

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/1217 –**

Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen 5 bis 16, 18, 19 und 27 bis 30 gehören zum unternehmerischen Bereich der Tätigkeit des DB-Konzerns. Hierzu verfügt die Bundesregierung naturgemäß nicht über eigene Erkenntnisse. Die DB AG wurde insoweit um entsprechende Informationen gebeten, die hier wiedergegeben werden.

1. 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?

Für die Neubaustrecke sowie für einzelne Ingenieurbauwerke und Kreuzungsmaßnahmen im Zuge der Ausbaustrecke (vgl. Auflistung zu der Frage 10) besteht seit 1997 eine Finanzierungsvereinbarung. Für die Ausbaustrecke ist für den Abschnitt Nürnberg–Fürth in 2005 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen worden.

2. Welche Festlegungen treffen die unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen bezüglich des Zeitpunktes der Fertigstellung der Bauabschnitte?

Der Finanzierungsvereinbarung liegt ein sog. Bauzeiten- und Finanzierungsplan zu Grunde, der bestimmte zeitliche Vorstellungen und Mittelabflüsse bein-

halten. Jedoch sind diese schon deshalb nicht zwingend, da sie – wie in 2004 geschehen – den haushalterischen 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).

3. Für welche Abschnitte der NBS und welche Abschnitte der ABS liegen keine Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG vor?

Es liegt für die Ausbaustrecke im Abschnitt Fürth–Ebensfeld, mit Ausnahme der in der Antwort zu der Frage 10 genannten Einzelbauwerke, keine Finanzierungsvereinbarung vor.

4. In welchen Stadien befinden sich die einzelnen Verhandlungen zu den ausstehenden Finanzierungsvereinbarungen?

Die Realisierung der Ausbaustrecke im Abschnitt Fürth–Ebensfeld (mit Ausnahme Einzelbauwerke Frage 10) wird aufgrund der nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Mittelfristzeitraum bis 2009 erst später erfolgen. Insoweit besteht derzeit noch keine Voraussetzung, um eine Finanzierungsvereinbarung abschließen zu können.

5. Welche Eigenmittel hat die DB AG bisher für welche fertig gestellten Streckenabschnitte aufgebracht?

Seitens der DB AG wurden bisher 24,5 Mio. Euro Eigenmittel für punktuelle Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg–Ilmenau-Wolfsberg und für die Maßnahmen im Bereich Ilmenau und Erfurt eingesetzt. Bisher wurde noch kein Teilabschnitt fertig gestellt.

6. Welche Eigenmittel hat die DB AG für welche der fertig zu stellenden Streckenabschnitte mit Finanzierungsvereinbarung aufzubringen?

Der Anteil der DB AG an der Finanzierung des Gesamtprojektes beträgt 158,4 Mio. Euro, davon ein Anteil von 63,0 Mio. Euro für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt.

7. Weisen die einzelnen Finanzierungsvereinbarungen Kostenobergrenzen für den Bund auf, bzw. wer trägt das Risiko von Baukostenüberschreitungen?

Die Finanzierungsvereinbarungen weisen keine Kostenobergrenzen auf. Das Risiko der Baukostenüberschreitung trägt der Bund, soweit die Ausführung sparsam und wirtschaftlich durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) durchgeführt worden ist.

8. Für welche der oben genannten Abschnitte laufen Ausschreibungen?

Zurzeit laufen Ausschreibungen für den Ausbau des Abschnittes Nürnberg–Fürth und für Einzelmaßnahmen im Abschnitt Ebensfeld–Ilmenau-Wolfsberg.

9. Für welche der oben genannten noch nicht fertig gestellten Abschnitte fanden Vergaben statt?

Bisher fanden Vergaben im Abschnitt Ilmenau-Wolfsberg–Erfurt und für punktuelle Maßnahmen im Abschnitt Nürnberg–Ilmenau statt.

10. Welche Bauaktivitäten fanden 2005 statt?

Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld

Es wurden Einzelmaßnahmen, wie der Neubau von Ingenieurbauwerken und Bahnübergangersatzmaßnahmen für den geplanten viergleisigen Ausbau und die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 230 km/h umgesetzt.

Bauaktivitäten 2005:

- PA 18 Forchheim – Bahnübergangersatzmaßnahme Fo 5
- PA 22 Bamberg – Eisenbahnüberführung Möstenbach und Hetzengrabe
- PA 23 Hallstadt – Bahnübergangersatzmaßnahme Michelinstraße

Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt

Im Bereich der Neubaustrecke wurden 2005 Erdbaumaßnahmen und Ingenieurbauwerke realisiert bzw. fertig gestellt.

