halle Hbf 65 Minuten
Berlin (Lehrter Bahnhof) - Nürnberg Hbf 175 Minuten (über Leipzig)
Berlin - Nürnberg Hbf ca 163 Minuten (über Halle)
Berlin - München Hbf ca. 245 Minuten (über Leipzig)
Berlin - München Hbf ca 233 Minuten (über Halle)

Bei welchen anderen Eisenbahnstrecken von und nach Berlin (z. B. Projekte Deutsche Einheit und "Pilzkonzept Stufe I ") gibt es gegenüber der ursprünglichen Planung Zeitverzug, und worin liegt dieser begründet?

Aufgrund der Entscheidung der DB AG, statt der ursprünglich geplanten Sicherungstechnik die Strecke durch eine Betriebszentrale zu steuern, verzögert sich die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Magdeburg und Berlin von ursprünglich Ende Mai 1995 auf Dezember 1995. Bei der Eisenbahnkonzeption Berlin werden bis auf den Lückenschluß Nordbahn vsl. alle geplanten Termine eingehalten. Der Lückenschluß Nordbahn ist unter Berücksichtigung des absehbaren Finanzierungsrahmens Schienenwegeinvestitionen nach 2002 möglich.

Bei welchen Vorhaben wurden warum welche Abstriche vorgenommen (z.B. Eingleisigkeit und Verzicht auf die Elektrifizierung bei der "Amerika-Linie" Berlin - Stendal - Uelzen - Bremerhaven)?

Die Bundesregierung hält am Ziel eines durchgehend zweigleisig elektrifizierten Ausbaus der ABS Uelzen - Stendal fest. Ende 1993 wurde auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ein stufenweiser Ausbau dieser Strecke beschlossen. Bis 1999 wird diese Strecke eingleisig elektrifiziert mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten. Die Gesamtfertigstellung ist abhängig vom Planungsstand und Baufortschritt entsprechend den finanziellen Möglichkeiten. Abgestimmt auf diese Ausbauplanungen wird die Kapazität der Strecke Langwedel - Uelzen durch Oberbaumaßnahmen, Verbesserung von Kreuzungsbahnhöfen und Elektrifizierung bis zum Jahr 1999 angepaßt.

Wann werden die Maßnahmen gestellt sein?

Ein konkreter Termin zur Fertigstellung der Zweigleisigkeit kann seitens der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt aus den o.g. Gründen nicht genannt werden.

Welche Auswirkungen auf den Eisenbahnausbau hat der Beschluß des Finanzausschusses des Bundestages, Finanzmittel in erheblichen Größenordnungen vom Schienenwegeausbau zum Straßenbau zu verlagern?

Der Deutsche Bundestag hat - der Beschlußempfehlung des Haushaltsausschusses folgend - für Investitionen in die Schienenwege im Bundeshaushalt 1995 9.955,7 Mio DM vorgesehen. Auswirkungen auf das Planungs- und Bauvolumen sind nicht zu erwarten, da der vom Bundestag beschlossene Betrag dem von der DB AG im Jahr 1995 realisierbaren Volumen entspricht.

Warm wird voraussichtlich der Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke des Pilzkonzepts Stufe 2 - z. B. die Potsdam Berliner Stammbahn, der Berliner Innenring (BIR) oder die Kremmener Bahn begonnen, und wann werden die einzelnen Strecken jeweils fertiggestellt sein?

Die o.g. Eisenbahnstrecken des Pilzkonzeptes Stufe 2 sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanes des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Diese Maßnahmen werden in Abhängigkeit vom Bedarf und der Wirtschaftlichkeit durch die DB AG realisiert. Konkrete Planungen existieren hierzu noch nicht.

Treffen Berichte zu, wonach die Realisierung des ICE-Bv Berlin-Rummelsburg verschoben wird? Wenn ja, welche Gründe hat die Verschiebung, und welche Konsequenzen hat dies?

