



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Lars Harms (SSW)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Geschwindigkeitsbegrenzung Hochdonner Eisenbahnbrücke

1. Wird die für das Jahr 2001 angekündigte Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h auf der Hochdonner Eisenbahnbrücke zu Problemen in der Fahrplangestaltung ab dem Jahr 2001 führen?

Ja, die angekündigte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h im Bereich der Hochbrücke führt zu einer Verlängerung der Fahrzeit aller Züge (IC, RE, RB, Güterverkehr) um ca. 5 Minuten. Ob sich daraus im Zusammenhang mit weiteren Langsamfahrstellen auf der Strecke und durch Kreuzungskonflikte auf eingleisigen Abschnitten eine deutliche Verlängerung der Gesamtfahrzeit und wesentliche Veränderungen der Fahrplangestaltung ergeben, kann derzeit nicht abschließend beantwortet werden, da die erforderlichen detaillierten Fahrzeitberechnungen der DB AG für Vorschläge zur Lösung der Fahrplanprobleme derzeit bearbeitet werden.

2. Besteht die Gefahr, dass überregionale Verbindungen (z.B. IC's) auf der Marschenbahn gekappt werden könnten, weil die Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h auf 20 km/h herabgesetzt wurde?

Nein. Sollten sich die Fahrzeiten auf der Gesamtstrecke wesentlich verlängern, kann dies zwar zu Kostensteigerungen und zu einem Attraktivitätsverlust bei den Fahrgästen führen.

Nach Angaben der DB AG sind diese Auswirkungen in den Überlegungen zur Anpassung des Fernverkehrsangebots kein ausschlaggebendes Argument. In den Verhandlungen mit dem Land hat die DB AG ihre Überlegungen mit mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgrund der Auslastung des bisherigen Angebots (vor Einrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke) begründet. Die Landesregierung setzt sich in diesen Verhandlungen für einen möglichst weitgehenden Fortbestand der Fernverkehrsverbindungen an der Westküste ein.

3. Können vorhandene Taktverbindungen aufrecht erhalten werden und können zukünftig weitere Taktverbindungen eingerichtet werden, sollte es bei der Geschwindigkeitsbegrenzung bleiben?

Siehe Antwort auf Frage 1.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Hochbrücke Hochdonn und anderen Abschnitten der Gesamtstrecke haben zwangsläufig Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung. So wird die Regionalbahnlinie Hamburg – Husum wegen der vorgegebenen Umsteigebeziehungen im integralen Taktfahrplan-Knoten Husum in Hamburg-Altona bis zu 15 Minuten früher abfahren müssen bzw. später ankommen.

Die Regionalexpresszüge (RE) werden aufgrund ihrer fahrplanmäßigen Verknüpfung mit den RE Hamburg-Hbf. – Kiel in Elmshorn durch die verlängerten Fahrzeiten später in Westerland ankommen und früher abfahren. Dies kann nach derzeitigen Arbeitsstand dazu führen, dass Reisende zu den Nordfriesischen Inseln das Anschlussschiff in Dagebüll - ohne entsprechende Fahrplananpassung beim Schiffsverkehr - nicht immer erreichen. Im stark belasteten Abschnitt Niebüll – Westerland kann sich die Fahrzeit ebenfalls geringfügig verlängern.

In den laufenden Verhandlungen über die Fahrplangestaltung setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass solche negativen Auswirkungen insbesondere auf Anschlussverbindungen möglichst vermieden werden.

4. Ist es möglich, die von der Fahrgastinitiative Pro Bahn für die Westküstenbahnen vorgeschlagenen Fahrplan- und Infrastrukturänderungen, bei einer dauerhaften Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Hochdonner Eisenbahnbrücke von 20 km/h, sinnvoll durchzuführen?

Wenn nein, warum nicht und wie sehen alternative Handlungsmodelle aus?

Mit der Initiative von ProBahn wird angestrebt, Anschlussverbindungen in Itzehoe und Heide in den integralen Taktfahrplan durch eine Reduzierung der Fahrzeit von 35 auf 27 Minuten einzubeziehen. Der Vorschlag setzt voraus, dass nicht nur die Langsamfahrstelle auf der Hochbrücke Hochdonn, sondern auch andere Abschnitte dieser Strecke saniert werden und die Strecke für eine höhere Geschwindigkeit ausgebaut wird. Die Landesregierung

geht nicht davon aus, dass die Geschwindigkeit auf der Hochdonner Eisenbahnbrücke dauerhaft auf 20 km/h begrenzt bleibt, sondern die notwendigen Sanierungsmaßnahmen für diesen Engpass und die anderen Langsamfahrstellen zügig in Angriff genommen werden. Den vorgeschlagenen Ausbau hat die Landesregierung im Rahmen der vorbereiteten Arbeiten für den neuen Bundesverkehrswegeplan beim Bundesverkehrsministerium angemeldet.

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass die Fahrplanvorschläge von Pro-Bahn umgesetzt werden, sobald die baulichen Voraussetzungen dafür geschaffen sind.

5. Wie lange kann nach heutigem Erkenntnisstand die Hochdonner Eisenbahnbrücke überhaupt noch für den Bahnverkehr genutzt werden?

Die wirtschaftliche Restnutzungsdauer der Hochbrücke bis zur nächsten Prüfung einer Grundsanierung wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) als Baulastträgerin mit 30 Jahren angegeben. Die Brückenkonstruktion selbst ist nach Angaben der WSV auch darüber hinaus grundsätzlich nutzbar, die Dauer der möglichen Nutzungszeit hängt von den späteren Feststellungen über den Bauzustand und ggfs. notwendigen zukünftigen Grundsanierungsmaßnahmen ab.

6. Welche kurzfristigen Maßnahmen sind geplant, um die Hochdonner Eisenbahnbrücke zu erhalten bzw. qualitativ in ihrem Bauzustand zu verbessern?

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Hochbrücke sind vor allem im Zustand des Gleisoberbaus begründet. Unabhängig davon ist auch eine Grundinstandsetzung insbesondere der Brückenlager erforderlich. Aus Kostengründen ist es sinnvoll, die Arbeiten am Gleisoberbau und der Brückenkonstruktion zeitgleich durchzuführen. DB AG und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verhandeln derzeit über den Umfang und die Kostenträgerschaft einer Brückenverstärkung. Die Landesregierung geht davon aus, dass nach Abschluss der erforderlichen Konstruktionsberechnungen und Planungsarbeiten eine Grundsanierung der Hochbrücke und des Gleisoberbaus zügig in Angriff genommen wird.

7. Gibt es mittel- bis langfristige Perspektiven für eine umfassende Instandsetzung der Hochdonner Eisenbahnbrücke?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Nach einer Grundsanierung wird die Hochdonner Eisenbahnbrücke langfristig weiterhin nutzbar sein (siehe Antwort auf Frage 5).