

**Antwort**  
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 13/2396 –**

**Neuplanung eines Schienennetzes „21 B“ und Auswirkungen auf aktuelle Projekte**

DER SPIEGEL berichtete ebenso wie verschiedene Tageszeitungen in der 37. Kalenderwoche, daß die Deutsche Bahn AG derzeit eine neue Netzplanung unter dem Namen „Netz 21 B“ vornimmt. Zahlreiche ökonomisch wie ökologisch fragwürdige Strecken sollen demnach aufgegeben und durch kostengünstigere Strecken ersetzt werden.

Parallel dazu hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf unsere Kleine Anfrage „Einsparungsmöglichkeiten durch neuartige Trassierung von Schienenwegen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr unter Berücksichtigung der Neigezugtechnik“ (Drucksache 13/2130) festgestellt:

„Die Deutsche Bahn AG überprüft auch unter dem Erfordernis der Mitteleinsparung ständig Art und Umfang von Ausbaunotwendigkeiten im Netz und paßt die Ausbaustrategie in Abstimmung mit der Bundesregierung entsprechend an.“

1. Trifft es zu, daß bei der Deutschen Bahn AG darauf hingearbeitet wird, durch neue Trassenplanungen abweichend von den bisherigen Trassenführungen wirtschaftlichere Investitionsplanungen zu realisieren, und ist es richtig, daß diese Überlegungen in der 36. Kalenderwoche dem Vorstand der Deutschen Bahn AG vorgestellt worden sind?

Bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden Überlegungen zur Entmischung von unterschiedlich schnellen Schienenverkehren angestellt. Ob diese Überlegungen dem Vorstand der DB AG in der 36. Kalenderwoche vorgestellt wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

2. Welchen Stellenwert haben diesbezügliche Vorarbeiten, von denen im DER SPIEGEL 37/1995 berichtet wird?

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Oktober 1995 übermittelt.*

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

Die Vorarbeiten, von denen im SPIEGEL 37/1995 berichtet wurde, sind der Bundesregierung nicht bekannt, und somit kann zum Stellenwert dieser Vorarbeiten keine Aussage getroffen werden.

3. Welche Bedeutung haben Überlegungen, die Städte Stuttgart, München und Nürnberg über den sogenannten „Südstern“ (Donauwörth) zu verbinden?  
Entfällt damit die in den aktuellen Haushaltsberatungen für den Bundeshaushalt 1996 enthaltene Neubaustrecke über Ingolstadt, die aufgrund der anvisierten privaten Vorfinanzierung den Steuerzahler 15,6 Mrd. DM kosten soll?

Überlegungen, wie z. B. die Städte Stuttgart, München und Nürnberg über den sogenannten „Südstern“ (Donauwörth) zu verbinden, müssen als denkbare Varianten immer angestellt werden. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Neubaustrecke (NBS) Ingolstadt–Nürnberg nach wie vor mit privater Vorfinanzierung gebaut wird.

4. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß es sinnvoller wäre, auf konkrete (Bundestags-)Beschlüsse zu verzichten, bis die Deutsche Bahn AG ihre Planungen für das „Netz 21 B“ zu Ende geführt hat?

Da der konkrete Umfang und der Stand der Überlegungen der DB AG zum sogenannten „Netz 21 B“ der Bundesregierung nicht bekannt ist, kann zu der Ansicht, ob es sinnvoller wäre, auf konkrete Beschlüsse bis zum Abschluß der Planungen für das sogenannte „Netz 21 B“ zu verzichten, keine Aussage getroffen werden.

5. Inwieweit sind die Alternativüberlegungen für ein „Netz 21 B“ bereits mit dem Bundesministerium für Verkehr abgestimmt, oder – wenn nein – beabsichtigt die Bundesregierung, solche Abstimmungsgespräche in nächster Zukunft durchzuführen?

Wie aus den Antworten zu den Fragen 1 bis 4 zu ersehen ist, sind die Alternativüberlegungen für das sogenannte „Netz 21 B“ mit der Bundesregierung nicht abgestimmt und sie sind ihr auch nicht bekannt. Die Bundesregierung beabsichtigt, solche Gespräche in nächster Zukunft zu führen.

