



**Bilanz zur Eröffnung der Neubaustrecke im
Dezember 2017**

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

26 Jahre

... nach Verabschiedung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt) im Deutschen Bundestag wird am 10.12.2017 der Betrieb auf der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt aufgenommen. Die Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Ebensfeld ist z.T. noch im Bau. Damit kommt die politische und rechtliche Auseinandersetzung um das umstrittene Verkehrsprojekt vorläufig zu einem Ende.

Die Planung der ICE-Trasse (heute im DB-Jargon: Schnellfahrstrecke) war von Anfang an in der Region hoch umstritten und wurde von vielen tausend Bürgerinnen und Bürgern seit 1991 26 Jahre lang bis heute leidenschaftlich bekämpft. Zusammen mit der Autobahn A 73 Lichtenfels – Erfurt, deren Trasse nur wenige Kilometer entfernt, z.T. auch direkt neben der ICE-Trasse verläuft, führte der Bau zu massiven negativen Veränderungen der Landschaft.

Der BUND Naturschutz, dessen Kreis- und Ortsgruppen aus Lichtenfels und Coburg – zusammen mit der Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“ - aktiv am Widerstand beteiligt waren, zieht anlässlich der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Bilanz.

Verkehrspolitische Irrfahrt

Bereits 1991 hatte der BUND Naturschutz zusammen mit dem Bundesverband BUND das 1991 verabschiedete Gesetz zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit massiv kritisiert.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1, die 190 Kilometer lange ICE-Trasse zwischen Nürnberg und Erfurt sollte die Bahn konkurrenzfähig zum Flugzeug auf innerdeutschen Strecken machen. Statt die Verzerrung der Kosten zwischen Bahn und Flugzeug zu verringern, z.B. durch Besteuerung des Flugbenzins und sinnvolle Besteuerung des klimaschädlichen Flugverkehrs, wurde vom damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Günther Krause (CDU) und der CDU-CSU-FDP-Mehrheit im Bundestag beschlossen, die Bahn unter den verzerrten Bedingungen in einen irrsinnigen Wettbewerb zu treiben. Bis heute kann niemand vernünftig erklären, warum im schwierigen Mittelgebirgsgelände des Banzer Hügellandes und des Thüringer Waldes mit mit einer Geschwindigkeit von 200 - 300 km/h gefahren

werden muss, während es bei der Weiterführung Richtung Berlin im Flachland Halle/ Leipzig nur 160 – 200 km/h sein dürfen.

Der Beschluss zum Bau von Schnellbahntrassen hat nun zur Folge, dass zwar Zentren schneller erreicht, der ländliche Raum aber von der Bahn immer weiter abgehängt wird. Immerhin leben 75% der Bevölkerung in Orten mit weniger als 50.000 EinwohnerInnen.

Nach der Analyse des Verkehrsclubs Deutschland in Coburg wird die Trasse v.a. für die betroffene Region Coburg wenig an Fahrzeiterparnis bringen, da nur wenige ICE in Coburg halten und in Bamberg schlechte Anschlüsse angeboten werden. So braucht man von Lichtenfels aus künftig mindestens 70 Minuten nach Nürnberg, während man derzeit in 55 Minuten die Strecke gefahren ist. Der hoch gelobte RE Sonneberg - Coburg - Nürnberg verkürzt die Fahrtzeit Coburg - Nürnberg auf 70 Minuten gegenüber derzeit 100 Minuten. Allerdings ist man noch Mitte der 90-er-Jahre alle zwei Stunden in 77 Minuten von Coburg nach Nürnberg gefahren und das über Lichtenfels. Da der RE an Lichtenfels vorbeifährt, verschlechtern sich die Verbindungen Coburg - Bayreuth / Hof und Coburg - Frankenwald - Jena. Auch nach Würzburg gibt es nur noch alle zwei Stunden eine schnelle Verbindung. Auch in der künftig stark abgehängten Region Kronach sind bereits Proteste gegen die Verschlechterungen bei der Bahnanbindung zu registrieren.

"Es besteht daher die Notwendigkeit, die vom Trassenbau betroffene Region auch vernünftig an die neue Fernbahn anzubinden." Zur Umsetzung dieser Zielsetzung gibt es noch genügend Aufgaben für die Planer bei der DB Fernverkehr, bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und bei den Kommunen.

