

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/13551 –**

Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) stellt nach dem Verkehrsinvestitionsbericht 2008 auf Bundestagsdrucksache 16/11850 einen Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin–München dar. Es ist nicht zu erkennen, wann die Strecke realistischertweise fertiggestellt werden kann. Der Bundesrechnungshof hat in seinen Bemerkungen 2006 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes vom 13. November 2006 bemängelt, dass mit einer Fertigstellung der Strecke erst Mitte dieses Jahrhunderts zu rechnen ist. Die Konzeption der Strecke für einen Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen wirft darüber hinaus Fragen auf.

1. Inwieweit kann die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen ihrer Antwort „Der Güterverkehr findet hauptsächlich in der Zeit von 22 bis 6 Uhr statt.“ auf die Antwort zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/1379 und der unternehmerischen Zielsetzung des Güterverkehrs, die Schieneninfrastruktur ohne Restriktionen an 24 Stunden über den Tag zu nutzen, weil dies den Anforderungen des Marktes entspricht, erkennen?

Die Bundesregierung sieht in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt“ (Bundestagsdrucksache 16/1379, Frage 22) keinen Widerspruch. Tagsüber stehen dem Güterverkehr die vorhandenen Strecken in der Relation Halle/Leipzig–Nürnberg zur Verfügung. Zudem besteht in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr für den Güterverkehr die Möglichkeit, eine Trasse pro Stunde und Richtung auf der Neubaustrecke zu nutzen.

2. Inwieweit wurde die oben genannte Antwort mit der Güterverkehrssparte der Deutsche Bahn AG abgestimmt?

Dies ist mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) abgesprochen.

3. Welche durchschnittliche Transportgeschwindigkeit für Güterzüge wurden den Planungen für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt zugrunde gelegt?

Den Planungen der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wurde eine durchschnittliche Transportgeschwindigkeit von 100 km/h für den Güterverkehr bzw. 120 km/h für den schnellen Güterverkehr zugrunde gelegt.

4. Wie hoch ist die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit für Güterzüge (Dg) dazu im Vergleich?

Der Bundesregierung liegen zur durchschnittlichen Transportgeschwindigkeit für Güterzüge keine Angaben vor.

5. Wie viele Güterzüge sollen die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt stündlich bzw. täglich befahren?

Gemäß Bundesverkehrswegeplan werden täglich ca. 80 Güterzüge je Richtung für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt prognostiziert.

6. Wie viele Güterzüge befahren die für Mischbetrieb geplanten Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg dazu im Vergleich tagsüber und zwischen 22 Uhr und 6 Uhr?

Tagsüber verkehren auf den Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg neun bzw. keine Güterzüge und in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 60 bzw. 62 Güterzüge.

7. Inwieweit kann aus der Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 30 (Bundestagsdrucksache 16/4102) geschlossen werden, dass tagsüber von 6 Uhr bis 22 Uhr auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt keine Güterzüge fahren werden, weil die Tunnel zweigleisig ausgeführt werden und die Tunnelrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes, die für Mischverkehr aus Güter- und Reisezügen eingleisige Tunnel fordert, eingehalten wird?

Unter Beachtung des Begegnungsverbot von schnellen Reisezügen mit Güterzügen in den zweigleisigen Tunneln liegt der Schwerpunkt des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke in den Nachtstunden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Inwieweit verringern die betrieblichen Probleme im Knoten Fürth (Bayern), wo nur in wenigen kurzen Zeitfenstern günstige Fahrtmöglichkeiten für Güterzüge von Nürnberg in Richtung Bamberg(–Schweinfurt) und Ebensfeld bestehen, die Anzahl der möglichen Güterzüge auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?

Bis zur Fertigstellung des durchgehenden viergleisigen Ausbaus der Strecke Nürnberg–Ebensfeld einschließlich der Güterzugstrecke Eltersdorf–Nürnberg

bestehen Restriktionen im Knoten Fürth, die eine Einschränkung des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt zur Folge haben.

