

ZUR ERÖFFNUNG AM 10. DEZEMBER 2017

DIE ICE-TRASSE NÜRNBERG-ERFURT - EIN PRESTIGEPROJEKT AUF KOSTEN VON NATUR, LANDSCHAFT UND MOBILITÄT IN DER FLÄCHE

BUND NATURSCHUTZ UND BÜRGERINITIATIVE ZIEHEN BILANZ

Zusammen mit der 1992 gegründeten Bürgerinitiative „Das Bessere Bahnkonzept“ hat der BUND Naturschutz in der Planungs- und Bauphase über 27 Jahre den Bau der ICE-Trasse (heute: Schnellfahrstrecke) zwischen Nürnberg und Erfurt kritisiert und dabei vor allem auf die nicht ausgleichbaren Schäden im Maintal, im Banzer Hügelland, im Lichtenfelser Forst, im Itztal, am Grünen Band und im Thüringer Wald und den exorbitanten Flächenverbrauch hingewiesen. Ebenso wurden die Kosten für den Bau der Schnellfahrstrecke und die Folgen für die Bahn im ländlichen Raum massiv angeprangert.

Am 10. Dezember 2017 wird die Neubaustrecke zwischen Ebensfeld und Erfurt, die teuerste Bahnstrecke Deutschlands, in Betrieb gehen. Die schlimmen Befürchtungen der Verbände bezüglich des Flächenverbrauches, der Bauzeit (Fertigstellung ursprünglich 2008 geplant) und der Kosten haben sich nicht nur bewahrheitet, sondern sind sogar im negativen Sinne übertroffen worden.

Im Rahmen einer Pressefahrt zwischen Ebensfeld und Landesgrenze stellten Hubert Weiger, 1. Vorsitzender des BUND und des BUND Naturschutz in Bayern, Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter, Dr. Wilhelm Stadelmann und Rita Poser, amtierender und ehemalige Vorsitzende der BN-Kreisgruppe Coburg, Anton Reinhardt, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Lichtenfels, Stefan Kabitz, Heinz Schielein und Harry Göckel, amtierender sowie ehemalige Vorsitzende der BI Das Bessere Bahnkonzept, und langjährige Aktive aus BI und BN, wie Karlheinz Rößler, Ewald Truckenbrodt und Peter Schumann, die Bilanz der jahrzehntelangen Auseinandersetzung um dieses Verkehrsprojekt vor.

„Die Schwarz-Gelbe Bundesregierung hatte 1991 die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ ohne ein nachhaltiges Verkehrskonzept, ohne Alternativenprüfung und mit Rechtsabbau durch Beschleunigungsgesetze beschlossen. Wie bei der Auseinandersetzung um den Rhein-Main-Donau-Kanal oder Stuttgart 21 setzten sich die Bauindustrie und einzelne Bauverwaltungen mit ihren milliardenschweren Wunschprojekten durch. Am schlimmsten für Natur und

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, Banz, 04.12.2017

PM 085a-17/LFG

Verkehr

Landschaft im Norden Bayerns und in Thüringen war der Autobahnbau der A 71 Schweinfurt - Erfurt und der A 73 Lichtenfels – Erfurt, zudem der BUND umweltfreundlichere Alternativen aufzeigte. Die ICE-Trasse war und ist ebenso ein flächenfressendes, die Landschaft zerstörendes Prestige-Projekt, das mit mindestens 5,3 Milliarden Euro nicht nur extrem teuer ist, sondern den Ressourcenverbrauch weiter forciert. Die Chance, der Bahn Vorrang vor dem Flugverkehr und der Straße zu geben wurde politisch nicht genutzt. Das vom BUND und Bürgerinitiative vorgestellte „Bessere Bahnkonzept“ mit Ausbau, Modernisierung und kürzeren Neubauabschnitten, das erheblich mehr Menschen und Güter auf die Bahn gebracht hätte, hatte gegen die Gigantomanie keine Chance. Trotzdem war unser Einsatz nicht umsonst, weil wir in den Verfahren und auch vor Gericht einige Verbesserung durchsetzen konnten. Und heute stehen unsere Forderungen nach einer zuverlässigen Tür-zu-Tür-Verbindung und einem Deutschland-Takt auf der Schiene statt maximalem Tempo zwischen wenigen Metropolen ganz oben auf der politischen Agenda“, so Hubert Weiger.