Durch den Bau der Schnellbahntrasse wird vom Bundesverkehrsministerium eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 1,8 auf 3,6 Mio. prognostiziert, was einem Anteil der Bahn an den Reisenden zwischen München und Berlin von 40 % entspräche.

Dabei ist klar: Die Bahn ist im Durchschnitt aller Zugarten hinsichtlich Umweltverträglichkeit unbestritten allen anderen Massenverkehrsmitteln überlegen: Energieverbrauch, Abgas- und Lärmemissionen sind wesentlich geringer als beim KFZ oder beim Flugzeug. Auch der Flächenbedarf ist geringer, Unfallzahlen und soziale Folgekosten ebenfalls. Die Schnellbahntrassen gehören allerdings zu den Bereichen im Bahnverkehr, wo der Unterschied zu KFZ und Flugzeug am geringsten ist.

Trassenführung/Alternativen

Die Trassenführung war vor allem politisch motiviert. Um Erfurt, die Landeshauptstadt Thüringens, anzubinden, wurde in Kauf genommen, dass die Strecke viele andere Mittelstädte und wichtige Zentren liegen lässt, z.B. verliert Lichtenfels seine Bedeutung, Städte wie Jena oder Naumburg verlieren ihre gute Anbindung.

Die Vestestadt Coburg, deren Mehrheit im Rat immer für die ICE-Trasse votierte, hat zwar eine Extra-Zufahrt bekommen, die sog. Einschleifung, allerdings soll Coburg trotzdem kein ICE-Systemhalt werden, sondern nach aktuellen Planungen nur sechs mal am Tag in den Tagesrandzeiten in jede Richtung angefahren werden und so auch als Ersatz für die ICE-Anbindung der gesamten Region in Lichtenfels dienen. Wenn sich der Bahnhof aber als unwirtschaftlich für die DB AG herausstellen sollte, könnte sich dies auch schnell ändern und die Zubringer wären dann komplett umsonst gebaut worden.

Der BUND Naturschutz und die Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“ (BI) legten mehrfach Alternativplanungen vor, die sich zum allergrößten Teil mit maßvollem Schienenausbau und der Ertüchtigung der Strecken für die Neigetechnik begnügt hätten. Nur auf einer kurzen Strecke zwischen Hildburghausen und Suhl wäre eine neue Trasse nötig gewesen. Diese Alternativvorschläge, die vom Planungsbüro Viereggs&Rössler GmbH fundiert ausgearbeitet im Jahre 2002 vorgelegt wurden, hätten nur die Hälfte der Kosten verursacht und außerdem eine bessere Bahnanbindung für mehr Menschen ermöglicht, statt auf eine einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke zu setzen und in der Fläche weitere Bahnstrecken stillzulegen.

Das wichtigste Argument für die Alternativvorschläge waren aber die wesentlich höhere Umweltverträglichkeit und der Naturerhalt, die der schonende Ausbau ermöglicht hätte, der ebenfalls eine Zeiteinsparung von 1,5 Stunden von München nach Berlin ermöglicht hätte. Es war vorgeschlagen worden, fünf bestehende Strecken zu verbessern:

Nürnberg-Lichtenfels-Probstzella-Jena-Berlin,
Nürnberg-Bayreuth-Hof-Berlin,
München-Regensburg-Hof-Berlin,
Stuttgart-Würzburg-Erfurt-Berlin und
Coburg-Hildburghausen-Suhl-Erfurt.

Auch der Freistaat Sachsen hatte eine Studie vorgelegt, dass der Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale zwar im Vergleich zur Neubautrasse zu 22 Minuten mehr Reisezeit von München nach Berlin geführt hätte, aber 5 Milliarden Euro eingespart und die Umwelt signifikant geschont hätte.

Die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE) verzichtete auf entsprechende Alternativenprüfungen.

Nachdem die rot-grüne Bundesregierung 1999 einen Baustopp erlassen hatte, legte die BI im Jahre 2007 nochmals ein Gutachten von Vieregg&Rössler GmbH vor, um zu retten, was noch zu retten ist: Die Trasse war zwischen Coburg und Lichtenfels noch nicht im Bau, eine Ertüchtigung der Bestandstrasse Lichtenfels – Coburg unter Nutzung der bereits begonnenen Abschnitte im Thüringer Wald wäre möglich gewesen. Leider war auch das umsonst.