9. Wie viele Abschnitte mit Steigungen von 20 Promille gibt es auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?

Für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt beträgt die maßgebende Längsneigung (L) $L_{\max} \leq 12,5$ Promille. Eine Prüfung über Einsparpotentiale bei Investitionskosten ergab, dass diese maßgebende Längsneigung bezogen auf eine Länge von 3 km und max. zulässigen $L \leq 20,0$ Promille bezogen auf $L \leq 1$ km sein darf. Diese Regelung wird auf vier Abschnitten der Neubaustrecke angewendet.

10. Inwieweit führen diese Steigungen zu einem zusätzlichen Produktionsaufwand bei Güterzügen in Form von Doppeltraktion und gegebenenfalls von Schiebeloks?

Der Einsatz von Doppeltraktion bzw. Schiebeloks ist auf der Neubaustrecke nicht erforderlich.

11. Wird dies nicht dazu führen, dass Güterzugtransporteure diesen Nachteil zu umgehen suchen, indem sie möglichst güterzugtaugliche Leitungswege suchen und dafür Umwege in Kauf nehmen?

Da die Neubaustrecke güterzugtauglich ist, stellt sich diese Frage nicht.

12. Inwieweit bietet die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt Vorteile für den Schienengüterzugverkehr zwischen Leipzig und Nürnberg gegenüber der Bestandsstrecke Saalfeld–Probstzella?

Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt hat gegenüber der Bestandsstrecke Saalfeld–Probstzella ein günstigeres Längenprofil und ermöglicht dem Güterverkehr kürzere Fahrzeiten zwischen Leipzig und Nürnberg.

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die sinnvolle Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg, die maximale Steigungen von 11,9 Promille aufweist, Güterverkehr von der Strecke Ebensfeld–Erfurt abzieht?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Bisher konnte weder die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung Hof–Regensburg ohne die Elektrifizierung Nürnberg–Hof noch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt nachgewiesen werden.

14. Wie viele Güterzüge könnte die Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg noch aufnehmen?

Nach erfolgter Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg könnten laut Angaben der DB AG ca. 50 Güterzüge zusätzlich verkehren.

15. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass es im Hinblick auf den geplanten Brennerbasistunnel in Deutschland darauf ankommt, vor allen Dingen eine Güterzugvorrangstrecke im Zulauf auf den geplanten Brennerbasistunnel zu schaffen, und inwieweit ist die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt, die zurzeit noch als Teil des TEN-T Projektes Nr. 1 Berlin–Halle(Saale)–Erfurt–Ebensfeld–Nürnberg–Ingolstadt–München–Brenner–Italien geführt wird, dazu geeignet?

Die Bundesregierung strebt an, dass im Zulauf auf den geplanten Brennerbasistunnel ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr zur Verfügung stehen sollen. Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt als Teil der europäischen Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsachse ist aus der Sicht der Bundesregierung dafür geeignet, einen wesentlichen Beitrag zu leisten.

16. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass im Hinblick auf den Zulauf auf den geplanten Brennerbasistunnel nicht besser die Relation Berlin–Leipzig–Reichenbach–Hof–Regensburg–München anstatt der Relation Berlin–Halle(Saale)–Erfurt–Ebensfeld–Nürnberg–Ingolstadt–München in das TEN-T Nr. 1 Projekt aufgenommen werden sollte, da erstere Relation im Gegensatz zur zweiten Relation keine 20-Promille-Abschnitte enthält?

Die Bundesregierung teilt mit Verweis auf die Antwort zu Frage 11 diese Ansicht nicht.

17. Inwieweit gibt es überhaupt Kapazitätsprobleme im Schienengüterverkehr zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin, die ohne den Bau der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt nicht abefahren werden könnten?

Um die stark wachsenden See-Container-Verkehre auf der Schiene abzufahren, die zu einer steigenden Belastung der Nord-Süd-Richtung führen, leistet die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt einen wesentlichen Beitrag.

18. Wie viele freie Güterzugtrassen gibt es im Korridor zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin?

Angaben zu möglichen freien Güterzugtrassen im Korridor zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin liegen der Bundesregierung nicht vor. Bemessungsgrundlage für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahninfrastruktur bilden die jeweils prognostizierten Verkehrsströme.