Bauaktivitäten 2005:

- Bauabschnitt (BA) 3250 Erfurt Stadt – Westeinfahrt
- BA 3250 Erfurt Stadt – Geratalbrücke Bischleben
- BA 3240 Erfurt Land – Tunnel Augustaburg
- BA 3220 Ilmenau – Erdbau Ilmenau Nord
- BA 3212 Thüringer Wald – Wegeausbau
- BA 3212 Thüringer Wald – Tunnel Bleßberg Zwischenangriffsstollen/Deponie Stelzen
- BA 3211 Sonneberg – Straßenbrücke Roth-Döhlau
- BA 3121 Coburg – Itztalbrücke

11. Welche Bauaktivitäten finden 2006 statt?

Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld

2006 beginnen auf der Ausbaustrecke die Arbeiten am viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Fürth. Die Bahnübergangersatzmaßnahmen werden fortgesetzt.

Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt

Im Bereich der Neubaustrecke werden u. a. Ingenieurbauwerke, Erdbaumaßnahmen und Teilmaßnahmen Tunnel Bleßberg realisiert.

Bauaktivitäten 2006:

- (BA) 3250 Erfurt Stadt – Westeinfahrt
- BA 3240 Erfurt Land – Tunnel Augustaburg
- BA 3240 Erfurt Land – LBP Maßnahmen
- BA 3212 Thüringer Wald – Wegeausbau (Baustraßen)
- BA 3212 Thüringer Wald – Tunnel Bleißberg NA/Deponie Stelzen
- BA 3212 Thüringer Wald – Tunnel Bleißberg Los Süd
- BA 3211 Sonneberg – EÜ Talbrücke Grümpental
- BA 3122 Rödenthal – EÜ Talbrücke Froschgrundsee
- BA 3122 Rödenthal – EÜ Pöpelholz
- BA 3121 Coburg – Erdbau Coburg Nord

12. Ist die Nutzung bereits fertig gestellter Ingenieurbauwerke vor Inbetriebnahme der gesamten NBS möglich?

Wenn ja, in welcher Weise?

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

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

Die Instandhaltung obliegt gemäß § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz den EIU.

14. Für welche Abschnitte besteht wie lange Baurecht?

Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld

Es besteht Baurecht im Abschnitt Nürnberg–Fürth bis 2007.

Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt

Im Bereich der Neubaustrecke besteht Baurecht, da mit der Durchführung des Vorhabens begonnen wurde (§ 75 Abs. 4 VwVfG).

Im Abschnitt 3110 Staffelstein liegt für den Planfeststellungsbeschluss noch keine Bestandskraft vor (Klage anhängig), so dass die Frist (fünf Jahre Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses) des § 75 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) noch nicht läuft.

15. Für welche Abschnitte musste oder muss das Baurecht verlängert werden?

Das Baurecht wurde in den Abschnitten Planfeststellungsabschnitt 1.1 (BA 3110 Staffelstein), 1.2 (BA 3121/3122 Coburg/Rödenthal), 1.3 (BA 3130 Anbindung Coburg), 2.11 (BA 3211 Sonneberg), 2.12 (BA 3212 Thüringer Wald) sowie 2.2 (BA 3220 Ilmenau) einmalig verlängert.

16. Für welche Abschnitte ist das Baurecht verfallen?

Für keinen Planfeststellungsabschnitt ist das Baurecht verfallen.

17. Welche Sicherheits- und Brandschutzvorschriften gelten für die Tunnelabschnitte?

Die Sicherheits- und Brandschutzvorschriften für die Tunnelabschnitte sind in den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen festgelegt, bei denen in Abstimmung mit den Innenministerien der betroffenen Freistaaten eine Vielzahl von technischen Maßnahmen zur Tunnelsicherheit festgelegt wurde.

18. Wie gestaltet sich bei einer Fahrzeit von 66 Minuten von Nürnberg nach Erfurt laut Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005 die Einpassung der die Strecke befahrenden Züge in die Knoten Nürnberg und Erfurt?
19. Wie lässt sich die Fahrzeit von 66 Minuten in integrale Taktfahrpläne einpassen?

Die im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesene Fahrzeit basiert auf dem Infrastruktur-Zielzustand. Inwieweit diese Fahrzeit letztlich im Fahrplan umsetzbar sein wird, ist abhängig von den Anforderungen des Marktes, dem Fahrzeugeinsatz, den künftigen Regeln für die Zuschlagsbemessung sowie der gesamten Trassennachfrage und den sich hieraus ergebenden fahrplantechnologischen Bedingungen. Die vom Markt geforderten Fahrzeiten von Knoten zu Knoten werden nicht ausschließlich durch den Zeitfaktor, also die Umsetzung der kürzestmöglichen Reisezeit, sondern, unter dem Fokus der Realisierung durchgehender Reiseketten, durch weitere nachfragerelevante und kapazitive Aspekte in den Knoten, wie Anschlussbindungen und Fahrwegbelegungen, bestimmt. Die Frage der Einpassung der die Neubaustrecke befahrenden Züge in die Knoten Nürnberg und Erfurt sowie in die integralen Taktfahrpläne kann daher nur im Kontext aller Angebotskonzepte und unter Berücksichtigung der gesamten Nachfragesituation beurteilt werden. Angesichts des sehr langfristig ausgerichteten Realisierungshorizonts des Gesamtvorhabens sind hier im Moment belastbare Aussagen nicht möglich.