Die Entscheidung für die Schnellbahntrassen führte dazu, dass z.B. die „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg-Hof-Chemnitz-Dresden vernachlässigt wurde. Noch heute fahren dort nur Dieselszüge. Auch die Magistrale Nürnberg-Marktredwitz-Cheb-Prag wurde – trotz vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan – aus Kostengründen bislang nicht ausgebaut. Auf dem Teilstück zwischen Marktredwitz und Cheb in Tschechien fährt man noch 2017 auf eingleisiger, nicht elektrifizierter Trasse und auf Gleisen, die so seit 1879 bzw. 1883 bestehen.

Daten zur Trasse

Die 107 km lange ICE-Neubautrasse von Ebensfeld nach Erfurt führt durch den Gottesgarten am Obermain, und den Banzgau und damit durch charakteristische fränkische Kulturlandschaften und durchschneidet anschließend den Thüringer Wald und das Weltkulturerbe Unstrut-Tal. Der bayerische Abschnitt der Neubaustrecke ist 34 km lang, Thüringen ist also noch stärker betroffen.

Die Ausbaustrecke (83 km lang) verläuft komplett in Bayern, darunter durch die Städte Fürth, Erlangen, Forchheim oder die Weltkulturerbestadt Bamberg.

Auf dem bayerischen Teilabschnitt wurden elf Talbrücken mit einer Länge von 4,4 km und acht Tunnel mit einer Gesamtlänge von 13 km nötig.

Der längste Tunnel Bleißberg liegt allerdings in Thüringen, er allein weist eine Länge von 8,3 km auf und kostete 180 Millionen Euro. Außerdem wurden vier Überholbahnhöfe errichtet, weil die Strecke von Personen und Güterverkehr parallel genutzt werden soll.

Die gesamte Strecke hat 22 Tunnel und 29 Talbrücken. Auf 53 der 107 Kilometer geht es nur über Brücken und durch Tunnel.

Ursprünglich sollte die Trasse 2004 in Betrieb gehen. 1991 begann die Planung, 1996 der Bau. 1999 erfolgte u. a. wegen der exorbitant gestiegenen Baukosten ein Baustopp durch die rot-grüne Bundesregierung unter Gerhard Schröder, der 2002 wieder aufgehoben wurde.

Kosten

Für die Gesamtstrecke der Trasse zwischen Nürnberg und Erfurt werden mindestens 5,3 Milliarden Euro investiert (Stand Juni 2017).

Die Kosten sind, wie es bei solchen Projekten so oft passiert, extrem gestiegen. 1990 wurde von 3,2 Mrd. Euro (aus DM umgerechnet) für die Strecke von Nürnberg nach Erfurt ausgegangen.

Noch 2009 gab die Bundesregierung Kosten in Höhe von „nur“ 4,2 Mrd. € an, der BN hatte bereits im Sept. 2007 Kosten von mindestens 5,1 Mrd. € veranschlagt.

Im Juni 2014 wurde vom Bundesverkehrsministerium von 5,3 Mrd. für Nürnberg-Erfurt gesprochen. Wieviel es tatsächlich nach Bauabschluss sein werden, ist noch unbekannt. Jeder Kilometer der 190 km langen Strecke kostete somit mindestens ca. 28 Millionen Euro, eine unvorstellbar hohe Summe.

Die Auslastung wurde in der Planungsphase systematisch zu hoch angesetzt und musste zwischenzeitlich nach unten korrigiert werden. Die tatsächlich auf diesem Abschnitt transportierten Gütermengen werden weit unter den offiziellen Prognosen der Anfangszeit liegen. So wurden 1997 noch 214 Güterzüge und 48 Personenzüge pro Tag veranschlagt, 2013 wurde noch von 131 Güterzügen und 40 Personenzügen am Tag ausgegangen. Zu Beginn der Planungen wurde auch davon ausgegangen, dass Güter- und Personenzüge die Strecke parallel nutzen können; da die Tunnelanlagen aber nur mit einer Röhre gebaut worden sind, dürfen diese

aus Sicherheitsgründen nun hauptsächlich zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens verkehren, womit sich die Rentabilität weiter einschränkt.

Die Bahn AG schreibt dazu aktuell: "Für den Jahresfahrplan 2018 sind keine Güterzugtrassen angemeldet. (...) DB Cargo erwartet nach Angaben von 2016, ab 2020 über ausreichend mit ETCS ausgerüstete Triebfahrzeuge zu verfügen, um Güterverkehr auf der Neubaustrecke anbieten zu können. Eine Prognose erwartet dann maximal 20 Güterzugpaare pro Tag, bei einem viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke bis Erlangen sollen es 30 sein. Ab 2025 sollen täglich 60 Güterzüge über die Neubaustrecke fahren. 140 Güterzüge sollen über das Bestandsnetz (Saalebahn) fahren. Der Trassenpreis für einen Güterzug von Halle (Saale) nach Nürnberg beträgt 2180 Euro über die Neubaustrecke und 985 Euro über das Bestandsnetz (Stand: 2016)."

(https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke_Nürnberg-Erfurt)

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 Tricksereien fanden auch bei der Erfurt-Ebensfeld-Strecke 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, zumal der Trassenpreis hier um rund 1.200 EUR höher ist als auf der Altstrecke. Bei den "erwarteten" 20 Güterzugpaaren pro Tag = 40 Güterzügen/Tag summiert sich diese Differenz der Trassengebühren immerhin auf knapp 50.000 EUR - und das jeden Tag. Bei 250 Betriebstagen pro Jahr kämen somit fast 12,5 Millionen Euro zusammen. Um diesen Betrag wäre also die Benutzung der Strecke Halle - Erfurt - Nürnberg teurer als die Benutzung der Saalebahn via Probstzella und Lichtenfels. Hinzu kämen noch die zusätzlichen Kosten für den erhöhten Stromverbrauch der E-Loks in den vielen und langen Tunnels, die in der Summe von Halle bis Nürnberg eine Länge von rund 56 km erreichen - die Altstrecke hat hingegen überhaupt keine Tunnels! In den (2-gleisigen) Tunnels der Neubaustrecke ist der Luftwiderstand, den die Lokomotiven mit Hilfe eines erhöhten Energieverbrauchs überwinden müssen, um 50 % höher als auf oberirdischen Abschnitten. Geschätzt liegen die Mehrkosten (für höhere Trassengebühren plus höheren Stromverbrauch) bei 20 bis 50 Millionen EUR pro Jahr, wenn pro Werktag 20 Güterzugpaare die Neubaustrecke statt die alte

Saalebahn benutzen. Dieses Geld wird die DB sicherlich nicht für Güterzugfahrten verschleudern.

Damit bestätigt sich auch das fatale Planungsgebaren der bayerischen Staatsregierung und des Bundesverkehrsministeriums: Bereits die ICE-Trasse München-Ingolstadt-Nürnberg war vor den entsprechenden politischen Beschlüssen schöngerechnet worden und hatte sich zu einem finanziellen Desaster entwickelt.

Landschaftsbild

Die tiefen Einschnitte und hohen Dämme für die fast waagrecht durch das Mittelgebirge gebaute Trasse führten zu erheblichen Landschaftsverlusten. Mag mancher die neuen Brücken als technische und ästhetische Meisterleistung ansehen, so gilt dies für die technische Überprägung des Landschaftsbildes sicher nicht.

Die Böschungen und Brücken entlang der Strecke zerstörten schönste Ausblicke. Die eingezäunte Trasse zerschneidet nun touristische Highlights, wie den Gottesgarten am Obermain, das Banzer Hügelland oder in Thüringen den gesamten Thüringer Wald und das Unstrut-Tal.

Überall wurden Naherholungsgebiete entwertet.

Die durch die vielen Tunnel notwendig gewordenen extremen Erdmassenbewegungen von ca. 16 Mio m³ (in Bayern und Thüringen), ca. 2,7 Mio. davon in Bayern, haben dazu geführt, dass 24 Deponien aufgeschüttet werden mussten. Bei Oberwohlsbach entstand z.B. eine riesige, kegelförmige Deponie, genannt Pilgerhöhe, die sich laut Planung harmonisch in die Landschaft einfügen und eine Reminiszenz an die natürliche, historische Coburger Landschaft darstellen sollte. Das ist aber nicht recht gelungen.