„Die Projektierung der ICE-Trasse war ja nicht dazu gedacht, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Bahn und flächendeckenden Bahnverkehr zu organisieren, sondern den innerdeutschen Flugverkehr klimaschädlich weiterbetreiben zu können und mit der Bahn eine Konkurrenz dazu aufzubauen. Die von uns vorgeschlagenen Alternativen, wie Besteuerung des Flugbenzins oder die Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO2-Emissionshandel, wären die umweltfreundlicheren Lösungen gewesen. Der Beschluss zum Bau der Schnellbahntrasse hat nun zur Folge, dass zwar wenige Oberzentren schneller erreicht, der ländliche Raum aber von der Bahn immer weiter abgehängt wird. Immerhin leben 75 Prozent der Bevölkerung in Orten mit weniger als 50.000 EinwohnerInnen“, so Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter und Sprecher des BUND-Arbeitskreises Verkehr. „Das Versagen der Verkehrspolitik wird schon daran deutlich, dass auf der Eisenbahnhauptstrecke kurz vor Bayreuth eine eingleisige, nicht elektrifizierte Schiene neben einer sechsspurigen Autobahn verläuft“, kritisiert Mergner.

„Unsere Alternativvorschläge, der Ausbau bestehender Bahnstrecken von Nürnberg-Lichtenfels-Probsteina-Jena-Berlin, Nürnberg-Bayreuth-Hof-Berlin, München-Regensburg-Hof-Berlin, Stuttgart-Würzburg-Erfurt-Berlin und Coburg-Hildburghausen-Suhl-Erfurt waren mit Gutachten untermauert. Sie wären wesentlich umweltverträglicher gewesen und erstere hätte ebenfalls eine Zeiteinsparung von 1,5 Stunden von München nach Berlin ermöglicht. Unsere BI arbeitet weiter mit dem Ziel, die Bahn in der Fläche voranzubringen und nicht nur zwischen den Metropolen. Es sind zwar nicht mehr 2.000 Aktive wie zu den Hochzeiten der Auseinandersetzungen um die ICE-Trasse, aber es gibt genug zu tun“, so Stefan Kabitz, Vorsitzender der Bürgerinitiative.

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, Banz, 04.12.2017

PM 085a-17/LFG

Verkehr

„Als wir 1992 die Bürgerinitiative ‚Das Bessere Bahnkonzept‘ als Dachverband von zehn bereits entstandenen Bürgerinitiativen gründeten, ging es uns um den gesamten rund 190 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Erfurt. Es war früh erkennbar, dass hauptsächlich die Querung des Thüringer Waldes mit der Neubautrasse, aber auch das Zerschneiden der Landschaft in Oberfranken zwangsläufig mit gewaltigen Natureingriffen verbunden ist und die Trassenführung durch hochwertige Landschaften führt und so zu deren Zerstörung beiträgt. Aber auch in Fürth, Erlangen, Forchheim und Bamberg war absehbar, dass es zu massiven Eingriffen kommen werde. Wo die Baumaßnahmen bereits vollendet wurden, hat sich leider alles bewahrheitet“, so der damalige Vorsitzende Heinz Schielein.

„Ob der ICE länger als ein paar Jahre in Coburg halten wird, ist noch unklar. Wenn die Bahn AG feststellt, dass zu wenig Reisende die Züge in den Tagesrandzeiten nutzen, wird sie den Umweg über Coburg wieder einstellen. Dann haben wir viele Eingriffe für die sogenannte Einschleifung umsonst hinnehmen müssen. Insgesamt ist der Landkreis Coburg durch A 73 und ICE-Trasse extrem gebeutelt. Man erkennt bei Weißenbrunn am Forst, Birkach, Lützelbuch, Rödental oder am Froschgrundsee die Landschaft nicht mehr wieder“, so Wilhelm Stadelmann, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Coburg.

„Wir haben zusammen mit der BI alles versucht und hunderte Protestveranstaltungen durchgeführt, Hearings veranstaltet, bei den Erörterungsterminen mitgewirkt und überall Transparente aufgehängt. Es war richtig und wir würden es wieder versuchen, denn jetzt sieht man, welche Wunden geschlagen wurden“, so die seit Beginn Aktiven des Widerstands Rita Poser, Harry Göckel aus dem Itzgrund, Ewald Truckenbrodt aus Untersiemau und Ludwig Wendler aus Ebensfeld.

