

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann
und der Gruppe der PDS

„Netz 21 B“ der Deutschen Bahn AG, „Stuttgart 21“ und das Abhängen der Stadt Ulm vom künftigen ICE-Netz

„DER SPIEGEL“ berichtete in der Ausgabe vom 11. September 1995 davon, daß die Deutsche Bahn AG ihre „alten Pläne für ein viele Milliarden Mark teures Hochgeschwindigkeitsnetz kräftig (umgekrempelt)“ habe. Unter anderem sei „eine neue Trasse von Uelzen nach Stendal“ geplant, mit welcher „die Lücke im Netz zwischen Berlin und Hamburg geschlossen“ werden solle. Die ursprünglich „aufwendige Rhönstrecke“ werde „gar nicht gebaut“. Dafür würden „Frankfurt und Erfurt an die vorhandene Nord-Süd-Trasse zwischen Hannover und Würzburg angeschlossen, die allein fast zwölf Milliarden Mark gekostet hat“. Weiter – Zitate jeweils aus „DER SPIEGEL“: „Stuttgart, München und Nürnberg sollen über den sogenannten Südstern verknüpft werden“. Die Verbindung Stuttgart–München und Stuttgart–Nürnberg würde danach zunächst von Stuttgart in direkter West-Ost-Richtung bis Donauwörth geführt, um sich nach Nürnberg zu verzweigen. Damit, so der Bericht des „DER SPIEGEL“, würden „umstrittene Neubauten über Ulm sowie Ingolstadt überflüssig. Diese Pläne, bahnintern Netz 21 B genannt, sind ökonomisch und ökologisch günstiger als die Linien nach dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan.“ Die Deutsche Bahn AG hat zu diesen neuen Planungen für ein „Netz 21 B“ zwar ein Dementi herausgegeben, doch in diesem „Dementi“ findet sich eine indirekte Bestätigung, in dem die Pressesprecherin die im „DER SPIEGEL“ erwähnten Planungen als „sehr vage Gedankenspiele für das nächste Jahrtausend“ bezeichnet („Stuttgarter Zeitung“ vom 12. September 1995). Tatsächlich können alle diese Planungen erst im „nächsten Jahrtausend“ verwirklicht werden.

Die Planungen oder Gedankenspiele für ein „Netz 21 B“ widersprechen in erheblichem Umfang bisherigen Schienenwegeplanungen. Dies gilt insbesondere auch für das Projekt „Stuttgart 21“ und die ICE-Verbindung Stuttgart–(Ulm)–München (siehe unsere Kleine Anfrage vom 6. September 1995); mit Verwirklichung des „Südsterns“ würde es zu einem Abhängen Ulms vom ICE-Ver-

kehr und zu einem weitgehenden Abhängen dieser Stadt vom IC-Verkehr kommen.

In dem erst im Januar 1995 veröffentlichten, von dem Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, von dem Ministerpräsidenten Baden-Württembergs, Erwin Teufel, von dem Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Hermann Schaufler, von dem Oberbürgermeister Stuttgarts, Dr. Manfred Rommel, und von dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, unterzeichneten Vorwort zur Machbarkeitsstudie für „Stuttgart 21“ heißt es ausdrücklich: „Mit weiteren Schienenvorhaben stellt die Bundesregierung sicher, daß die Landeshauptstadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg an den Entwicklungen der Zukunft teilnehmen. In diesem Zusammenhang ist vor allem die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg zu nennen. Sie ist ein bedeutendes Teilstück der geplanten europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen den Großräumen Paris, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und Wien. In diesem Rahmen führt das Projekt ‚Stuttgart 21‘ zu einer weiter verbesserten Verknüpfung der Region Stuttgart mit dem ... Hochgeschwindigkeitsnetz.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wurde vom Bahnvorstand die neue Beschlußfassung zu diesem „Netz 21 B“ herbeigeführt oder wann wurden „Gedankenspiele“ zu solch einem Netz angestellt (bitte Datum nennen)?
2. Wann wurde mit den Parallelplanungen für ein solches „Netz 21 B“ begonnen, und seit wann liegt eine solche mögliche alternative Trassenführung dem Vorstand der Deutschen Bahn AG bzw. der Bundesregierung bzw. dem Bundesministerium für Verkehr vor?
3. Inwieweit waren die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr an dem Zustandekommen eines Beschlusses für ein „Netz 21 B“ oder an den „Gedankenspielen“ zu solch einem Netz beteiligt?
4. Welche öffentliche Diskussion fand zu dieser neuen Streckenführung bisher statt?
5. Wenn es keine Beteiligung der Bundesregierung und/oder keine öffentliche Diskussion gab: Ist eine solche Beschlußfassung oder sind solche „Gedankenspiele“ ohne Beteiligung der Bundesregierung und/oder ohne öffentliche Diskussion angesichts der Tatsache vertretbar, daß damit ein zuvor öffentlich debattierter Bundesverkehrswegeplan in erheblichem Umfang modifiziert wird und daß Milliarden DM Steuermittel für die jeweiligen Trassenführungen verplant sind?
6. In welcher Form flossen in die neue Streckenführung „Netz 21 B“ Überlegungen und alternative Planungen ein, wie sie von der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm, Rößler und Vieregg entwickelt und/oder wie dies in einem Antrag der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf

und der Gruppe der PDS vom 9. September „Revision des Dreijahresplanes für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997“ gefordert wurden?

