

■ Überregional

Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg--Erfurt

aus SIGNAL 04/2006 (August/September 2006), Seite 12-14 (Artikel-Nr: 10002934)

Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich und weitere Abgeordnete

der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kleine Anfrage vom 3. Mai 2006 (Auszug)

Vorbemerkung der Fragesteller: Die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg--Erfurt (VDE 8.1) stellt nach dem Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005 auf Bundestagsdrucksache 15/5972 einen Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin--München dar. Es ist nicht zu erkennen, wann die Strecke realistischerweise fertig gestellt werden kann.

Frage: Für welche Abschnitte der Neubaustrecke (NBS) und welche Abschnitte der Ausbaustrecke (ABS) mit welchen Streckenlängen sind Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) unterzeichnet?

Antwort der Bundesregierung: Für die Neubaustrecke sowie für einzelne Ingenieurbauwerke und Kreuzungsmaßnahmen im Zuge der Ausbaustrecke besteht seit 1997 eine Finanzierungsvereinbarung. Für die Ausbaustrecke ist für den Abschnitt Nürnberg--Fürth 2005 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen worden.

Frage: Welche Festlegungen treffen die unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen bezüglich des Zeitpunktes der Fertigstellung der Bauabschnitte?

Antwort: Der Finanzierungsvereinbarung liegt ein sog. Bauzeiten- und Finanzierungsplan zu Grunde, der bestimmte zeitliche Vorstellungen und Mittelabflüsse beinhaltet. Jedoch sind diese schon deshalb nicht zwingend, da sie - wie 2004 geschehen - den haushälterischen Schwankungen in den Möglichkeiten zur Bereitstellung von Bundesmitteln für Schienenwegeinvestitionen unterworfen sind. So hat die Umsetzung des Ergebnisses des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat vom Dezember 2003 zum Subventionsabbau dazu geführt, dass die ursprünglichen Planungen für Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erheblich reduziert werden mussten. Dies gilt auch für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 (VDE).

Frage: Für welche Abschnitte der NBS und welche Abschnitte der ABS liegen keine Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG vor?

Antwort: Es liegt für die Ausbaustrecke im Abschnitt Fürth--Ebensfeld, mit Ausnahme von Einzelbauwerken, keine Finanzierungsvereinbarung vor.

Frage: Ist die Nutzung bereits fertig gestellter Ingenieurbauwerke vor Inbetriebnahme der gesamten NBS möglich? Wenn ja, in welcher Weise?

Antwort: Die Nutzung der bereits fertig gestellten zehn Ingenieurbauwerke (drei Tunnel und sieben Talbrücken) ist erst nach Gesamtfertigstellung der Neubaustrecke möglich.

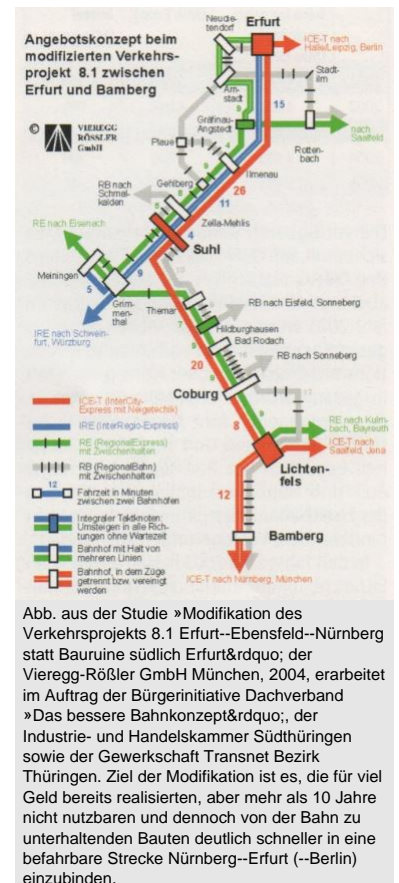


Abb. aus der Studie »Modifikation des Verkehrsprojekts 8.1 Erfurt--Ebensfeld--Nürnberg statt Bauroute südlich Erfurt« der Vieregg-Rößler GmbH München, 2004, erarbeitet im Auftrag der Bürgerinitiative Dachverband »Das bessere Bahnkonzept«, der Industrie- und Handelskammer Südthüringen sowie der Gewerkschaft Transnet Bezirk Thüringen. Ziel der Modifikation ist es, die für viel Geld bereits realisierten, aber mehr als 10 Jahre nicht nutzbaren und dennoch von der Bahn zu unterhaltenden Bauten deutlich schneller in eine befahrbare Strecke Nürnberg--Erfurt (--Berlin) einzubinden.

Frage: Wer finanziert die Unterhaltung der fertig gestellten Ingenieurbauwerke bzw. Streckenabschnitte, die nicht unter Verkehr stehen?

Antwort: Die Instandhaltung obliegt gemäß §8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetzden EIU.

