

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6244 –**

Hochgeschwindigkeitsstrecken im Schienennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 2. Juni 1991 fuhr der erste fahrplanmäßige ICE (Intercity-Express) im deutschen Schienenverkehr. Den an diesem Tag eröffneten ersten beiden deutschen Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken Hannover–Würzburg und Stuttgart–Mannheim folgte 1998 die Eröffnung der Neubaustrecke Berlin–Wolfsburg. Die in den Jahren 2002 und 2006 eröffneten Neubaustrecken Köln–Frankfurt am Main und München–Ingolstadt waren – anders als ihre Vorgänger – für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde (km/h) ausgelegt.

Sowohl seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch seitens der Bundesregierung gab es in jüngster Zeit Entscheidungen und Äußerungen, die eine Abkehr von Geschwindigkeiten über 250 km/h erkennen lassen. So sollen die Neubauabschnitte der sogenannten Y-Trasse zwischen Hamburg/Bremen–Hannover laut Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage nur noch auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt werden (Fragen 3 und 4 auf Bundestagsdrucksache 17/4301).

Die DB AG schloss zudem im Mai mit dem Hersteller Siemens einen Vertrag für die neue Zugreihe für den Fernverkehr ab. Der sogenannte ICx soll in zwei Varianten geliefert werden, die eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 230 bzw. 249 km/h aufweisen. Der Vorstand der DB Personenverkehr GmbH, Ulrich Homburg, wird in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 1. Juni 2011 wie folgt wiedergegeben: „Viel wichtiger als die Maximalgeschwindigkeit sei die Durchschnittsgeschwindigkeit, sagt Personenverkehrs-Vorstand Ulrich Homburg. Denn sie bestimme letztlich, wie lange eine Reise dauere“ (www.sueddeutsche.de/auto/jahre-ice-schnell-sehr-schnell-1.1104193-2).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Einige Fragen beziehen sich auf einen Zeitraum, aus dem keine Akten mehr vorliegen. Die Angaben konnten deshalb nur aus den noch vorhandenen Veröffentlichungen entnommen werden, die zudem nicht alle nachgefragten Daten enthalten.

1. Welche Abschnitte von bestehenden, sich in Betrieb befindlichen Schienenwegen des Bundes sind für Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h ausgelegt?
 - a) Auf welchem wie langen Abschnitt gilt jeweils welche Höchstgeschwindigkeit?
 - b) Handelt es sich jeweils um eine Neu- oder eine Ausbaustrecke?
 - c) Wann wurde das jeweilige Projekt, mit welcher Bezeichnung, in welchen Bundesverkehrswegeplan, mit welcher Kostenschätzung, und welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgenommen?
 - f) Wann war jeweils offizieller Baubeginn?
 - g) Wann wurden die Strecken jeweils in Betrieb genommen?
 - h) Welche Kosten wurden am Ende abgerechnet (ggf. entsprechend der Projektdefinition in der Antwort zu Frage 1, Buchstabe c angeben)?

2. Welche Abschnitte von geplanten oder in Bau befindlichen Schienenwegen des Bundes sind für Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h ausgelegt?
 - a) Auf welchem wie langen Abschnitt soll jeweils welche Höchstgeschwindigkeit gelten?
 - b) Handelt es sich jeweils um eine Neu- oder eine Ausbaustrecke?
 - c) Wann wurde das jeweilige Projekt, mit welcher Bezeichnung, in welchen Bundesverkehrswegeplan, mit welcher Kostenschätzung, und welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgenommen?
 - g) Wann war ggf. jeweils offizieller Baubeginn?
 - h) Wann sollen die Strecken jeweils in Betrieb genommen werden?
 - i) Welche aktuelle Kostenschätzung liegt jeweils vor (ggf. entsprechend der Projektdefinition in der Antwort zu Frage 2, Buchstabe c angeben)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angaben zu den Fragen 1a), 1b), 1f), 1g), 1h) und 2a), 2b), 2c), 2g), 2h), 2i) enthält die nachstehende Tabelle.