7. Welche Vorteile verspricht sich die Deutsche Bahn AG bei der neuen Streckenführung (bzw. den diesbezüglichen Gedankenspielen) Stuttgart–Nürnberg und Stuttgart–München jeweils über Donauwörth?

Hinsichtlich der finanziellen Seite?

Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens?

8. Welche Maßnahmen gedenken der Vorstand der Deutschen Bahn AG und/oder die Bundesregierung zu ergreifen, um die Bevölkerung Donauwörths mental darauf vorzubereiten, daß ihre Stadt künftig zentraler ICE-Knotenpunkt „der europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen den Großräumen Paris, Stuttgart . . . München und Wien“ (aus: „Machbarkeitsstudie ‚Stuttgart 21‘“) wird?
9. Welche konkreten „ökologischen Vorteile“ sehen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung bei der „Südsterne“-Streckenführung?
10. Wie schätzt die Bundesregierung die Tatsache ein, daß die neue Streckenführung über einen „Südsterne“ das regionale Zentrum Ulm und das damit zusammenhängende Einzugsgebiet – Südliche Schwäbische Alb, Donauegiet (u. a. Sigmaringen) und Oberschwaben (u. a. Biberach, Ravensburg, Friedrichshafen) – von einem ICE-Anschluß ganz und von IC-Verbindungen weitgehend abhängt?
11. Wie groß ist aktuell das Fahrgastaufkommen im IC/ICE-Verkehr werktäglich in Ulm?
12. Wieviel von diesem Fahrgastaufkommen soll gemäß den Erwartungen der Deutschen Bahn AG bzw. der Bundesregierung im Fall der Verwirklichung von „Netz 21 B“ dem IC/ICE-Verkehr erhalten bleiben, und auf welche Weise soll dies für die jeweiligen Verbindungen gewährleistet werden?
13. Können die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung modellhaft für die Verbindung Friedrichshafen–Ravensburg–Ulm–Stuttgart folgende Angaben jeweils
- für den aktuellen Zustand (Fahrplan 1995/96),
 - für den erwarteten Zustand im Fall der bisherigen ICE-Trassenführung über Ulm,
 - für den erwarteten Zustand im Fall einer „Südsterne“-Trassenführung
- machen:
- Zahl der werktäglichen Zugverbindungen,
 - Reisezeit,
 - wievielmals Umsteigen?
14. In welchem Zusammenhang steht eine mögliche „Südsterne“-Streckenführung mit dem Projekt „Stuttgart 21“ (Auflösung

des Stuttgarter Kopfbahnhofs, Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs, Bau eines neuen ICE-Bahnhofs am Flughafen Stuttgart-Echterdingen)?

15. Ist auch bei der „Südstern“-Streckenführung ein ICE-Halt am Stuttgarter Flughafen geplant?
16. Wenn ja: Wird es sich dennoch, wie in den Planungen für „Stuttgart 21“ vorgesehen, bei diesem Flughafen-Bahnhof um einen Kopfbahnhof handeln?
17. Wenn ja: Sehen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung einen Widerspruch darin, daß der bestehende Stuttgarter Kopfbahnhof u. a. mit der Begründung in einen Durchgangsbahnhof verwandelt werden soll, mit einem Kopfbahnhof seien zu große Zeitverluste verbunden, während am Flughafen ein neuer Kopfbahnhof entstehen soll, wodurch die Bahn mögliche Zeitgewinne, die im unterirdischen neuen Stuttgarter Kopfbahnhof erzielt werden könnten, verlustig gehen dürfte?
18. Ist es zutreffend, daß die wichtigsten Reisezeitverkürzungen, mit denen für „Stuttgart 21“ geworben wurde, auf der Strecke Stuttgart–Ulm erzielt werden sollten?
19. Wie beurteilen die Deutsche Bahn AG bzw. die Bundesregierung angesichts der in der Vorbemerkung zitierten Aussagen u. a. vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, über die notwendige Einbindung von Ulm in das neue ICE-Netz und in die Planungen für „Stuttgart 21“ die Tatsache, daß nun mit den neuen Planungen für ein „Netz B 21“ Ulm komplett vom ICE-Netz abgehängt werden soll?

Waren im Januar 1995 die Planungen bzw. „Gedankenspiele“ für das „Netz 21 B“ den genannten Verantwortlichen komplett unbekannt?

20. Welche Rückwirkungen ergeben sich aus einer möglichen „Südstern“-Planung für die Planungen von „Stuttgart 21“, dessen integraler Bestandteil die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm war?

Sind andere Trassenführungen im Bereich der Stadt vorgesehen?

Sind andere Tunnelanlagen erforderlich oder ein anderer Verlauf bisher geplanter vertunnelter Gleise?

Bonn, den 13. September 1995

Dr. Winfried Wolf

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Gregor Gysi und Gruppe