6. Wer entscheidet angesichts des eingangs zitierten Abstimmungsverfahrens zur Ausbaustrategie zwischen Deutscher Bahn AG und Bundesregierung letztlich über die zu realisierenden Strecken: Die Bundesregierung, die bislang dem Steuerzahler durch Festhalten an veralteten Streckenbaukonzepten überaus hohe Belastungen zumuten will, oder die Deutsche Bahn AG, die auf dem künftig bestehenden Fernverkehrsnetz einen eigenwirtschaftlichen Betrieb gewährleisten muß und deshalb nicht – wie bei der Trasse Nürnberg–Erfurt – an wichtigen Bevölkerungsagglomerationen „vorbeifahren“ will?

Die zu realisierenden Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festgelegt.

Der Aufstellung dieses Bedarfsplanes gingen zu den einzelnen Maßnahmen umfangreiche Untersuchungen und Bewertungen sowie Abstimmungen der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung mit den betrieblichen Zielen der damaligen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn voraus.

Die jetzigen Abstimmungen dienen der zeitlichen Einordnung der Maßnahmen in die mehrjährigen Pläne (derzeit im Dreijahresplan) und dem Standard der Aus- und Neubaumaßnahmen, um eine wirtschaftliche Ausführung der im Bedarfsplan festgelegten Maßnahmen zu gewährleisten. Die Aussage, daß die geplante Trassenführung der ABS/NBS Nürnberg–Erfurt an wichtigen Bevölkerungsagglomerationen „vorbeifährt“, wird von der Bundesregierung nicht geteilt.

7. Wie realistisch ist die von der Bundesregierung erwähnte ständige Anpassung der Ausbaustrategie, wenn mit dem Bundeshaushalt 1996 Ausbauentscheidungen getroffen werden, die sich mit einer gigantischen jährlichen Ratenzahlung von 622 Mio. DM bis ins Jahr 2028 auswirken?

Hierbei handelt es sich nicht um eine Anpassung der Ausbaustrategie, sondern um die Frage der zeitgerechten Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel für die Realisierung der NBS Ingolstadt–Nürnberg. Diese NBS wird von der DB AG privat vorfinanziert und anschließend vom Bund in jährlichen Raten von ca. 622 Mio. DM nach Fertigstellung abgelöst.

8. In Schweden werden seit vielen Jahren Neigezüge („X 2000“) auch im Fernverkehr eingesetzt, die erst jetzt zögernd für einen Einsatz im Fernverkehr in Deutschland bestellt werden: Wie erklärt die Bundesregierung, daß die derzeit zur Entscheidung anstehenden Streckenplanungen des Bundesministeriums für Verkehr für die Strecken Nürnberg–Erfurt und Nürnberg–Ingolstadt–München immer noch nicht den augenblicklichen Stand der Technik berücksichtigen?

Der Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen, wie sie von der DB AG bestellt werden, ersetzt nicht die NBS (Nürnberg–)Ebensfeld–Erfurt und Nürnberg–Ingolstadt, weil er den erforderlichen kapazitiven Ausbau in diesem Korridor nicht gewährleistet. Durch den Einsatz dieser Fahrzeuge wird die Kapazität vorhandener Strecken wegen zunehmender Geschwindigkeitsdifferenz eher vermindert.

9. Plant die Bundesregierung, die offensichtlich immer noch vorhandene Technikfeindlichkeit im Bundesministerium für Verkehr in nächster Zeit abzustellen, so daß ökologisch und ökonomisch sinnvollere Trassierungsphilosophien endlich mit dem gebotenen Nachdruck verfolgt werden?

Von einer vorhandenen Technikfeindlichkeit des Bundesministeriums für Verkehr kann keine Rede sein. Im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind u. a. Ausbaumaß-

nahmen enthalten (ABS Paderborn–Kassel–Bebra–Erfurt–Gera–Chemnitz und ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden), die den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen ermöglichen. Des weiteren sieht der Entwurf des Dreijahresplans weitere finanzielle Mittel zur Anpassung von Strecken für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen vor.