Im Folgenden einige Beispiele zu den Landschaftseingriffen:



Ausbaustrecke Nürnberg - Ebensfeld: Ebensfeld

Oben: Ebensfeld ca. 2008 mit noch zweigleisiger Strecke (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Ebensfeld am 11.10.17 mit Schallschutzwänden (Foto: Tom Konopka)



Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld: Abriss des Bahnhofes in Ebensfeld

Oben: Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude Ebensfeld 2010 (2015 abgerissen) mit noch zweigleisiger Strecke (Foto: Matthias Höher)

Unten: Trasse ohne Bahnhofsgebäude 2017, dafür mit Schallschutzwänden (Foto: Matthias Höher)



Neubaustrecke: Querung des Maintales nördlich von Ebensfeld

Oben: Neubaustrecke im Bau ca. 2014 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Die Neubaustrecke 2017 (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Maintal bei Wiesen mit Flutmuldenbrücke, im Hintergrund Kloster

Oben: Beginn der Bauarbeiten ca. 2013 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Mitte: Flächige Aufschüttungen der Mainwiesen ca. 2014 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: ICE-Trasse im Oktober mit Brücke und Lärmschutzwand 2017 (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Landschaft zwischen Püchitz und Altenbanz

Oben: Landschaft vor dem Bau der Trasse ca. 2008 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Baustelle ca. 2014 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Neubaustrecke: Zerschneidung der Landschaft bei Altenbanz

Oben: Radeln nach Altenbanz, ca. 2008 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Trasse 2017 (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Landschaft südöstlich Zilgendorf

Oben: Bauarbeiten ca. 2014 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Trasse mit Riesigem Einschnitt und Nordportal Tunnel Kulch im Oktober 2017
(Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Landschaft bei Zilgendorf

Oben: Beginn der Bauarbeiten ca. 2014 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Tiefer Einschnitt, Brücken- und Straßenneubau (sowie Schweinestallneubau)
(Foto: Tom Konopka)



Neubaustrecke: Nordöstlich Zilgendorf, Südportal Lichtenholtunnel

Oben: Rodungsarbeiten ca. 2011 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Trassenverlauf und Tunneleingang mit Böschungen und Wildschutzzaun im Oktober 2017 (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Westlich Birkach am Forst, Einschnitt nördlich Lichtenholtztunnel

Oben: Rodungsarbeiten ca. 2008 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Mitte: Vorbereitungen für den Bau des Tunnelportals ca. 2012 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Trassenverlauf und Tunneleingang mit Böschungen und Wildschutzzaun im Oktober 2017 (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Westlich Birkach am Forst, Einschnitt und Lichtenholtztunnel

Oben: Landschaft vor dem Bau ca. 2008 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Mitte: Bau des Tunnelportals ca. 2012 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Trassenverlauf und Tunnelleingang mit Böschungen und Wildschutzzaun im Oktober 2017, oben B 289neu (Foto: Heike Seibold)



Neubaustrecke: Weißenbrunn am Forst

Oben: Idyllische Landschaft vor dem Bau der Trasse ca. 1978 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Talbrücke Weißenbrunn am Forst ca. 2010 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Neubaustrecke: Lichtenfelser Forst südöstlich Niederfüllbach

Oben: Rodungen im Lichtenfelser Forst ca. 2007, Blick nach Norden (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Unten: Einschnitt im Lichtenfelser Forst und Südportal Tunnel Höhnberg ca. 2011, Blick nach Süden (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Neubaustrecke: Deponie Oberwohlsbach
ca. 2015 (Foto: Ewald Truckenbrodt)

Flächenfraß im Großmaßstab

Auch beim Flächenverbrauch wurde während der Planungen heruntergerechnet: Laut Antwort der Bundesregierung 1994 auf eine Anfrage der Gruppe der PDS/Linke Liste (Drucksache 12/8014) würde für die Trasse „zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig ... etwa drei qkm (Flächen der Strecken in Dammlage/im Einschnitt mit Regelquerschnitt einschließlich Einschnitt/Böschung sowie Flächenbedarf für Brückenstützpfeiler; in Tunnelbereichen werden keine Flächen benötigt.“ Drei Quadratkilometer wären lediglich 300 Hektar.