19. Inwieweit hält die Bundesregierung den Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt noch für realistisch?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

20. Inwieweit lohnen sich die Mehrkosten der Trassierung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt für den Mischverkehr gegenüber einer reinen Schienenpersonenfernverkehrsstrecke?

Da die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt von vornherein für den Mischbetrieb geplant wurde, ergeben sich keine Mehrkosten. Zudem konnte die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke für den Mischbetrieb in allen bisher durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen nachgewiesen werden.

21. Welche zusätzlichen Angebote im Schienenpersonenfernverkehr zum bereits heute stündlich verkehrenden ICE zwischen München und Berlin sollen die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt befahren?

Die derzeitigen Überlegungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen neben dem stündlichen Grundtakt Verdichter und Sprinter als ICE-Züge vor. Ein möglicher Markteintritt Dritter im Schienenpersonenfernverkehr ist heute noch nicht absehbar.

22. Inwieweit sorgt die Neubaustrecke Ebensfeld–Nürnberg für Mehrverkehr auf der Schiene?

Die Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.1, Nürnberg–Erfurt, führt zur Erhöhung der Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr um 1,8 Mio. Personenfahrten pro Jahr und im Schienengüterverkehr um 3,4 Mio. t pro Jahr.

23. Welchen Einfluss hat der Wegfall der ursprünglich geplanten Führung zweier InterRegio-Verbindungen auf die Nutzen-Kosten-Berechnung für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach wie vor auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt eine weitere Fernverkehrsverbindung unterhalb des ICE-Standards verkehren wird. Bei einem Wegfall dieser Fernverkehrsverbindung würde sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis nur geringfügig verschlechtern.

24. Welche Gesamtkosten mit welchem Preisstand sind bisher für die Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld bzw. die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt angefallen?

Bis Ende 2008 wurden für die Planung und den Bau des VDE Nr. 8.1 Mittel in Höhe von 959 Mio. Euro verausgabt.

25. Welche Gesamtkosten fallen bis zur Inbetriebnahme für die Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke an?

Für die Fertigstellung der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld und der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sind insgesamt Mittel in Höhe von rd. 4,2 Mrd. Euro erforderlich.

26. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Fertigstellung der Strecke?

Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wird bis Ende 2017 in Betrieb genommen und damit im Wesentlichen fertig gestellt sein. Der viergleisige Ausbau des Abschnittes Nürnberg–Fürth wird voraussichtlich Ende 2010 abgeschlossen sein. Die Fertigstellung der gesamten Ausbaustrecke steht in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln in den nächsten Jahren, hierzu können derzeit keine Termine genannt werden.

27. Wie steht die Bundesregierung zu einer deutlichen Erhöhung der Investitionsmittel für die Strecke, um eine Realisierung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt in absehbarer Zeit zu ermöglichen?

Zur Verstärkung des Mitteleinsatzes für die Realisierung der Neubaustrecke werden im Rahmen des Arbeitsplatzprogramms Bau und Verkehr rd. 27 Mio. Euro eingesetzt. Zudem werden im Zeitraum 2007 bis 2013 zur Verstärkung Mittel des EFRE-Bundesprogramms in Höhe von rd. 239 Mio. Euro bereitgestellt. Ein darüber hinausgehender zusätzlicher Mitteleinsatz würde zu keiner nennenswerten früheren Inbetriebnahme der Neubaustrecke mit Blick auf die bauzeitbestimmenden Ingenieurbauwerke (Bleßberg- und Silberbergtunnel) führen. Seitens des Bauherrn der DB Netz AG werden alle bautechnologischen Möglichkeiten zur schnellstmöglichen Realisierung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt ausgeschöpft.

28. Wie steht die Bundesregierung zu einem sofortigen Abbruch des Projektes Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt und Nutzung der dadurch freiwerdenden Mittel für andere Eisenbahninfrastrukturprojekte?

Der sofortige Abbruch des Baus der Neubaustrecke kommt alleine aufgrund des bisher erreichten Standes der Realisierung nicht infrage. Zudem besteht aus der Sicht der Bundesregierung hierzu auch keine Veranlassung.