Strecke ggf ursprüngliche Bezeichnung	erstmals im BVWP	Kosten (Mio Euro) ¹	NKV ²	Baube- ginn	Inbetrieb- nahme	v _{max} (km/h)	Kosten (Mio Euro) ³
ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	1992	4 765		1997	offen ⁴	300	5 224
ABS Augsburg–München <i>NBS Stuttgart–München</i>	1973	–		1996	2011	230	610
ABS Hamburg–Büchen–Berlin	1992	1 080		1991	2004	230	2 677
ABS Köln–Düren–Aachen <i>ABS Köln–Aachen</i>	1980	41		1996	2003	250	952
ABS/NBS Hannover–Berlin	1992	2 130		1992	1998	250	2 579
ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg– Basel <i>NBS Rastatt–Offenburg, NBS Offenburg–Basel</i>	1980	1 207		1990	offen ⁵	250	5 760
NBS/ABS Hamburg/ Bremen–Hannover	1992	1 278		offen	offen	250	1 496
NBS Hannover–Würzburg <i>NBS Hannover–Gemünden, NBS Aschaffenburg–Würzburg</i>	1973	5 726 ⁶	2,75	1973	1991	280	6 071
NBS Köln–Rhein/Main <i>NBS Köln–Groß Gerau</i>	1973	5 726 ⁶	1,03	1995	2002	300	6 015
NBS Mannheim–Stuttgart	1973	5 726 ⁶	10,28	1976	1991	280	2 217
ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	2003	2 250	2,6	offen	offen	250	3 144
NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	2003	1 771	3,2	offen	offen	300	2 183
NBS Stuttgart–Wendlingen–Ulm <i>ABS/NBS Plochingen–Günzburg</i>	1985	977		2010	vsl 2019	250	3 922
NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	1992	1 982		1996	vsl 2015	300	2 738
NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München <i>ABS/NBS (Würzburg–) Nürnberg–München</i>	1985	– ⁷		1997	2006	300	3 586

ABS = Ausbaustrecke; NBS = Neubaustrecke.

¹ Investitionskosten zum Zeitpunkt der erstmaligen Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan.

² bei fehlender Angabe zum NKV: Projekt wurde bei der Aufnahme in den BVWP nicht bewertet bzw. Angabe ist in den noch vorhandenen Veröffentlichungen nicht enthalten.

³ aktuelle Investitionskosten der Gesamtmaßnahme; die aktuellen Planungsziele weichen ggf. von den ursprünglichen. ab

⁴ Inbetriebnahme NBS Ebensfeld–Erfurt vsl. 2017.

⁵ Der Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg ist seit 2004 in Betrieb.

⁶ Im BVWP 1973 wurden die geschätzten Baukosten für die Neubaustrecken Hannover–Gemünden, Köln–Groß Gerau, Mannheim–Stuttgart und Aschaffenburg–Würzburg in einer Summe angegeben.

⁷ Zum Zeitpunkt der Aufnahme in den BVWP wurden verschiedene Varianten untersucht; eine Kostenangabe war daher nicht möglich.

Im Hinblick auf die Angaben zur Länge und der Höchstgeschwindigkeit einzelner Streckenabschnitte wird auf das öffentlich zugängliche Infrastrukturregister der DB Netz AG verwiesen: <http://fahrweg.dbnetze.com/site/dbnetz/de/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister/infrastrukturregister.html>. Details zu den einzelnen Projekten sind außerdem den jährlich als Bundestagsdrucksache veröffentlichten Verkehrsinvestitionsberichten des BMVBS (bis 2007: Bericht zum Ausbau der Schienenwege) zu entnehmen.

