

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit des ICE der Deutschen Bahnen im Vergleich zu Alternativen**

Ein Großteil der Bahninvestitionen ist auch in Zukunft für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes und die Anschaffung weiterer ICE-Zugseinheiten reserviert. Seit Entwicklung und Anwendung des ICE sind in Schweden, Italien und Spanien Züge mit Neigetechnik erfolgreich eingesetzt worden, die sich durch eine besonders hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auch auf kurvenreichen Strecken auszeichnen. Heute stellt sich die finanz- und bahnpolitisch schwerwiegende Frage, ob ein Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsvergleich des ICE mit den Varianten der alternativen Neigetechnik-Züge zu dem Ergebnis kommt, daß die Investitionspläne der Deutschen Bahnen wirtschaftlich und umweltpolitisch nicht länger zu verantworten sind.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Welche durchschnittliche Geschwindigkeit erreicht der InterCityExpress auf seinen Verbindungen – aufgliedert nach alten Trassen und neugebauten ICE-Trassen?
2. Nach Berechnungen von ABB, dem Hersteller des schwedischen Neigetechnikzuges X 2000, würde die Schienenverbindung Köln – Frankfurt a.M. gegenüber den heute nötigen 135 Minuten mit InterCity-Zügen durch den X 2000 auf 100 Minuten reduziert.

Welche durchschnittlichen Geschwindigkeiten und welche Fahrzeiten lassen sich für die verschiedenen Zugvarianten IC, ICE, Pendolino, Talgo und X 2000 auf den Strecken Köln – Frankfurt a. M., Berlin – Frankfurt a. M. und Hamburg – München, aufgliedert nach alten Schienen- und neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen, berechnen?

3. Wie hoch liegt der Primärenergieverbrauch und der Stromverbrauch, jeweils pro Sitzplatz und Kilometer, der Zugvarianten IC, ICE, Pendolino, Talgo und X 2000?

4. Welche Vergleichswerte ergeben sich für den Primärenergieverbrauch von ICE, TGV, Flugzeug (unterschieden nach Kurz- und Langstrecken) und Automobil pro Sitzplatz sowie für jeden Personenkilometer bei gleichem Auslastungsgrad, aufgliedert nach 25 %, 50 %, 75 % und 100 % Auslastung?
5. Wie hoch liegt der Primärenergieverbrauch pro Sitzplatz der Zugvarianten IC, ICE, TGV und X 2000 jeweils bei den Geschwindigkeiten 160, 200 und 250 km/h?
6. Wie hoch ist das Gewicht pro Sitzplatz von IC, ICE, TGV, Pendolino, Talgo und X 2000?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Umweltauswirkungen einer neuen ICE-Trasse im Vergleich zum Bau einer Autobahn?
8. Wie hoch liegen die bisherigen Kosten für den Bau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur für den ICE und die Anschaffung von ICE-Zugseinheiten?
9. Zu welchen Preisen (pro Sitzplatz) werden IC-, ICE-, TGV-, InterRegio-, Talgo-, Pendolino- und X 2000-Zugseinheiten auf dem Markt angeboten?
10. Wie hoch liegen die gesamten Investitionskosten pro Kilometer für eine ICE-Verbindung im Vergleich zu einer herkömmlichen Schienenverbindung?
11. Welchen Kostendeckungsgrad erreicht der Fahrbetrieb des ICE, wenn den Einnahmen aus der Personenbeförderung die gesamten Investitions- und Betriebskosten gegenübergestellt werden?
12. Welchen Kostendeckungsgrad erreichen ICE-, IC-, InterRegio- und Nahverkehrszüge bei gleicher Auslastung?
13. Wie hoch war in der Vergangenheit und ist heute die finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern für Forschung und Entwicklung von ICE, Transrapid, schienengebundenem Nahverkehr und Zügen mit Neigetechnik?
14. Sind die auf dem Markt angebotenen Neigetechnik-Züge in der Lage, ihre Leistungsfähigkeit hinsichtlich Durchschnittsgeschwindigkeit und Passagier-Komfort auch auf dem bestehenden Schienennetz voll auszufahren?
15. In welchem Umfang werden die Deutschen Bahnen in Zukunft ausgediente IC-, D- und Nahverkehrszüge durch Neigetechnik-Züge ersetzen, und wie groß soll der Anteil der Züge mit Neigetechnik an den Schienenfahrzeugen zur Personenbeförderung bis 2012 sein?
16. Auf welchem Stand ist die Erforschung über das Phänomen des Absackens der Trassen von ICE-Strecken, und mit welchen zusätzlichen Kosten der Instandsetzung rechnet die Bundesregierung?
17. Wie hoch waren die Kosten für welche wissenschaftlichen Studien, die den Auf- und Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für ICE-Züge untersucht haben, und wer hat sie im einzelnen finanziert?

18. Wieviel Geld werden Bund, Länder und die Deutschen Bahnen bis 2012 in den weiteren Bau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen und die Anschaffung von ICE-Zügen investieren?
19. Wie bewertet die Bundesregierung den weiteren Ausbau des ICE-Netzes im Vergleich zur schnellen Modernisierung und Ausbau des herkömmlichen Netzes, wenn für dieses in Zukunft nur noch Züge mit Neigetechnik eingekauft werden?
20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Exportchancen des ICE auf dem Weltmarkt im Vergleich zu den Konkurrenten mit Neigetechnik, insbesondere wenn alte Schienenstrecken wie in den USA die Vergleichsgrundlage sind?
21. Wieviel Güterverkehr wird nach Wissen der Bundesregierung auf den Hochgeschwindigkeitstrassen abgewickelt?
22. Wie hoch werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionen für den Ausbau des Schienennetzes und des Beförderungsangebots in der Fläche und im Nahverkehr bis 2012 sein?

Bonn, den 1. Dezember 1993

**Dr. Klaus-Dieter Feige**  
**Werner Schulz (Berlin) und Gruppe**

