

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann
und der Gruppe der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/8014 —**

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

Auf die Fragen 3 bis 6 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 12/7158 nach einem Vergleich zwischen ICE und X2000 hinsichtlich Investitionskosten für die Trasse, Reisezeit, Flächenverbrauch und Zeitpunkt der Einsatzbereitschaft antwortet die Bundesregierung (Drucksache 12/7304), das Fahrzeug X2000 könne wegen seiner Fahrzeugbreite auf dem Netz der Deutsche Bahn AG derzeit nur im Rahmen von Sonderfahrten mit Lademaßüberschreitung und nicht uneingeschränkt im kommerziellen Regelbetrieb eingesetzt werden. Ein Einsatz des Fahrzeuges X2000 auf vorhandenen Strecken bei gleichzeitigem Verzicht auf die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin komme aus den genannten kapazitiven und technischen Gründen nicht in Betracht.

Nach Angaben des Herstellers besitzt aber der derzeit der Deutsche Bahn AG angebotene IR2000 – ein dem X2000 technisch sehr ähnlicher Zug – die bei der DBAG übliche Breite und unterliegt damit keinerlei durch die Fahrzeugbreite bedingten Einsatzbeschränkungen.

Vorbemerkung

Wie bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage vom 25. März 1994 (Drucksache 12/7304) ausgeführt wurde, ließ die Bundesregierung die verkehrlichen Folgen der politischen Veränderungen unmittelbar nach der Grenzöffnung zur damaligen DDR 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 Schienengüterverkehrs zu stärken. Die Untersuchungen ergaben, daß die vorhandenen bzw. mit dem Lückenschlußprogramm geschaffenen bzw. verbesserten Schienenwege zwischen Thüringen/Sachsen und Bayern in

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 7. Juli 1994 übermittelt.

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

quantitativer und qualitativer Hinsicht nicht ausreichen, um ein nachfragegerechtes Angebot zu schaffen. Die Bundesregierung hat deshalb gemeinsam mit der früheren Deutschen Bundesbahn und der früheren 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–Halle/Leipzig–Berlin.

Ein Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen auf vorhandenen Strecken bei gleichzeitigem Verzicht auf die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin wäre keine Alternative, weil dabei der erforderliche Kapazitätsausbau unterbliebe.

Beim genannten „IR 2000“ handelt es sich um ein Konzept der Deutschen Bahn AG (DB AG), das in ca. drei Jahren den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen auf einigen IC- und IR-Linien vor sieht. Eine Entscheidung, welches Fahrzeug dazu beschafft werden soll, ist noch nicht gefallen.

Vor diesem Hintergrund werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Wurden für das „Projekt 8“ der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ Untersuchungen über einen möglichen Ausbau der Strecke für den Einsatz des IR2000 durchgeführt?

Für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg–Berlin wurden seitens der DB AG Untersuchungen über einen Einsatz mit Neigetechnikfahrzeugen auf der heute vorhandenen Strecke durchgeführt.

2. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und IR2000 hinsichtlich der Investitionskosten für die Trasse aus?

Sowohl der ICE als auch die Neigetechnikfahrzeuge des Konzepts „IR 2000“ könnten auf der vorhandenen Strecke Nürnberg–Berlin, bei Realisierung von Anpassungsarbeiten an den Trassen in Höhe von ca. 100 Mio. DM, verkehren. Aus den in der Vorbemerkung genannten Gründen handelt es sich jedoch um eine fiktive Variante.

Die Investitionskosten für die Neubau-/Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig, die zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe erforderlich sind, sind für beide Fahzugsysteme gleich.

3. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und IR2000 hinsichtlich der Reisezeit aus?

Nach erfolgter Sanierung der vorhandenen Strecken einschließlich der Anpassungsarbeiten für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen wäre eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Nürnberg und Leipzig von 25 Minuten gegenüber einem ICE möglich. Hiermit wäre jedoch eine weitere Kapazitätsabsenkung der Strecke verbunden. Im übrigen handelt es sich aus den in der Vorbemerkung erwähnten Gründen um eine fiktive Variante. Die Realisierung der Neubau-/Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig ermöglicht bei einem Einsatz des ICE einen weiteren Reisezeitgewinn von 45 Minuten gegenüber einem Neigetechnikfahrzeug auf den sanierten vorhandenen Strecken. Durch den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen auf den Neubauabschnitten würden sich keine weiteren Reisezeitgewinne gegenüber dem ICE erzielen lassen.

4. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und IR2000 hinsichtlich des Flächenverbrauchs aus?

Für den Einsatz des ICE wie auch des Neigetechnikfahrzeugs auf den vorhandenen Strecken werden keine zusätzlichen Flächen verbraucht. Für den Bau der Neubau-/Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig rechnet die DB AG mit einem zusätzlichen Flächenverbrauch von etwa drei qkm (Flächen der Strecken in Dammlage/im Einschnitt mit Regelquerschnitt einschließlich Einschnitt/Böschung sowie Flächenbedarf für Brückenstützpfeiler; in Tunnelbereichen werden keine Flächen benötigt).

5. Wie fällt ein Vergleich zwischen ICE und IR2000 hinsichtlich des Zeitpunkts der Einsatzbereitschaft aus?

Der ICE ist bereits seit 1991 im Einsatz. Ein Einsatz von Fahrzeugen für das Konzept „IR 2000“ wird nicht vor 1997 zu erwarten sein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333