

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt,
Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4367 –**

Sachstand zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8 mit der dazugehörigen Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) gilt als Verbindungslinie des europäischen Schienenkorridors Skandinavien–Norditalien. Die jüngste Studie des Umweltbundesamtes (UBA) „Schienennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ vom August 2010 hat dabei erneut den gesamtwirtschaftlichen Nutzen und die mangelnde Geeignetheit der Strecke für den Güterverkehr festgestellt. Zu erwarten sind zukünftig auch Anbindungsprobleme der anliegenden Regionen an das Schienenfernverkehrsnetz. Zur Bereitstellung eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Personennah- wie -fernverkehrs, zur Erreichung der von der Bundesregierung gesetzten CO₂-Reduzierungsziele sowie des durch die Bundesregierung verfolgten Ziels einer Verlagerung des Güterverkehrs auf den Verkehrsträger Schiene sind aber eine sachgerechte und bedarfsorientierte Bewertung und Stärkung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs unerlässlich.

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der UBA-Studie „Schienennetz 2025/2030“ für den Streckenabschnitt VDE 8.1 bei der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung?

Keine.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der genannten UBA-Studie, dass der reibungslose Begegnungsverkehr von Güter- und Personenzügen und die Erfüllung der erforderlichen Sicherheitsauflagen insbesondere in den

Tunnelabschnitten der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt nicht gewährleistet werden können?

Falls ja, welche Maßnahmen müssten getroffen werden, um den reibungslosen Begegnungsverkehr zwischen Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten?

Falls nein, welche Annahmen liegen dem zugrunde?

Nein. Durch das vorgesehene Begegnungsverbot von ICE-Triebzügen mit Güterzügen in Tunneln mit einer Länge von mehr als 1 000 Metern werden die Sicherheitsanforderungen auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt erfüllt.

3. In welcher Höhe liegen die bisher angefallenen Kosten für den Streckenabschnitt Nürnberg–Erfurt sowie den Streckenneubau Ebensfeld–Erfurt?
4. Welche Mittel aus dem Konjunkturpaket II sind darin eingegangen?
5. Welche Kosten stehen nach heutigem Sachstand bis zur Fertigstellung des VDE 8.1 noch aus?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand Ende 2009 wurden für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nummer 8.1 Nürnberg–Erfurt Gesamtinvestitionen in Höhe von 1,2 Mrd. Euro getätigt. Darin sind keine Mittel des Konjunkturpakets II enthalten.

Bei einem derzeit veranschlagten Gesamtinvestitionsvolumen von 5,2 Mrd. Euro sind damit zur vollständigen Fertigstellung der Aus- und Neubaustrecke einschließlich der Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf noch 4 Mrd. Euro erforderlich.

6. Welche jährlichen Instandhaltungskosten sind zukünftig für den Streckenabschnitt Nürnberg–Erfurt zu erwarten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Es handelt sich bei der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur um einen dem unternehmerischen Bereich der Deutschen Bahn AG (DB AG) zuzuordnenden Sachverhalt.

7. Wie wirken sich insbesondere die nach unten korrigierten Zahlen im Güter- und Personenverkehr wie der Entfall der ursprünglich geplanten Inter-Regio-Linie über die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sowie die Nichtrealisierung des Regionalbahnhofs Ilmenau auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts VDE 8.1 aus?

Unabhängig von der Prognose 2025 und des Entfalls der ursprünglich geplanten Fernverkehrslinie mit Halt in Coburg und Ilmenau-Wolfsberg liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis des VDE Nummer 8.1 weiterhin deutlich über dem Wert 1.

8. Von welchen zu erwartenden Tonnen- und Personenkilometern pro Jahr geht die Bundesregierung nach derzeitigem Sachstand für den Abschnitt VDE 8.1 aus?

Die Bundesregierung geht beim VDE Nummer 8.1 nach derzeitigem Sachstand von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Höhe von 2,9 Mrd.

Tonnenkilometern pro Jahr aus und erwartet im Personenverkehr ein Mehraufkommen von ca. 3,1 Millionen Personenfahrten pro Jahr.

9. Geht die Bundesregierung durch die zu erwartenden höheren Trassenpreise auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ebensfeld–Erfurt von einem Ausweichen des Schienengüterverkehrs auf wirtschaftlich günstigere Ausbau- bzw. Altstrecken insbesondere auf den Korridor Ost aus?

Nein.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, den Streckenausbau des Abschnitts VDE 8.1 zeitlich zu strecken, um Mittel für den Ausbau von Schienenprojekten mit höherem Nutzen-Kosten-Verhältnis freizusetzen?

Aufgrund des bisher erreichten erheblichen Baufortschritts und der mit der Fertigstellung erzielbaren verkehrlichen Wirkungen (siehe Antwort zu Frage 8) wird von der Bundesregierung eine nochmalige zeitliche Streckung des VDE Nummer 8.1 nicht erwogen.

11. In welchem Umfang sind noch Verpflichtungsermächtigungen in den Bundeshaushalt einzustellen, damit das Projekt vollständig realisiert werden kann?
12. In welchen Jahren würden zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in welchem finanziellen Umfang zum Bau von VDE 8.1 notwendig, um die angestrebte Inbetriebnahme im Jahr 2017 zu erreichen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den insgesamt erforderlichen Bundesmitteln zur vollständigen Fertigstellung des VDE Nummer 8.1 sind noch rd. 2,1 Mrd. Euro durch entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zu unterlegen. Dies betrifft insbesondere Abschnitte der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld und die Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf. Für diese Finanzierungsvereinbarungen sind – sobald die entsprechenden Planungsunterlagen seitens der DB AG vom Eisenbahn-Bundesamt geprüft und genehmigt sind – Verpflichtungsermächtigungen im Rahmen der verfügbaren Mittel im Bundeshaushalt auszubringen.

Die Ende 2017 angestrebte Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wird auf Basis der bestehenden Finanzierungsvereinbarungen sichergestellt.

13. Wann werden die einzelnen Bauabschnitte von VDE 8.1 nach heutigem Kenntnisstand in Betrieb gehen?

Die 107 Kilometer lange Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wird Ende 2017 insgesamt in Betrieb genommen. Die Abschnitte Nürnberg–Fürth und Erlangen Paul-Gossen-Str.–Erlangen im Zuge der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld sind Ende 2011 bzw. 2014 weitestgehend fertiggestellt. Zur Inbetriebnahme der verbleibenden Abschnitte der Ausbaustrecke einschließlich der Güterzugstrecke Nürnberg Rbf–Eltersdorf sind derzeit keine Aussagen möglich, da die Realisierung noch in den Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einzupassen bleibt.

14. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Fertigstellung des VDE 8.1 für die Anbindung der Thüringer Städte an das zukünftige Fernverkehrsnetz?
15. Welche Städte werden nicht mehr direkt an das Fernverkehrsnetz angebunden sein?
16. Welche Städte werden neu an das Fernverkehrsnetz angebunden?

Die Fragen 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gestaltung des Personenfernverkehrsangebots der DB AG ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Nach Kenntnis der Bundesregierung entfallen mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt im Zuge des VDE Nummer 8.1 die bisherigen ICE-Halte in den thüringer Städten Weimar, Jena und Saalfeld. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, dass diese Städte weiterhin mit Personenfernverkehr bedient werden.