

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Kunert, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/9940 –**

Kostensenkung beim Ausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt–Nürnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg–Erfurt könnte erheblich höhere Kosten verursachen als bislang erwartet. Deshalb beauftragte die Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“ ein Münchener Verkehrsplanungsbüro, mögliche Kostensenkungen zu untersuchen. Dieses Planungsbüro kam zu dem Ergebnis, dass im Bereich zwischen Rödental und Lichtenfels bzw. Ebensfeld in Bayern die Baukosten um etwa 500 Mio. Euro gesenkt werden könnten, wenn die zwischen Rödental und Ebensfeld bereits vorhandene Eisenbahntrasse ausgebaut und mit genutzt würde.

1. Aus welchen Gründen wird darauf verzichtet, die zwischen Rödental und Ebensfeld vorhandene Eisenbahntrasse auszubauen und zu nutzen?

Bereits im Zuge der landesplanerischen Abstimmungen in den Jahren 1992 und 1993 wurde bei den Variantenbetrachtungen der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg–Erfurt eine Trassenführung unter Nutzung vorhandener Eisenbahnstrecken abgewogen und als zu konfliktreich verworfen.

2. Welche Prüfungsschritte und -ergebnisse kann die Bundesregierung hinsichtlich der Untersuchung einer Nutzung der vorhandenen Eisenbahntrasse Rödental–Ebensfeld benennen?

Eine Studie des Ingenieurbüros Vieregg-Rössler GmbH zur neuen Trassenführung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt südlich Rödental, die den bis dahin erzielten Baufortschritt der Neubaustrecke im Frühjahr 2007 berücksichtigt, wurde seitens der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG (DB AG) geprüft. Im Ergebnis der Prüfung bleibt festzuhalten, dass es sich um keine erwägenswerte Alternative zur planfestgestellten Neubaustrecke im Zuge des VDE Nr. 8.1 handelt.

Mit dieser Variante werden die Siedlungsschwerpunkte der Städte und Gemeinden Lichtenfels, Schney und Grub a. Forst direkt durchfahren, was zu umfangreichen Konflikten führen würde. Die Konfliktpotentiale der vorgeschlagenen neuen Trassenführung für die Natur und Umwelt sowie die Wirkungen auf die recht umfangreichen FFH- und Vogelschutzgebiete wurden in der Studie nicht bewertet. Der Verweis des Ingenieurbüros darauf, dass die neue Trassenvariante „eine halbe Milliarde weniger Baukosten“ erfordern würde, hält einer vertiefenden Prüfung nicht stand.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung für den Ausbau von Eisenbahnstrecken und -tunneln – unter anderem im Thüringer Wald – hinsichtlich der Gefahr einer Kollision von Reisezügen und Tierherden, ähnlich der, die sich am 29. April 2008 im Landrückentunnel bei der Stadt Fulda in Hessen ereignete?

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes hat die Untersuchungen zum Eisenbahnunfall vom 26. April 2008 im Landrückentunnel bei Fulda eingeleitet. Für weiterführende Untersuchungen zum Fahrtverhalten des verunglückten ICE 885 ist ein Gutachten beauftragt worden; erst nach Vorlage der Ergebnisse können zur Frage, ob und weshalb eine Schafherde auf den Gleisen einen ICE-Zug zur Entgleisung bringen konnte, gegebenenfalls Präventivmaßnahmen erörtert werden.

4. Wie erklärt die Bundesregierung, dass entgegen fachlichen Vorgaben – unter anderem von Seiten des Eisenbahnbundesamts (EBA) – für Eisenbahntunnel, die im Thüringer Wald und in dessen geologisch instabilem Vorland (einer Bruchschollenlandschaft) gebaut werden sollen, keine Zwillingstunnel vorgesehen sind?

Die technischen Parameter der Eisenbahntunnel der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt durch den Thüringer Wald entsprechen dem aktuellen Standard der Europäischen Union sowie den nationalen technischen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die geologischen Bedingungen für den Bau der Tunnel der Neubaustrecke im Thüringer Schiefergebirge sind sehr stabil und standsicher, was ebenfalls auf die geologische Formation des Muschelkalkes, die von einem Teil der Neubaustrecke durchfahren wird, zutrifft.

5. Wie gedenkt die Bundesregierung, den Schaden auszugleichen, den eine Tropfsteinhöhle nehmen könnte, die ein Naturdenkmal darstellt, durch den Bau des Bleßberg隧nells der geplanten Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg?

Im Zuge des Vortriebs des Bleßberg隧nells wurde, obwohl im Vorfeld der Realisierung umfangreiche Oberflächenerkundungen und Bohrungen nach dem Stand der Technik durchgeführt wurden, eine bis dahin nicht bekannte Karsthöhle in ihrem Randbereich aufgefunden.

Die bautechnisch vorgesehenen Maßnahmen zur sicheren Herstellung des Tunnelbauwerkes im Karstbereich des Muschelkalkes sind ausschließlich im unmittelbaren Einflussbereich des Tunnels zur Anwendung gekommen. Die Maßnahmen zur kontrollierten Sicherung des Tunnelvortriebs erfolgten unter unmittelbarer Aufsicht des EBA. Die vorgefundene Karsthöhle wird hierbei nur in einem kleinen Bereich betroffen sein, zumal die Eingriffe auf das erforderliche Mindestmaß reduziert wurden.