1. d) Wer hatte das Projekt jeweils für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?
2. d) Wer hatte das Projekt jeweils für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

Schienenprojekte werden insbesondere von der DB AG, den Ländern und von Verbänden angemeldet. Zum Teil wurden dieselben Projekte von verschiedenen Seiten angemeldet. Von wem eine Projektanmeldung stammt, ist für den Bundesverkehrswegeplan im Hinblick auf die Projektbewertung und den Bau ohne Relevanz; sie ist daher nicht dokumentiert. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

1. e) Auf Grund welcher Erwägungen wurde die jeweilige Höchstgeschwindigkeit festgelegt?
2. e) Auf Grund welcher Erwägungen wurde die jeweilige Höchstgeschwindigkeit festgelegt?
2. f) Warum hält die Bundesregierung ggf. an dieser Höchstgeschwindigkeit fest?

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ist das Ergebnis eines komplexen Planungsprozesses, in dessen Verlauf verschiedene Parameter (z. B. Trassierung, Zeitgewinn, Kosten) iterativ mit dem Ziel verändert werden, ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen. Dabei sind auch die Maßgaben aus der Raumordnung und der Planfeststellung (z. B. im Hinblick auf Umweltverträglichkeit und Lärmschutz) zu berücksichtigen.

3. Bei welchen Projekten des aktuellen Bedarfsplans Schiene wird nach der Bedarfsplanüberprüfung eine reduzierte bzw. veränderte zulässige Höchstgeschwindigkeit für die weiteren Planungen verfolgt?
 - a) Wie soll sich die Höchstgeschwindigkeit ändern?
 - b) Wie begründet die Bundesregierung diese Änderung?
 - c) Wie ändern sich dadurch voraussichtlich die Kosten des Projektes?

Auf den Neubauabschnitten der beiden ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover sowie Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt wird eine von 300 auf 250 km/h verringerte Höchstgeschwindigkeit unterstellt. Hierdurch werden die rechnerische Leistungsfähigkeit – insbesondere für den Schienengüterverkehr – verbessert und die Betriebsführungskosten gesenkt. Beides hat in der Nutzen-Kosten-Untersuchung auch ohne Kostenänderungen ein günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis zur Folge.

4. Welche Verkehrskonzeption lag jeweils der Entscheidung für den Bau der zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Projekte zugrunde?

Inwieweit wurden dabei auch Auswirkungen auf abseits dieser Strecken liegenden Großstädte – wie z. B. Magdeburg – berücksichtigt, die vor Aufnahme des ICE-Verkehrs deutlich besser angebunden waren?

Für die einzelnen Bundesverkehrswegepläne wurden zur Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage jeweils verkehrsträgerübergreifende Gesamtverkehrsprognosen verwendet. Hierzu wurden Strukturdatenprognosen sowie Prognosen zum Personen- bzw. Güterverkehr in regionaler Differenzierung erar-

beitet. Diese Prognosen wurden für die Bewertung von Investitionsvorhaben weiter detailliert und auf die Netze der verschiedenen Verkehrsträger sowie in einem nächsten Schritt auf einzelne Strecken des Schienennetzes umgelegt. Dabei wurde das gesamte Eisenbahnstreckennetz im Hinblick auf sein Aufkommenspotenzial einbezogen.

Die konkrete Gestaltung des Fernverkehrsangebots auf dem Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe von Eisenbahnverkehrsunternehmen, auf die die Bundesregierung keinen Einfluss hat.

5. Gab bzw. gibt es in den zwischen der Bundesregierung und der DB AG geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen oder anderen vertraglichen Regelungen zum Bau der zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Projekte irgendwelche Verpflichtungen für die DB AG, dass ein der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechender Zugverkehr auf der jeweiligen Strecke stattfinden wird?

Wenn ja, welche sind das jeweils?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Finanzierungsvereinbarungen über den Aus- oder Neubau von Eisenbahnstrecken werden mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossen. Diese haben keinen Einfluss auf die Trassenbestellungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den diesen zugrunde liegenden Höchstgeschwindigkeiten.