Frage: Mit welchem stündlichen Zugverkehr nach Zuggattungen ist auf der NBS zu rechnen?

Antwort: Am Tage werden auf der Neubaustrecke durchschnittlich pro Stunde 1,5 Fernverkehrszugpaare verkehren und vereinzelt Güterzüge. Der Güterverkehr findet hauptsächlich in der Zeit von 22 bis 6 Uhr statt. (...)

Frage: Wann wird die ABS bzw. NBS unter Berücksichtigung welcher Haushaltsansätze fertig gestellt und unter Betrieb sein?

Antwort: Nach den derzeitigen Planungen strebt die Bundesregierung für die Neubaustrecke Haushaltsansätze an, die eine Realisierung der Strecke bis 2020 ermöglichen sollen. Dies bedeutet, dass jährlich Bundesmittel von 120 bis 150 Millionen Euro bereitgestellt werden müssen. Die Ausbaustrecke wird mit Ausnahme des Abschnitts Nürnberg--Fürth sowie der punktuellen Maßnahmen sukzessive mit der weitergehenden Realisierung der Neubaustrecke in die weiteren Haushaltsplanungen einbezogen und damit erst nach 2020 fertig gestellt sein.

Frage: Ist eine Inbetriebnahme von Teilstücken der ABS bzw. NBS möglich?

Antwort: Die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke soll entsprechend dem Ausbauprogramm abschnittsweise im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn Nürnberg--Forchheim von Süd nach Nord erfolgen. Eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke ist nur gesamthaft vorgesehen.(...)

Frage: Welche Gesamtkosten mit welchem Preisstand sind bisher für die ABS bzw. die NBS angefallen?

Antwort: Zum Stand 31. Dezember 2005 sind für das Vorhaben ca. 705 Millionen Euro, davon Anteil Neubaustrecke ca. 550 Millionen Euro, angefallen.

Frage: Welche Gesamtkosten fallen bis zur Inbetriebnahme für die ABS bzw. NBS an?

Antwort: Die derzeit voraussichtlichen Gesamtkosten für die Ausbaustrecke und Neubaustrecke betragen 4583 Millionen Euro.

IGEB-Kommentar

Während die Bauarbeiten an dem VDE-Projekt 8.3 Berlin--Halle/Leipzig und an der Neubaustrecke Nürnberg--Ingolstadt abgeschlossen sind, gehen die Arbeiten an der Neubau/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Halle/Leipzig--Erfurt-Nürnberg nur stockend voran. Im April 1996 begannen die Arbeiten an der 107 km langen NBS Erfurt--Ebensfeld (Bestandteil des VDE-Projekts 8.1) nahe Arnstadt; entsprechend der

Antwort der Bundesregierung ist mit einer Inbetriebnahme dieser Neubaustrecke nicht vor 2020 zu rechnen. Unverständlich ist daran die politische Entscheidung, ein Großprojekt zu beginnen, das finanziell derart unzureichend abgesichert ist bzw. einen derart langfristigen Realisierungszeitraum zur Folge hat. Hier werden Steuermittel zum Ausbau der Infrastruktur gebunden, die über 20 Jahre keinem Fahrgast und keinem Gütertransportkunden z.B. in Form kürzerer Fahr-/Transportzeiten Nutzen bringen!

Deshalb muss die Chance für eine Modifizierung der Planungen genutzt werden. Das Planungsunternehmen Viereggen-Rößler GmbH hat z.B. für die Relation Erfurt--Coburg--Lichtenfels--Nürnberg eine Alternativplanung erarbeitet, die eine deutliche Reduzierung der Baukosten ermöglicht. Um Baukosten so weit wie möglich zu vermeiden, wird bei der modifizierten Linienführung der südlich von Erfurt auf rund 30 km baulich weit fortgeschrittene Neubaustreckenabschnitt fast vollständig integriert; neu ist im anschließenden Abschnitt jedoch eine von den bisherigen Planungen abweichende Linienführung über Suhl, Hildburghausen und Coburg. Diese alternative Trasse bezieht bestehende Bahnstrecken bzw. deren Ausbau ein, es sind lediglich kurze Neubaustreckenabschnitte erforderlich. Der kostentreibende Bau von langen Tunneln und Talbrücken kann im Vergleich zur derzeit planfestgestellten Trasse deutlich minimiert werden. Die modifizierte Strecke dient dabei nicht nur dem Fernverkehr, sondern ganz wesentlich auch der Attraktivitätssteigerung des Regionalverkehrs - ein entscheidender Vorteil gegenüber der zurzeit geplanten Linienführung! Das überarbeitete Ausbaukonzept ermöglicht zudem eine etappenweise Inbetriebnahme bzw. Nutzung.

Fazit: Verkehrs- und finanzpolitisch ist das modifizierte VDE-Projekt 8.1 die bessere Lösung, auch wenn zwischen Ilmenau und Lichtenfels ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.

*Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002934>.*

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten