

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann,
Eva-Maria Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Gruppe der PDS
– Drucksache 13/5727 –**

Neubaustrecken der Deutschen Bahn AG

In der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zum Thema „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen“ vom 25. September 1996 spielten die prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der in Frage stehenden Neubaustrecke (NBS) und damit die Berechnung der Wirtschaftlichkeit dieser NBS eine wichtige Rolle. Der Vertreter der Deutschen Bahn AG (DB AG) räumte ein, daß inzwischen neue Studien vorlägen, die von einem weit geringeren Verkehrsvolumen für die NBS ausgingen als im Fall der ursprünglich den Planungen zugrunde gelegten Prognosen. Unter anderem geht eine für die Union International des Chemins de Fer (UIC) 1994 erstellte Studie von einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen von 2 Millionen Reisenden p. a. aus, wohingegen die DB AG weiterhin 5,8 Millionen Reisende pro Jahr (Streckenabschnitt Bamberg–Lichtenfels) für realistisch hält.

Der Vertreter der DB AG konzidierte in diesem Zusammenhang, daß sich das von ihm vertretene Unternehmen wie ein „vorsichtiger Kaufmann“ zu verhalten habe, daß der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, jedoch auf entsprechende Nachfragen der DB AG versichert habe, daß die Bundesregierung trotz bereits erfolgter erheblicher Einbrüche insbesondere im Schienengüterverkehr an den ursprünglichen, im Bundesverkehrswegeplan genannten Vorhersagen festhalten werde. Diese politischen Aussagen seien für die DB AG letzten Endes maßgeblich. Auf Nachfragen der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und Dr. Winfried Wolf, inwieweit die DB AG über aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnungen der NBS verfüge und wie die entsprechenden Ergebnisse aussähen, erklärte der Vertreter der DB AG, zwar lägen der DB AG solche Daten vor, diese könnten jedoch nicht im Rahmen dieser öffentlichen Anhörung genannt werden. Ausdrücklich konzidierte der Vertreter der DB AG, daß dieses Unternehmen dann diese Angaben nennen würde, wenn dies im Deutschen Bundestag verlangt werden würde.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. Oktober 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Konnten die Vertreter der Bundesregierung bei der genannten öffentlichen Anhörung neue Erkenntnisse gewinnen, und wenn ja, welche?

Nein. Zwar gab es in der Anhörung neben dem Austausch der bereits bekannten Argumente auch neue Gesichtspunkte, diese legen aber kein Abweichen von der bisherigen Planung nahe.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage eines Sachverständigen für Systemplanung, wonach sowohl Methodik als auch Datengrundlage der Verkehrsprognosen völlig unzureichend seien?

Die Aussagen des Sachverständigen bezogen sich nicht auf die dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde gelegten Prognosen.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Sachverständigen vom Umweltbundesamt, daß für die NBS Nürnberg–Erfurt die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde?

Der Sachverständige vom Umweltbundesamt bestätigte im Gegenteil die ordnungsgemäße Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die NBS Ebensfeld–Erfurt.

4. Trifft die Aussage eines für einen Naturschutzverband tätigen Sachverständigen zu, wonach der Planfeststellungsbeschluß für die Erweiterung der BAB 9 die fortdauernde Eingleisigkeit der bestehenden Schienenstrecken erzwingt, und wie vereinbart die Bundesregierung diese Planung mit den auf der Anhörung bekräftigten Aussagen, daß die Eisenbahn erhebliche zusätzliche Kapazitäten für den künftig abzufahrenden Verkehr benötige?

Im Zuge des Abschlusses von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen sind die Beteiligten verpflichtet, die absehbare Verkehrsvorhersage zu berücksichtigen. Bei eingleisigen Strecken, auch wenn ein zweigleisiges Planum vorhanden ist, wird beim Abschluß der Kreuzungsvereinbarungen dann eine Mehrgleisigkeit berücksichtigt, wenn dies durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr auf dieser Strecke im Prognosezeitraum gerechtfertigt ist.

5. Teilt die Bundesregierung die in der Anhörung vertretene Auffassung, daß die NBS Nürnberg–Erfurt zu drei Vierteln von Güterzügen befahren werden sollte?

Maßgebliches Kriterium ist die Kapazitätserweiterung für den zu erwartenden Güterverkehr.

6. Hat die Bundesregierung eine Erklärung für die Differenz zwischen der offiziellen Prognose der DB AG für das zukünftige NBS-Personenverkehrsaufkommen von 5,8 Millionen Personen pro Jahr und der von Intraplan und Inrets für die UIC 1994 erstellten Prognose von 2 Millionen Reisenden pro Jahr, und welche Schlußfolgerungen zieht sie aus dieser Differenz?

Die Datenbasis für die UIC-Prognose bildete das Jahr 1988. Somit konnten die mit der deutschen Einheit noch eingetretenen Veränderungen nicht berücksichtigt werden. Weiterhin wurden nur die Transportfälle von > 80 km berücksichtigt, während die DB AG-Prognose bereits Verkehrsströme ab 50 km berücksichtigt.

7. Gibt es eine Aussage der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr gegenüber der DB AG, wonach erstere trotz der neuen Prognosen mit niedrigerem zu erwartenden Personenverkehrsaufkommen und trotz des signifikanten Rückgangs in den letzten Jahren im Schienengüterverkehr an den ursprünglichen Prognosezahlen festhalten werde, und wenn ja, welchen (verbindlichen) Charakter hat diese Aussage?

Die Bemessungsgrundlage für die zu bauende Infrastruktur bei den einzelnen Projekten des Vordringlichen Bedarfs bildet die Verkehrsprognose des Bundes. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei der Prüfung der eingereichten Unterlagen auf die Einhaltung dieser Bemessungsgrundlage zu achten, da nur diese Infrastrukturmaßnahmen seitens des Bundes zuwendungsfähig sind. Dabei ist eine bedarfsgerechte Realisierung anhand der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Ausbaustufen durchaus denkbar.

8. Welche Maßnahmen hat das Bundesministerium für Verkehr ergriffen bzw. welche Maßnahmen gedenkt es zu ergreifen, um für diese NBS Schienenverkehrsvolumina zu erzielen, die in den genannten Prognosen vorhergesagt wurden, um damit dem Tatbestand gerecht zu werden, daß es seit Erstellung dieser Prognosen und bis heute zu rückläufigen Verkehrsvolumina im Güterverkehr kam, das heißt, diese Verluste binnen weniger Jahre mehr als wettgemacht werden müßten?

Die dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrundeliegende Prognose bezieht auch das Wirksamwerden ordnungspolitischer Vorgaben mit ein. So werden u. a. unterstellt: Erhöhung der Nutzkosten auf der Straße, Auswirkungen von Engpässen im Straßenverkehr bei gleichzeitiger Angebotsverbesserung im Schienenverkehr. Diese Vorgaben beziehen sich allerdings nicht auf bestimmte Eisenbahnstrecken, sondern auf das gesamte Eisenbahnnetz.

Darüber hinaus setzt die Verkehrspolitik der Bundesregierung auf ein Bündel weiterer Maßnahmen zur Stärkung der Marktposition der Schiene. So werden, außer durch die notwendigen Investitionen in die Schienenwege, für die seit 1992 höhere Mittel als für Investitionen in die Bundesfernstraßen vorgesehen sind, insbesondere auch durch die Strukturreform der Bahn Rahmenbedingungen geschaffen, die die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Bahn erhöhen und deren Marktanteile steigern. Eine

systematische Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, der Ausbau des Kombinierten Verkehrs, die Errichtung von Güterverkehrszentren sowie die Anwendung moderner Informationstechnologien werden zudem dazu beitragen, die Schiene zu stärken.

9. Hält die Bundesregierung es im Hinblick auf ihre weiteren Planungen für realistisch, daß die von der DB AG erwarteten größeren Güterverkehrsvolumina durch eine Steigerung der mittleren Versandweite von derzeit 230 Kilometern auf 380 Kilometer charakterisiert sind (Ist-Zahl: 300 Millionen Tonnen im Jahr und 70 Milliarden tkm; Prognose für 2010: 510 Millionen Tonnen und 194 Milliarden tkm)?

Ja.

10. Hält die Bundesregierung die in Frage stehende und ursprünglich in erheblichem Umfang mit dem zu erwartenden Güterverkehr begründete NBS auch angesichts des Umstandes für gerechtfertigt, daß bei der Anhörung am 25. September 1996 der Vertreter der DB AG keine Aussagen über den zu erwartenden Güterverkehr auf der späteren NBS machen konnte und daß alle dort anwesenden Gutachter mit Ausnahme des Vertreters der DB AG davon ausgingen, alle realistischerweise zu erwartenden Güterverkehrssteigerungen seien auf den bestehenden Trassen abwickelbar?

Ja; auf die Antwort zu Frage 7 wird Bezug genommen.

11. Sind der Bundesregierung, die erhebliche Steuermittel zur Finanzierung der genannten NBS einzusetzen gewillt ist, die auf der Anhörung von dem Vertreter der DB AG erwähnten DB-AG-internen aktuellen Prognosen über das erwartete Verkehrsaufkommen und die darauf basierenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen bekannt, und falls ja, ist sie bereit, diese dem Deutschen Bundestag zur Kenntnis zu geben?

Wenn nicht, warum nicht?

Ja, die Bundesregierung hat Kenntnis darüber, daß die DB AG aktuelle Prognosen in Auftrag gibt. Im übrigen wird auch hier auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.