

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alternativen zur geplanten ICE-Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 25. November 1993 unter 1. Vordringlicher Bedarf als Nr. 12 enthaltene ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt wird gestrichen.
2. Sämtliche Haushaltsmittel für den Neubau dieser Strecke sind zu sperren.
3. Von einer privaten Vorfinanzierung von ICE-Neubaustrecken ist abzusehen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, statt dessen

4. ein alternatives, dem aktuellen Stand der Technik entsprechendes integriertes Streckenausbau- und Betriebskonzept vorzulegen, das
 - Ausbau- und Betriebsplanungen sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen sowohl für die bestehende Strecke Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München als auch für die kürzere Verbindung Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen – Ingolstadt – München beinhaltet;
 - den Einsatz moderner Fahrzeug- und Betriebstechniken (u. a. ICE-Neigezüge, CIR-ELKE) zur Fahrzeitverkürzung auf den genannten Ausbaustrecken vorsieht.

Bonn, den 28. Juni 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt)

Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung:

1. Die Planung der Neubaustrecke Nürnberg – München erfolgte in ihren Grundzügen bis 1990. Sie paßt vor allem aus drei Gründen nicht mehr in die heutige bahnpolitische Landschaft:
 - Sie ist mit einem derzeit geschätzten Finanzbedarf von mindestens 5 Mrd. DM überaus teuer und kann deshalb nicht aus dem laufenden Verkehrshaushalt finanziert werden. Bei einer privaten Vorfinanzierung ist mit weiteren drastischen Kostensteigerungen zu rechnen, die langfristig zu einer Verdoppelung der Gesamtkosten führen werden.
 - Das bisherige Strecken- und Betriebskonzept berücksichtigt nicht die Fortentwicklung insbesondere des rollenden Materials. Die Neigetechnik bei Zügen ermöglicht es heute, Neubaustrecken sowohl deutlich kostengünstiger als auch landschaftsverträglicher zu bauen.
 - Die bisherigen Streckenplanungen berücksichtigen nicht die Grundsatzentscheidung der Bahn AG vom Herbst 1994, im Rahmen des Streckenkonzeptes „Netz 21“ künftig den Personennah- und Güterverkehr sowie den schnellen Personenfernverkehr zu entmischen, um so die Kapazitäten des Systems Schiene zu erhöhen. Die ICE-Trasse wurde noch als Mischstrecke mit den entsprechenden Beschränkungen für Steigungsgradienten und Kurvenradien geplant und ist insoweit als inkompatibel zum „Netz 21“ anzusehen.
2. Die bisherige Planung zielte nur auf den Bau einer Neubaustrecke, verzichtete aber auf ein umfassendes Betriebskonzept im Nord-Süd-Korridor. Inzwischen werden wieder – wie vor der Einführung der ICE – zahlreiche Züge aus Richtung Rhein-Main bzw. Hannover/Würzburg an Nürnberg vorbei direkt über Ansbach und Augsburg nach München geleitet, wodurch sich schon heute erhebliche Fahrzeiteinsparungen auf der Relation Würzburg – München ergeben. Selbst Interregios mit sieben Zwischenhalten sind bei der Fahrt von Würzburg nach München über Ansbach schneller als die ICE über Nürnberg.
3. Schon aus dem im Mai 1994 bekanntgewordenen Zwischenbericht des Bundesrechnungshofes ging hervor, daß die Neubaustrecke über Ingolstadt erheblich teurer als die Ausbaustrecke über Augsburg ist, ohne daß es zu entsprechenden Fahrzeitevorteilen kommt. Auch der zum 10. März 1995 fertiggestellte Prüfbericht [AZ III 3/3652/90 (II)] des Bundesrechnungshofes zur Wirtschaftlichkeit der ursprünglichen Trassenplanungen bestätigt, daß die Neubaustrecke über Ingolstadt im Vergleich zur Ausbaustrecke über Augsburg deutlich unwirtschaftlicher ist.
4. Die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt würde die Schienenkapazitäten im bayerischen Nord-Süd-Verkehr eher verringern, da sich die kapazitätsbegrenzenden Engpässe südlich der Donau, also zwischen Augsburg und München sowie zwischen Ingolstadt und München befinden. Die

milliardenteure Neubaustrecke brächte im Hinblick auf den Nutzeffekt im Schienennetz praktisch keine Vorteile.

5. Ein Verzicht auf die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt bedeutet auch den Verzicht auf nicht ausgleichbare Landschaftseingriffe im Anlauter- und Altmühltal sowie im Köschinger Forst.
6. Der Verzicht auf die Neubaustrecke über Ingolstadt ermöglicht Investitionen zugunsten vor allem von Ausbaumaßnahmen auf beiden im Antragstext genannten Ausbaustrecken, die erheblich größere Nutzeffekte sowohl hinsichtlich der Reisezeitverkürzung als auch der Wirtschaftlichkeit im Gesamtnetz (zugunsten von Fern-, Regional- und Nahverkehr) haben. Mit zusätzlichen Gleisen, abschnittsweisen Kurven- und Steigungskorrekturen, moderner Schienenfahrzeugtechnik und elektronischer Betriebssteuerung könnten beide Ausbaustrecken mit einem gegenüber der jetzt geplanten Neutrassierung wesentlich wirtschaftlicheren Mittelaufwand erheblich beschleunigt werden: Die ICE der dritten Generation können dank Neigetechnik und Einzelantrieb auch auf maßvoll ausgebauten Trassen über 200 km/h fahren.
7. Angesichts der aktuellen Finanzierungsprobleme im Vollzug der Bahnreform, u. a. durch die gegenüber den Modellrechnungen von 1992 dramatisch erhöhten Personalkosten beim Bundeseisenbahnvermögen, sind Bundesregierung und Deutsche Bahn AG besonders gehalten, auf eine Optimierung der Nutzeffekte eingesetzter Investitionsmittel zu achten.