Informationen, wonach die Realisierung des Triebwagen-Bw Berlin--Rummelsburg sich zeitlich verzögern soll, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, daß der Vorstand Anfang März 1995 Festlegungen zur Weiterführung der Planungen für dieses Betriebswerk getroffen hat.

Wo werden insbesondere zunächst die 60 ICE-2-Züge der SBV H/B abgestellt und gewartet, wo die weiteren ICE-2-Züge der Strecken Frankfurt/M. - Köln und Berlin - Halle/Leipzig - Nürnberg - München?

Die Abstellung und Behandlung von Triebzügen richtet sich nicht nach einer bestimmten Strecke, sondern nach der jeweiligen ICE--Linie, die von ihnen befahren wird, Hierüber entscheidet der Vorstand der DB AG in alleiniger unternehmerischer Verantwortung. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind die Behandlung und Instandhaltung der ICE-Züge die Standorte Hamburg, München und Berlin vorgesehen. In Berlin sind die tägliche Behandlung 42 ICE-Triebzüge und für die Nachtabstellung 16 ICE-Triebzüge geplant.

*

[IGEB] Wie kürzlich auch der Tagespresse zu entnehmen war, haben sich die Vertreter des Landes Brandenburg und der Bahn AG bezüglich der Ausführung der Neubaustrecke (NBS) im Großtrappenschongebiet geeinigt: In diesem Bereich wird lediglich die vorhandene Stammstrecke ausgebaut und mit relativ hohen Wällen so eingegrenzt, daß die Trappen die Bahnstrecke als natürliches Hindernis auffassen und ihre An- und Abflugrouten entsprechend gestalten. Inwieweit diese Ausführung der Schnellfahrstrecke einen Endzustand darstellt, oder ob ein Vollausbau innerhalb dieser Wälle in einem zweiten Schritt stattfindet, hängt nicht zuletzt vom künftigen Zusammenwirken der Naturschutzbehörden und der Bahnbaugesellschaft ab. Ein drei- bzw viergleisiger Ausbau dieser Strecke wäre jedenfalls aus prinzipiellen, auch ökologischen Gründen zu begrüßen, da neue Bahnstrecken nicht primär der "Raserei"

dienen sollen, sondern vor allem der Kapazitätserhöhung für den energiesparenden Schienenverkehr.

Auch wenn ab Dezember 1995 bereits eine Fahrzeit zwischen Berlin Zoologischer Garten und Hannover Hbf von nur noch 143 Minuten erreicht werden wird, sind die o. g. Zeiten doch beeindruckend. Sollten sich die von der Bundesregierung angegebenen 108 Minuten tatsächlich auf die Fahrzeit bis Berlin Hbf beziehen, den sich für Berlin Zoo - Hannover Hbf ca. 93 Minuten und eine Schnittgeschwindigkeit von 164 km/h ergeben. Das ist unter Berücksichtigung der Stadtausfahrt bis Spandau und der Durchfahrt Lehrte ein erstaunlicher Wert.

Eine erfreuliche Überraschung brachte die Antwort zum Inbetriebnahmetermine für die Weddeler Schleife. Dieses Bauwerk ist zwar mit einer echten Neubaulänge von ca. 8 km ein nur kleines Element im Gesamtprojekt, es hat aber große Bedeutung für die Angebotsgestaltung: Die seit 1991 forcierte Anbindung Berlins über Braunschweig, Hildesheim und die Neubaustrecke nach Süd- Westdeutschland zunächst durch die IC-Linie 3, dann seit 1993 durch die ICE-Linie 6, kann so ihrem (überraschenden) Erfolg entsprechend durch Nutzung der NBS bis Fallersleben ab 1998 um weitere 40 bis 50 Minuten beschleunigt werden. Interimsmaßnahmen wie die Führung über Hannover u. a. sind also nicht mehr erforderlich.