20. Welchem Barwert (Preisstand 1. Januar 2005) entsprechen die Gesamtkosten?

Die Ermittlung eines aussagekräftigen Barwertes setzt belastbare Jahresraten sowohl für die Neubau- als auch für die Ausbaustrecke voraus. Da für die Ausbaustrecke mit Ausnahme des Abschnitts Nürnberg–Fürth und von punktuellen Kreuzungsmaßnahmen im nördlichen Bereich noch keine Investitionsplanung besteht, kann derzeit auch nicht der Barwert für die Gesamtkosten ausgewiesen werden.

21. Welches Betriebskonzept liegt dem Streckenausbau zugrunde?

Der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt liegt ein Betriebskonzept von insgesamt bis zu 137 Zügen pro Tag und Richtung zugrunde. Der Personenfernverkehr wird dabei im Stundentakt mit Verdichterzügen verkehren, was 24 Zugpaaren pro Tag entspricht. Hinzu kommen noch neun Zugpaare pro Tag, die über Coburg und den Verkehrshalt Ilmenau-Wolfsberg geführt werden.

22. Mit welchem stündlichen Zugverkehr nach Zuggattungen ist auf der NBS zu rechnen?

Am Tage werden auf der Neubaustrecke durchschnittlich pro Stunde 1,5 Fernverkehrszugpaare verkehren und vereinzelt Güterzüge. Der Güterverkehr findet hauptsächlich in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr statt.

23. Mit welcher Fahrgaststeigerung im Fernverkehr in Relation zu Berlin–München wird nach Inbetriebnahme von VDE 8.1 gerechnet?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich nach Inbetriebnahme des VDE Nr. 8.1 der Personenverkehr um 1,8 Mio. Personenfahrten pro Jahr erhöhen und es zu einer Leistungssteigerung von knapp 800 Mio. Pkm pro Jahr kommen wird.

24. Wie viele dieser Neukunden sind nach Prognosen Umsteiger vom Flugzeug bzw. vom Auto?

Anhand der Prognose wird das Mehrverkehrsaufkommen zu rund 1 Mio. Personenfahrten aus Verlagerungen von Pkw resultieren und zu rund 700 Mio. Personenfahrten aus Verlagerungen vom Luftverkehr.

25. Ist bei den Umsteigern vom Flugzeug berücksichtigt, dass Zubringerflüge zu internationalen Verbindungen vom Flughafen München nicht auf die Bahn umsteigen werden, da diese Zubringerflüge integrierter Teil des Flugtickets sind?

Im Bundesverkehrswegeplanungs-Prognoseverfahren wird beim Luftverkehr nach Allianzen unterschieden. Findet der Zubringerweg zum Interkont-Flughafen innerhalb der gleichen Allianz statt, ist die Inkludierung des Zubringerfluges bei der Nachfrageprognose berücksichtigt. Hier besteht keine Wahrscheinlichkeit des Übergangs auf die Schiene. Findet der Interkont-Flug mit einer Allianz statt, die keine geeigneten Zubringerflüge anbieten kann, besteht für den Weg zum Interkont-Flughafen die Wahlmöglichkeit zwischen Schiene, Luftverkehr, Bus und Pkw.

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

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 Mio. 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.

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

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

28. Mit welchen Trassenerlösen auf der Basis heutiger Trassenpreise wird auf der ABS bzw. NBS gerechnet?

Die DB Netz AG plant nach dem Stand 2002 nach Inbetriebnahme Trassenerlöse im Volumen von 37,3 Mio. Euro/Jahr.

29. Welche Auswirkungen hat der Zeitpunkt der Inbetriebnahme auf das berechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts VDE 8.1?

Kann davon ausgegangen werden, dass die schuldenfinanzierten Baukosten aus dem Bundeshaushalt und aus den Eigenmitteln der DB AG durch den zu leistenden Schuldendienst umso höher ausfallen, je später auf der Trasse Einnahmen erzielt werden können?

Unter der Annahme eines stetigen Verkehrswachstums, insbesondere im Güterverkehr, würde eine positive Wirkung auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einem späteren Zeitpunkt der Inbetriebnahme erzielt werden. Demgegenüber stehen jedoch die negativen Wirkungen aus dem Kapitaldienst. Insgesamt sind keine nennenswerten Veränderungen auf das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten.

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

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

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

Die derzeit voraussichtlichen Gesamtkosten für Ausbaustrecke und Neubaustrecke betragen 4 583 Mio. Euro.

