

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rudrof CSU**
vom 29.10.2001

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit – Schiene Nr. 8

Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass der Streckenabschnitt Nürnberg–Bamberg–Erfurt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit – Schiene Nr. 8 – zu kostenintensiv und alternativ der Ausbau der Strecke Nürnberg über Hof und Leipzig kostengünstiger, schneller zu realisieren und aus ökonomischer sowie ökologischer Sicht zu begrüßen sei?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie**
vom 26.11.2001

Die Staatsregierung teilt nicht die Auffassung, dass der Streckenabschnitt Nürnberg – Bamberg – Erfurt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit – Schiene Nr. 8.1 – zu kostenintensiv und alternativ der Ausbau der Strecke Nürnberg über Hof und Leipzig (Verlauf der Franken-Sachsen-Magistrale) kostengünstiger, schneller zu realisieren und aus ökologischer Sicht zu begrüßen sei.

Hierfür sind u.a. folgende Gründe maßgeblich:

- Auf der Strecke Nürnberg – Erfurt sind Teile bereits fertiggestellt, für wichtige Abschnitte existiert Baurecht. Die jetzt anstelle des „qualifizierten Zwischenschritts“ von der Bundesregierung beschlossene Fertigstellung des Abschnittes Erfurt – Ilmenau kostet etwa 1 Mrd. DM, davon wurde rd. die Hälfte bereits verbaut.
- Bei einer Neukonzeption im Verlauf der Franken-Sachsen-Magistrale wäre mit einem Planungsvorlauf von wenigstens 10 Jahren zu rechnen. Der dabei betroffene Landschaftsraum von Fichtelgebirge und Vogtland ist in gleicher Weise empfindlich wie der Thüringer Wald. Um eine annähernd gleiche verkehrliche Qualität auf der Trasse der Franken-Sachsen-Magistrale wie auf der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt zu erhalten, müsste die gesamte Strecke praktisch neu trassiert werden. Ob dies heute noch möglich wäre, mag dahingestellt sein.

- Die Strecke Nürnberg – Erfurt ist eine Nord-Süd-Verbindung, die Franken-Sachsen-Magistrale dient in erster Linie dem Ost-West-Verkehr.
- Bereits bei der Auswahl der Projekte Deutsche Einheit war erkennbar, dass die Strecke Nürnberg – Erfurt mit damals geschätzten rd. 8 Mrd. DM die kostengünstigere Alternative gegenüber einem Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale mit geschätzten rd. 12 Mrd. DM ist.
- Um einigermaßen vergleichbare Reisezeiten zu erreichen, müsste ein Ausbau entweder zwischen Plauen und Leipzig oder (wegen des weiteren erschließbaren Potentials) von Zwickau nach Leipzig erfolgen.
- Auch nach den genannten Ausbaumaßnahmen wäre die zwischen Nürnberg und Berlin über Erfurt erzielbare Reisezeit kürzer.
- Nach heutigem Stand ist die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Leipzig beim Einsatz von elektrischen Neigetechnikzügen über die Saaletalbahn (Bamberg, Lichtenfels, Kronach, Saalfeld, Jena) etwa 10 Minuten günstiger als die Fahrzeit mit dieselbetriebenen Neigetechnikzügen nach Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale.
- Der künftige City-Tunnel in Leipzig erlaubt keine Dieseltraktion. Diese Relation kann erst nach vollständiger Elektrifizierung (auch des Tunnels) über Hof, Plauen (Zwickau) durchgängig genutzt werden.
- Nach Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Mehdorn, wird die ICE-Strecke München – Nürnberg – Erfurt – Berlin zum künftigen Hochleistungsnetz der DB AG zählen.
- Die Transeuropäische Magistrale Skandinavien – Berlin – München – Oberitalien läuft auch nach den Vorstellungen der EU über Erfurt.

Die Länder Bayern und Thüringen bestehen nach wie vor auf einem zeitnahen Bau der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt.

Veranlasst durch die Verlautbarungen des Bundesverkehrsministers, von der DB AG nicht verbaute Mittel für Straßenbauvorhaben zu verwenden, weil die DB AG keine baureifen Projekte habe, habe ich mich mit einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister gewandt und darauf hingewiesen, dass die DB AG mit dem bestehenden Baurecht auf der ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt sehr wohl über baureife Projekte verfügt, bei denen sogar die Gefahr besteht, dass sie verfallen, wenn nicht in den nächsten Jahren mit dem Bau begonnen wird.