Allein im bayerischen Abschnitt der Neubaustrecke wurden nur für die Trasse mit Böschungen und Dämmen incl. Deponie bei Oberwohlsbach nach BN-Berechnungen (Flächenausmessung mittels Luftbilddauswertung) mindestens 104 ha landwirtschaftliche Fläche verbraucht. Für Baustraßen, neue Flurbereinigungswege, Straßenverlegungen, Rettungstollenausgänge und Zuwege u.ä. dürften allein in diesem Abschnitt noch einmal 50 ha beansprucht und zumindest teilweise zerstört worden sein. Dazu kommen Flächen für die Baustelleneinrichtung, die zumindest teilweise in ihrer Bodenstruktur zerstört wurden (mindestens 50 ha).

Dazu kommen die Ausgleichsflächen und Flächen für Artenschutzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die zwar keinen Flächenverbrauch darstellen, aber in der Landwirtschaft zu Auflagen führten.

Im Bereich der Ausbaustrecke, wo ja mancher Abschnitt noch nicht begonnen wurde, dürfte der Flächenverbrauch pro Bahnkilometer deutlich geringer liegen als bei der Neubaustrecke. Wegen der größeren Baulänge ist aber auch hier ein hoher Landschaftsverbrauch zu beklagen. Der BN geht allein für die Trasse von einem Flächenverbrauch von mindestens 135 ha aus. Dazu kommen Flächen für die Baustelleneinrichtung, die zumindest teilweise in ihrer Bodenstruktur zerstört wurden (mindestens 70 ha). Dazu kommen die Ausgleichsflächen und Flächen für Artenschutzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die zwar keinen Flächenverbrauch darstellen, aber in der Landwirtschaft zu Auflagen führten.

D.h. allein in Bayern wurden und werden nach BN-Schätzung für die ICE-Trasse incl. Wegeanpassungen und Deponien mindestens 359 ha dauerhaft verbraucht.

Zerstörte und beeinträchtigte Lebensräume

Entlang der bayerischen Neubaustrecke wurde eine Vielzahl von Biotopen, Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzgebieten zerstört oder beeinträchtigt, darunter wertvolle Feuchtwiesen des Maintals. Das Maintal bei Wiesen wurde praktisch einmal komplett umgegraben, wie Fotos eindrucksvoll belegen. Hier wurden die Flutmulden des Mains vertieft und neu geschaffen, um die Hochwasserstauräume, die durch den Trassenbau (Dämme) entzogen wurden, zu ersetzen.

Bei Weißenbrunn am Forst kam es zu massiven Rodungen im Lichtenfelser Forst, der zusätzlich weiter im Osten nochmals von der A73 durchschnitten wird.

Durch den Bau und die Flurbereinigungen sind auch für den Artenschutz wichtige Hecken verschwunden, ein Beispiel dafür ist das Heckenband westlich der heutigen Trasse neben Grub am Forst.

An der Grenze zu Thüringen wurde das Grüne Band beeinträchtigt und ein durch die Teilung Deutschlands relativ unberührter Landstrich entwertet.

An der Ausbaustrecke kam und kommt es zu großen Eingriffen, auch wenn diese durch die Bündelung mit der Bestandstrasse geringer ausfallen. Bei Ebing im Landkreis Bamberg wurde der Main - immerhin hier Vogelschutzgebiet - auf einem Kilometer Länge verlegt, um Platz für die neuen Gleise zu schaffen. Es wurden Sandbänke aufgeschüttet und versucht, einen abwechslungsreicheren Lebensraum zu schaffen, um den vorher begradigten Fluss im Zuge dessen zu renaturieren, allerdings steht der Erfolg dessen noch in den Sternen.

Artenschutz/Ausgleichsmaßnahmen

Laut Bahn AG wurden im Bereich der Neubaustrecke „auf über 1.000 Hektar Fläche Hecken und Gehölze angepflanzt, Fichtenforste zu Laubmischwäldern umgebaut oder Extensivgrünland und Bergwiesen gepflegt.“

(<http://www.vde8.de/vde-81-neubau/umwelt>)

Ca. 300 ha Ausgleichsflächen waren dafür für die 34 km zwischen Ebensfeld und Landesgrenze nötig, hier wurden z.B. Aufforstungen durchgeführt und ein Feuchtgebiet ausgeweitet.

