

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 14/3084 –**

### **Schiensstrecke Hamburg–Berlin**

Die Bundesregierung hat sich gegen den Bau der Transrapid-Verbindung Hamburg–Berlin entschieden vor allem, weil der Vorsitzende des Vorstandes der DB AG Hartmut Mehdorn angekündigt hat, die vorhandene Schienensstrecke Hamburg–Berlin mit erheblich geringerem Finanzaufwand, als er für den Bau der Transrapid-Strecke vorgesehen war, für einen schnellen ICE-Verkehr zu ertüchtigen. Hartmut Mehdorn hat angekündigt, dass auf dieser Strecke in eineinhalb Jahren eine Fahrzeit von 90 Minuten möglich sei. Die Bundesregierung hat eine Vereinbarung getroffen, für die Ertüchtigung der Schienensstrecke Hamburg–Berlin rund 1 Mrd. DM bereitzustellen.

Um diesen in der Verantwortung der Bundesregierung liegenden Mitteleinsatz entsprechend beurteilen zu können, fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Betriebsprogramm für einen ICE-Verkehr zwischen Hamburg Hbf und Berlin-Lehrter Bahnhof geplant (Takt, Fahrzeit, Haltestellen, Durchschnittsgeschwindigkeit, Höchstgeschwindigkeit)?

Die Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum zukünftigen Betriebsprogramm und zu den damit erreichbaren Fahrzeiten sind noch nicht abgeschlossen. Insofern stehen Angaben hierzu unter Vorbehalt. Nach Angaben der DB AG ist ein ICE-Verkehr im Stundentakt mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten vorstellbar. Neben ohne Zwischenhalt verkehrenden Zügen sind nach Auskunft der DB AG Zwischenhalte in Hamburg-Bergedorf, Ludwigslust, Wittenberge und Berlin-Spandau denkbar, wobei jeweils nur ein Zwischenhalt vorgesehen würde. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit soll bis zu 230 km/h betragen. Die kürzeste Fahrzeit für durchgehende Züge hängt von den noch festzulegenden Ausbauparametern und vom Fahrzeugeinsatz ab. Angestrebt werden weniger als 100 Minuten.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 14. April 2000 übermittelt.*

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

2. Welche Maßnahmen (baulich, signaltechnisch etc.) müssen an der Strecke Hamburg Hbf–Berlin-Lehrter Bahnhof getroffen werden, um statt 160 km/h bis zu 230 km/h fahren zu können, welche Kosten entstehen jeweils für diese Maßnahmen und welche Bereiche mit Geschwindigkeitseinbrüchen bestehen dann noch (Auflistung mit Ortsangabe, Länge und zugelassene Geschwindigkeit)?

Die noch erforderlichen Maßnahmen für eine Geschwindigkeit von bis zu  $v_{\max} = 230$  km/h sind im Vergleich zu Neubaumaßnahmen an einer Hochgeschwindigkeitsstrecke relativ geringfügig, da die Strecke im Rahmen des bisherigen Ausbaus als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 2 bereits weitgehend für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h vorbereitet wurden.

Auf der Grundlage der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind bei einer Geschwindigkeit über 160 km/h u. a. folgende Voraussetzungen notwendig:

- § 11 Abs. 2 Auflassen aller Bahnübergänge.
- § 13 Abs. 3 Bei Geschwindigkeiten  $> 200$  km/h sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich keine Reisenden im Gefahrenbereich auf den Bahnsteigen aufhalten.
- § 14 Abs. 11 Flankenschutz für Gleise, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, muss in Bahnhöfen und auf Anschlussstellen durch den Einbau von zusätzlichen Schutzweichen gewährleistet sein.
- § 15 Abs. 3 Einbau von Zugbeeinflussungseinrichtungen (linienförmige Zugbeeinflussung) bei  $v > 160$  km/h.

Darüber hinaus sind Anpassungsarbeiten am Bahnkörper einschließlich Oberbau und an der Oberleitungsanlage notwendig.

Detaillierte Angaben zu den erforderlichen Maßnahmen und zu den damit verbundenen Kosten können zurzeit noch nicht gemacht werden, da die erforderlichen Planungen der DB AG noch nicht abgeschlossen sind. Angaben zu den Bereichen mit Geschwindigkeitseinbrüchen liegen gleichfalls abschließend noch nicht vor.

3. Welche weiteren Maßnahmen müssen getroffen werden, um über 230 km/h hinaus bis zu 280/300 km/h fahren zu können und welche Kosten entstehen jeweils für diese Maßnahmen?

Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit ist im Einvernehmen mit der DB AG nicht vorgesehen.

4. Wie viele Ortschaften werden durchfahren und mit welcher Geschwindigkeit sollen die Ortschaften durchfahren werden?

Die Strecke Hamburg–Berlin durchquert überwiegend dünn besiedelte Gebiete. Insgesamt sollen 29 Ortschaften mit Geschwindigkeiten zwischen 200 und 230 km/h durchfahren werden. Nur in den Ballungsräumen Hamburg und Berlin sowie im Bereich der verbleibenden Geschwindigkeitseinbrüche u. a. in Wittenberge wird die Geschwindigkeit niedriger bleiben werden.

5. Welcher Lärmschutz ist in den Ortschaften an der Strecke vorhanden?

Die ergangenen Planfeststellungsbeschlüsse für die Ausbaustrecke (ABS) Hamburg–Büchen–Berlin beinhalten passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Aktiver Lärmschutz wurde in folgenden Bereichen errichtet:

- Hamburg-Aumühle
- Ludwigslust
- Grabow
- Brieselang/Falkensee
- Berlin-Spandau

6. Welcher zusätzliche Lärmschutz ist in den Ortschaften vorgesehen, welche Kosten fallen hierfür an und in welcher Weise ist ihre Finanzierung gesichert?

Das Erfordernis zusätzlicher Lärmschutzeinrichtungen in den Ortschaften richtet sich nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und hängt von den Planungen im Detail ab. Die hierdurch entstehenden Kosten sind im Rahmen des Ausbauvorhabens zu tragen.

7. Wie viele Bahnübergänge sind auf dieser Strecke vorhanden?

Von ursprünglich 108 vorhandenen Bahnübergängen der ABS Hamburg–Büchen–Berlin im Jahre 1990 sind zurzeit noch 52 Bahnübergänge vorhanden.

8. Wie viele von diesen Bahnübergängen sind nicht technisch gesichert, wie viele mit Halbschranken und wie viele mit Vollschranken gesichert?

Alle Übergänge sind technisch gesichert (überwiegend mit automatischen Halbschrankenanlagen).

9. Welche Geschwindigkeit ist bei diesen Bahnübergängen zulässig?

Nach § 11 Abs. 2 EBO ist im Bereich von Bahnübergängen eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h zulässig. Die in diesem Rahmen bei den jeweiligen Bahnübergängen tatsächlich mögliche Geschwindigkeit hängt von den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Trassierung der Strecke) ab.

10. Sind Veränderungen der technischen Sicherung vorgesehen, wenn ja, welche und welche Kosten fallen hierfür an (Angabe für alle Kostenträger bei Kosten-Drittelerung)?

Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf mehr als 160 km/h erfordert die Beseitigung aller 52 Bahnübergänge. Im Verlauf der Planungen werden Möglichkeiten einer ersatzlosen Schließung im Einzelfall geprüft. In Bezug auf die entstehenden Kosten wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

11. Sind Ausnahmegenehmigungen von der EBO für höhere Geschwindigkeiten auf diesen Bahnübergängen vorgesehen, wenn ja, für welche Geschwindigkeit?

Aus schwerwiegenden Gründen der Betriebssicherheit – insbesondere wegen des unvermeidbaren Gefahrenpotenzials für die Bahnreisenden – kann ein Abweichen von der in der Antwort zu Frage 9 genannten gesetzlichen Regelung durch Zulassung einer Ausnahme für eine Geschwindigkeit über 160 km/h im Bereich von Bahnübergängen nicht in Betracht kommen. Dies ist durch wiederholte Überprüfungen – vgl. auch den unter Mitwirkung der Bundesländer erstellten Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag vom 18. Oktober 1994 (Drucksache 12/8582) – und gutachterliche Untersuchungen nachdrücklich bestätigt worden.

12. Wie viele Bahnübergänge sollen beseitigt werden, wie viele davon sollen ersatzlos entfallen und wie viele durch Bauwerke ersetzt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Welche Kosten fallen für die Beseitigung der Bahnübergänge an (Angabe für alle Kostenträger bei Kosten-Drittelerung)?

Seriöse Kostenschätzungen liegen noch nicht vor. Die konkreten Planungen für die Beseitigung der Bahnübergänge sind vor kurzem eingeleitet worden. Erst nach Vorlage der Ergebnisse sind Angaben zur Belastung der einzelnen Kostenträger möglich.

14. Welche Planverfahren sind für die einzelnen Vorhaben (Änderungen an den Bahnübergängen, Ausbaumaßnahmen an der Strecke, Lärmschutzmaßnahmen) erforderlich, wie ist deren jeweiliger Stand und wann wird jeweils mit der Baureife gerechnet?

Nach dem gegenwärtigen Arbeitsstand sind Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung der Bahnübergänge erforderlich. Genauere Angaben sind in diesem frühen Planungsstadium nicht möglich.

15. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die vorhandene Leistungsfähigkeit der Strecke, wie viele Züge im Schienenpersonenfernverkehr, Güterverkehr, Regionalverkehr sind bei dieser Leistungsfähigkeit vorgesehen und wie verändert sich die Leistungsfähigkeit jeweils bei den Maßnahmen nach den Fragen 2 und 3?

Angaben zur Streckenleistungsfähigkeit sind interne Daten der DB AG, die nicht veröffentlicht werden.

16. a) Wie viele Züge im Schienenpersonenfernverkehr, Güterverkehr, Regionalverkehr sind dann jeweils vorgesehen?

Die Streckenbelastung nach dem vorgesehenen Ausbau variiert sehr stark auf einzelnen Abschnitten. Sie liegt zwischen

etwa 20 bis 30 Zugpaaren im Personenfernverkehr,

etwa 20 bis 50 Zugpaaren im Güterverkehr sowie

etwa 10 bis 60 Zugpaaren im Regionalverkehr.

- b) Wie viele Zuggarnituren werden für den ICE-Verkehr benötigt, wie viele davon müssen neu beschafft werden und welche Kosten fallen hierfür an?

Planungen zur Beschaffung von Zuggarnituren wird die DB AG erst nach Festlegung des Betriebsprogramms einleiten.

17. Wie ist die Finanzierung der aufgezeigten erforderlichen Maßnahmen bei DB AG, Bund, Ländern und Kommunen jeweils vorgesehen und wie ist sie jeweils gesichert?

Die Finanzierung der – im Einzelnen noch festzulegenden – Maßnahmen erfolgt nach den jeweils anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen.

18. Wie wird der Bund seinen Anteil erbringen, nachdem im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 hierfür bislang keine Mittel vorgesehen sind?

Der Bund wird aus den für die Magnetschnellbahn-Verbindung Hamburg–Berlin reservierten Mitteln 1 Mrd. DM für die Ertüchtigung der ABS Hamburg–Büchen–Berlin bereitstellen.