6. Welche zusätzlichen Anforderungen (Ausrüstung, Trassierung etc.) werden an den Bau und den Betrieb einer Schienenstrecke gestellt, die – im Vergleich zu einer Geschwindigkeit bis zu 200 km/h – auf eine Höchstgeschwindigkeit von
- 200 bis 230 km/h,
 - 230 bis 250 km/h,
 - mehr als 250 km/h ausgelegt ist?

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit hat einen wesentlichen Einfluss auf den Mindestbogenhalbmesser und die Mindesthalbmesser der Ausrundungen in Kuppen und Wannen. Außerdem erhöhen sich die dynamischen Lasten, die bei der Bemessung von Brücken zu berücksichtigen sind. Diese Werte ändern sich jedoch nicht in den in der Fragestellung Geschwindigkeitsstufen, sondern kontinuierlich bzw. in den bei den deutschen Eisenbahnen üblichen 10-km/h-Stufen. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich keine Reisenden im Gefahrenbereich auf den Bahnsteigen aufhalten.

Die in der Fragestellung genannten Geschwindigkeitsstufen bedingen die Anwendung unterschiedlicher Oberleitungsbauarten, die sich in der Fahrdrachthöhe, Längsspannweite, Feldanzahl der Nachspannung und der Nachspannlänge unterscheiden. Einzelheiten können der Fachliteratur entnommen werden (z. B. Freystein, Muncke, Schollmeier: „Handbuch Entwerfen von Bahnanlagen“).

7. Welche Mehrkosten pro Kilometer Strecke sind damit in etwa jeweils verbunden?

Angaben zu Kosten je Streckenkilometer lassen sich lediglich für die zu realisierende Variante ermitteln, da nur für diese eine genaue Planung vorliegt.

Neben den angegebenen Entwurfparametern hängen die Mehrkosten auch von der Gestalt und Nutzung des Geländes ab, in der die jeweilige Strecke trassiert wird. Hier ist im Mittelgebirge z. B. die Notwendigkeit von zusätzlichen oder längeren Brücken und Tunneln zu berücksichtigen.

8. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die von der DB AG in Auftrag gegebene neue Zugattung ICx eine Maximalgeschwindigkeit von 230 bzw. 249 km/h aufweisen soll?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Züge auch auf den für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegten Strecken fahren sollen?
10. Welche Züge sollen nach Auslieferung aller bislang bestellten ICx auf den für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegten Strecken fahren?
11. Wie bewertet es die Bundesregierung, wenn auf Strecken, die im Wesentlichen auf Kosten des Bundes gebaut und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt wurden, der Zugverkehr zukünftig diese Geschwindigkeit dauerhaft unterschreiten würde?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund gewährleistet den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes als eine grundlegende und langfristig ausgerichtete Voraussetzung für bedarfsgerechte und konkurrenzfähige Angebote im Personenfernverkehr.

Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine vollständige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs ein. Eisenbahnverkehrsunternehmen können dann mit ihren Fahrzeugen europaweit Verkehrsleistungen anbieten. Vor diesem Hintergrund misst die Bundesregierung der unternehmerischen Beschaffungsentscheidung eines einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmens keine maßgebliche Bedeutung bei.

12. Mit welcher Leit- und Sicherungstechnik sind die zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Strecken jeweils ausgerüstet?

Strecken, auf denen mehr als 160 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann. Dies wird derzeit durch die Linienzugbeeinflussung (LZB) gewährleistet.

13. Ist bei den Fragen 1 und 2 abgefragten Strecken jeweils eine Aus- bzw. Nachrüstung mit dem europäisch standardisierten Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) geplant?

Von den in der Antwort zu den Fragen 1 und 2 genannten Vorhaben werden alle bislang nicht fertiggestellten Streckenteile sowie die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München mit ETCS ausgerüstet. Die Nutzung der mit LZB ausgerüsteten Strecken kann nach dem modularen Aufbau des ETCS mit Zusatzeinrichtungen auf den Triebfahrzeugen (Specific Transmission Modules – STM) ermöglicht werden.