„Allein der riesige Flächenfraß an der Neubautrasse mit mindestens 200 Hektar zwischen Ebensfeld und Landesgrenze, die ganze technische Überprägung schönster Kulturlandschaften, wie dem Gottesgarten am Obermain, des Banzer Hügellandes und die gigantischen Waldverluste im Lichtenfelser Forst zeigen, dass der Bau solcher Großprojekte nicht mehr zu verantworten ist“, so Anton Reinhardt, 1. Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Lichtenfels.

„Ob auf der ICE-Trasse jemals Güterzüge fahren werden, wie bei der Planung behauptet, steht noch in den Sternen. Die Auslastung wurde in der Planungsphase systematisch zu hoch angesetzt und musste zwischenzeitlich nach unten korrigiert werden. Die DB hat früher auch ‚erwartet‘, dass auf der ICE-Neubaustrecke Ingolstadt - Nürnberg jede Menge Güterzüge fahren würden - nur so konnte dort ein Nutzen-Kosten-Faktor von über 1,0 herbeigezaubert werden. Dieselben Trickserien fanden auch bei der Erfurt-Ebensfeld-Strecke

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, Banz, 04.12.2017

PM 085a-17/LFG

Verkehr

statt. Nachdem auf der Neubaustrecke Ingolstadt - Nürnberg in den vergangenen 11 Jahren seit ihrer Eröffnung noch kein einziger Güterzug gefahren ist, dürfte dasselbe auch auf der ICE-Strecke Erfurt - Ebensfeld passieren“, so der Verkehrsexperte Karlheinz Rössler.

Daher war absehbar, was nun im Rückblick Gewissheit geworden ist: wertvollste Kulturlandschaften und Biotopflächen wurden ohne Not für dieses Prestigeprojekt geopfert und sind unwiederbringlich verloren, nicht nur für Tiere und Pflanzen, sondern auch für Erholungssuchende und Naturliebhaber.

So gibt es 26 Jahre nach Verabschiedung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) im Deutschen Bundestag nicht nur keinen Anlass zum Jubeln, sondern ganz im Gegenteil die Feststellung: Die Trassenführung steht beispielhaft für ein unsinniges und naturzerstörendes Prestigeprojekt der damaligen schwarz-gelben Bundesregierung. Der politische Traum, einen Teil zu einer europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Palermo in Italien und Berlin beizutragen, wurde zum ökologisch-ökonomischen Alptraum.

Der BUND Naturschutz fordert, aus diesem erneuten Desaster endlich die Konsequenzen zu ziehen, auf flächenfressende Prestigeprojekte zu verzichten und sofort mit dem Flächensparen zu beginnen sowie außerdem auch bewusster mit den Steuergeldern der Bürger umzugehen, so wie der BUND Naturschutz es schon bei der Strecke München-Nürnberg richtigerweise gefordert hatte.

Die ICE-Neubautrasse ist ein ökologisches und ökonomisches Desaster und zugleich ein mahnendes Beispiel, das sich auf keinen Fall wiederholen darf. Feuchtgebiete, Heckenstrukturen, Wiesen, Äcker, Wälder sind verschwunden und somit auch der Lebensraum besonderer Tierarten. Planerische „Erfolge“ haben nur dort stattgefunden, wo die Lebensräume erhalten blieben. Die Ausgleichsmaßnahmen sind sogar vollkommen hinter den Erwartungen der Planer selbst zurückgeblieben. Dies beweist, dass derartige Eingriffe nicht beherrschbar sind. Der BUND fordert die Bahn AG und die Bundesregierung auf, endlich ihrer Verantwortung für den Umweltschutz nachzukommen und einen Kurswechsel bei der Planung des Verkehrs der Zukunft einzuleiten, dem Streckenausbau in der Breite den Vorzug vor Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Schiene absoluten Vorrang vor der Straße einzuräumen. Dies ist gerade im Hinblick auf andere geplante Großprojekte unabdingbar, da diese auch mit der angeblichen Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit gerechtfertigt werden.

Für Rückfragen:

Tom Konopka, Regionalreferent für Mittel- und Oberfranken
Telefon 0911 81878-14

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, Banz, 04.12.2017
PM 085a-17/LFG
Verkehr