Diese Verbindung nach Frankfurt/M. mit dann genau 4 Stunden wird trotz des höheren Fahrpreises noch einige Jahre mit der kürzeren über Halle - Erfurt konkurrieren können, die zum jetzigen Fahrplanwechsel mit einer Fahrzeit von 6 h 03 min als InterRegio--Linie 36 von Berlin-Lichtenberg aus gestartet wird. Dabei beträgt der Preis im Normaltarif der 2. Klasse ca. DM 49, für die einfache Fahrt.

Die erste Phase des Ausbaus der ehemaligen Transitstrecke über Magdeburg - Helmstedt- Braunschweig wird im Dezember 1995 abgeschlossen werden. Der Abschnitt Griebnitzsee - Helmstedt wird dann abgesehen von trassierungsbedingten Langsamfahrstellen - durchgehend für die konventionelle Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen sein. Eine weitere Anhebung auf 200 oder 230 km/h ist als zweite Phase für die nächsten Jahre vorgesehen und würde noch einmal eine Reduzierung der Fahrzeiten von Berlin nach Magdeburg um ca. 10 Minuten ermöglichen.

Der Abschnitt Helmstedt - Braunschweig - Hannover ist durch Ausbaumaßnahmen bisher nicht berührt worden, da er weder in die Lückenschlußmaßnahmen noch in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) eingeordnet worden war. Eine Verbesserung insbesondere der 20 km zwischen Helmstedt und Braunschweig ist aber wünschenswert, da die an anderen Stellen teuer erzielten Fahrzeitgewinne in keinem vernünftigen Verhältnis zum Zeitverlust stehen, der hier durch Tempo 120 verursacht wird. Eine Anhebung zumindest auf 140 km/h sollte allein durch bahntechnische Maßnahmen (Oberbau, Signalisierung) möglich sein.

Die Bedeutung der ehemaligen Transitstrecke resultiert aus ihrer Funktion für die Anbindung der Landeshauptstädte Potsdam und Magdeburg nach Westen. Sie wird daher (hoffentlich) immer durch IC-Züge von und nach Berlin befahren werden.

Das VDE Nr. 8 und die damit zusammenhängenden Maßnahmen bewegen derzeit

viele Gemüter. Besonders die Trassenwahl aus dem Großraum Halle/Leipzig nach Süden sowie die Verbindung zwischen Nürnberg und München haben zu heftigen Auseinandersetzungen gerade auch innerhalb der Verfechter des Verkehrssystems Schiene geführt. Unabhängig von diesen Diskussionen haben die beauftragten Bahnbaugesellschaften die Planungen für die entsprechenden Abschnitte mit hohem Tempo vorangetrieben. Als Ergebnis wurde bereits im letzten Jahr der Bau der NBS Nürnberg - Ingolstadt begonnen, während in diesem Jahr die Baureife für den ersten Abschnitt der ABS/NBS Nürnberg - Erfurt erreicht wurde und für die NBS Erfurt - Leipzig/Halle in Kürze zu erwarten ist.

Damit wären dann neben den im Bau befindlichen NBS Berlin - Hannover und Karlsruhe - Offenburg sowie ab Herbst 1995 Köln - Frankfurt/M. weitere Großprojekte zu beginnen, was im Hinblick auf die Bereitstellung der Gelder kaum leistbar sein wird und Streckungen erfordert. Deshalb scheint beabsichtigt, die Projekte VDE 8.2, VDE 8.3 und die ABS/NBS Nürnberg - München zwar zu beginnen, dann aber solange auf "Sparflamme" zu bauen, bis nach Fertigstellung anderer Projekte der Mittelzufluß nach 1997 verstärkt werden kann. Lediglich das für Berlin besonders wichtige ABS--Projekt nach Leipzig (VDE 8.1) wird uneingeschränkt vorangetrieben, wobei als nächste Großbaumaßnahme der neue Elbübergang bei Lutherstadt Wittenberg begonnen wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000954>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten