

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Jörg van Essen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/84 –**

Bisherige Kosten für den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem sich die Bundesregierung gegen den Bau der Transrapid-Verbindung von Hamburg nach Berlin entschieden hat, kündigte die Deutsche Bahn AG den Ausbau der Strecke für Hochgeschwindigkeitszüge an. Geplant ist eine maximale Geschwindigkeit von 230 km/h. Das Projekt soll Ende des Jahres 2004 abgeschlossen sein und den Bund 637,8 Mio. Euro kosten. Vom Berliner Bahnhof Zoo zum Hamburger Hauptbahnhof soll die Fahrtzeit mit dem durchgehenden ICE unter 100 Minuten liegen.

1. Wie hoch sind die Kosten, die ab dem Jahr 1992 durch die Modernisierung und den Ausbau der Schienenverbindung von Berlin nach Hamburg bis jetzt verursacht wurden?

Seit dem Beginn der Bauarbeiten für die erste Baustufe des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 2 (VDE 2) im Jahr 1991 bis zum Jahresende 2001 wurden 1 935 Mio. Euro investiert. Diese Summe beinhaltet die eingesetzten Bundesmittel, Eigenleistungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie Kosten Dritter im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Bis zum 31. Oktober dieses Jahres hat die DB AG darüber hinaus Bundesmittel in Höhe von 41 Mio. Euro für die erste und zweite Baustufe (Streckenhochrüstung auf $v_{\max} = 230$ km/h) bei der Bundeskasse abgerufen.

2. Wie hoch ist die Summe der öffentlichen Mittel, die bisher für die Änderungen an Bahnübergängen sowie Bau- und Lärmschutzmaßnahmen im Laufe der Realisierung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 2 angefallen sind, insbesondere die Übernahme des kommunalen Anteils nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz?

Nach Auskunft der für die DB AG tätigen DB Projekt Verkehrsbau GmbH wurden seit 1991 im Zuge der 1. Baustufe des VDE 2 insgesamt 22 Bahnübergänge durch Ersatzmaßnahmen aufgehoben. Hierfür wurden 110,8 Mio. Euro aufgewendet. Bei 14 Bahnübergängen handelte es sich beim Straßenbaulastträger um eine Kommune (Kreis oder Gemeinde). Nach den gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) betrug der kommunale Kostenanteil in diesen 14 Fällen insgesamt 18,6 Mio. Euro.

Darüber hinaus mussten im Rahmen der 1. Baustufe nach dem EKrG an 30 weiteren Bahnübergängen die technischen Sicherungsanlagen geändert werden, um die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben. Hierfür waren 11,6 Mio. Euro erforderlich. In 21 Fällen waren kommunale Straßenbaulastträger betroffen, deren Anteil 2,8 Mio. Euro betrug. Soweit die Kommunen ihren Anteil tatsächlich geleistet haben, wird er mit den Kosten, die nach dem EKrG bei der Aufhebung der Bahnübergänge im Rahmen der 2. Baustufe auf die Kommunen entfallen, verrechnet.

Bei 15 weiteren Bahnübergängen wurden wärterbediente Vollschranken durch technische Sicherungseinrichtungen ersetzt. Diese Rationalisierungsmaßnahmen in Höhe von ca. 5,25 Mio. Euro wurden vollständig nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert.

Für aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Hamburg/Schleswig-Holstein wurden ca. 51,8 Mio. Euro ebenfalls im Rahmen des BSchwAG investiert.