

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**

— Drucksache 12/7158 —

Alternativen zur geplanten ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin

Für den ersten Teilabschnitt der neuen Bahntrasse zwischen Ebensfeld und Erfurt ist vor kurzem das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Noch in diesem Jahr soll nach Auskunft der Planungsgesellschaft Bahnbau mit dem Bau der Bahnstrecke begonnen werden.

1. In welchem Umfang sind Anlieger vom geplanten Verlauf der Neubaustrecke betroffen?

Insgesamt müssen für die 107 km lange Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt ca. 337 Hektar Grund erworben und auf einer Fläche von ca. 1400 Hektar dingliche Rechte mit Dienstbarkeiten gesichert werden; ca. 903 Hektar werden vorübergehend in Anspruch genommen. Die Trassenführung der Neubaustrecke wurde dabei so gewählt, daß in ihrem gesamten Verlauf keine Bauernhöfe in ihrer Bebauung betroffen werden. Um die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe auszuschließen, wurde durch Unternehmensflurbereinigungen der Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche so gering wie möglich gehalten; in Abschnitten ohne Flurbereinigung sollen den Betroffenen bei Bedarf Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden. Als Wohngebiete ausgewiesene Ortsflächen werden mehrfach tangiert, wobei sich die Betroffenheit auf Schallauswirkungen beschränkt, die entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durch aktiven und passiven Schallschutz auf die geltenden Grenzwerte reduziert werden. Im Bereich der Verknüpfung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt mit der bestehenden Strecke Eisenach – Erfurt ist

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. April 1994 übermittelt.

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

wegen der Verbreiterung der Bahnanlage die Inanspruchnahme benachbarter Grundstücksflächen unumgänglich. Es wird der Abriß von einigen Gebäuden – überwiegend Nebengebäuden – erforderlich werden; nach heutigem Planungsstand sind auch vier Wohnhäuser betroffen.

2. Wurden für das „Projekt 8“ der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen über Alternativen zur geplanten ICE-Trasse durchgeführt?
Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
Wenn nein, aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet?
3. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und X 2000 hinsichtlich der Investitionskosten für die Trasse aus?
4. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und X 2000 hinsichtlich der Reisezeit aus?
5. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und X 2000 hinsichtlich des Flächenverbrauchs aus?
6. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und X 2000 hinsichtlich des Zeitpunkts der Einsatzbereitschaft aus?

Unmittelbar nach der Grenzöffnung zur damaligen DDR ließ die Bundesregierung die verkehrlichen Folgen der politischen Veränderungen durch externe Gutachter untersuchen. Die Prognosen ergaben einen starken Anstieg des Ost-West-Verkehrs. Ziel der Bundesregierung ist es, dieses Verkehrswachstum auf umweltgerechte Weise zu bewältigen und dabei die Rolle des Schienenverkehrs zu stärken. Die Untersuchungen ergaben, daß die vorhandenen bzw. mit dem Lückenschlußprogramm geschaffenen bzw. verbesserten Schienenwege zwischen Thüringen/Sachsen und Bayern in quantitativer und qualitativer Hinsicht nicht ausreichen, um ein nachfragegerechtes Angebot zu schaffen. Die Bundesregierung hat deshalb gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn nach Lösungen gesucht, die erforderlichen Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen zu erreichen. Die Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt erwies sich dabei als die günstigste Lösung, unter anderem weil

- im Abschnitt Nürnberg – Ebensfeld eine Bündelung mit der vorhandenen, gut trassierten Strecke bei gleichzeitiger Verbesserung des Nahverkehrs erreicht werden kann,
- der Neubauabschnitt Ebensfeld – Erfurt die kürzeste Verbindung zur Querung des Thüringer Waldes darstellt,
- in Verbindung mit der Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig und der Ausbaustrecke Halle/Leipzig – Berlin eine Bündelung der Verkehrsströme erreicht werden kann.

Die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin.

Das Fahrzeug X 2000 wurde für die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) entwickelt und kann wegen seiner Fahrzeugsbreite auf dem Netz der Deutschen Bahn AG derzeit nur im Rahmen von Sonder-

fahrten mit Lademaßüberschreitung und nicht uneingeschränkt im kommerziellen Regelbetrieb eingesetzt werden.

Ein Einsatz des Fahrzeuges X 2000 auf vorhandenen Strecken bei gleichzeitigem Verzicht auf die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin kommt aus den genannten kapazitiven und technischen Gründen nicht in Betracht.

7. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten pro Kilometer für den geplanten Projektteil 8.1 Nürnberg–Erfurt?

Nach dem jetzigen Planungsstand (Preisstand 1. Januar 1993) betragen die Kosten für den Abschnitt Nürnberg – Erfurt ca. 8,4 Mrd. DM. Es laufen jedoch intensive Untersuchungen zur Kostenminimierung. Die Kosten pro Kilometer können hinreichend genau erst nach Abschluß aller Planfeststellungsverfahren ermittelt werden.

8. Wie hoch ist das geschätzte Fahrgastaufkommen auf dieser Strecke?

Für das Jahr 2010 ist ein Fahrgastaufkommen von sieben Millionen Reisenden pro Jahr geschätzt.

9. Welche Planungen existieren für einen Mischbetrieb aus Personen- und Güterverkehr?

Wie in der Antwort zu den Fragen 2 bis 6 dargelegt, ist die Realisierung des Projektes aus kapazitiven und qualitativen Gründen erforderlich. Dementsprechend wird die Strecke als Mischverkehrsstrecke konzipiert, auf der auch tagsüber Güterzüge fahren werden.