Aus grundsätzlichen Erwägungen hat sich der BN bis 2017 nicht um die Prüfung der Umsetzung der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen (CEF) und der Ausgleichsmaßnahmen gekümmert. Es ist Aufgabe der Behörden, im Falle der ICE-Trasse des Eisenbahnbundesamtes, die korrekte Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen zu überwachen.

2017 wurde ein erster Abschnitt, der Abschnitt 18/19 südlich Forchheim an der Ausbaustrecke vom BUND Naturschutz detaillierter überprüft, ob die vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) umgesetzt worden waren und ob sie wirksam sind. Leider musste der BN für diesen Abschnitt Mängel feststellen, darunter so gravierende, wie die fehlerhafte Anlage von Amphibientümpeln, die unsachgemäße Anlage von Sandlebensräumen, die verspätete Anlage erst während der Bauzeit oder die Umsetzung und gravierende Veränderung von CEF-Maßnahmen in den Jahren nach Baubeginn. Das zuständige Eisenbahnbundesamt – im Juni 2017 mit den Ergebnissen konfrontiert – behauptet, die Maßnahmen seien alle korrekt umgesetzt, geht aber auf die detaillierten Kritikpunkte nicht ein.

Die Bahnböschungen und begleitenden Gräben und Kleingewässer der seit mindestens 125 Jahren mit zwei Gleisen bestehenden Bahnstrecke waren ein Eldorado vieler streng geschützter und geschützter Arten gewesen, darunter der seltene Neuntöter, etliche Fledermausarten, die Zauneidechse oder Kreuzkröte. Im Vergleich zur intensiven Landwirtschaft konnten sie sich hier noch halten. Leider sind sie mit der Baumaßnahme zum Teil erloschen, obwohl die DB Netz die klare Auflage hatte, noch vor Baubeginn für den Schutz und den Erhalt der Populationen zu sorgen.

Im Abschnitt Forchheim hat der BN dokumentiert, dass mindestens zehn Amphibienschutztümpel statt 100 – 200 m² weniger als ein Zehntel der vorgeschriebenen Fläche haben. Die europäisch geschützten Zielarten, wie die Kreuzkröte, Knoblauchkröte oder Laubfrosch, sind aber nicht da. Das zeigen sogar die Monitoringberichte der von der Bahn AG beauftragten Firma. Auch bei den Reptilien ist das so. Es sind zwar Stein- und Wurzelhaufen errichtet worden, die Zauneidechse ist aber weg.

Das Auseinanderklaffen der offiziellen Propaganda der Bahn AG zwischen den angeblich tollen Leistungen beim Artenschutz und der Realität, wo der Artenschwund munter weitergeht ist hier besonders augenfällig.

Folge-Eingriffe

Neben der eigentlichen Bahntrasse, den Baustraßen, insbesondere zu den Tunnelbauwerken, Baustelleneinrichtungsflächen, Deponien, Rettungsstollen und -ausgängen, Wege- und Straßenumlegungen, war noch ein weiterer Eingriff nötig: Eine komplett neue Bahnstromleitung.

Dazu kamen Folgeeingriffe, wie Flurbereinigungen, die die Struktur der Landschaft in der Region negativ beeinflussten.

Weil mit der ICE-Trasse (und der Autobahn A 73) das landschaftlich besonders reizvolle und im Landschaftsentwicklungsplan Oberfranken-West am höchsten bewertete Maintal im sog. Gottesgarten nun stark beeinträchtigt ist, werden Gewerbegebietsausweisungen einfacher. Dies führte z.B. zu einem riesigen Gewerbegebiet bei Ebensfeld.

Lärm (-schutz)



Maintal bei Wiesen

... mit weiß-blau gestreiften Lärmschutzwänden. Im Hintergrund der Staffelberg (Foto: Tom Konopka)

Der Lärmschutz ist ein weiteres eklatantes Problem, es gab deswegen eine Menge Bürgerprotest. Aufgrund der projektierten hohen Geschwindigkeiten muss entsprechend umfangreicher Lärmschutz umgesetzt werden. Die DB AG durfte sich mit Billigung der Behörden den Lärm der ICE-Trasse sogar noch schönrechnen: Ein Bonus von 3 Dezibel (dBA) wurde ihr gewährt wegen „besonders überwachter Gleise“.

An der Bestandstrasse ist dies für viele lärmgeplagte AnwohnerInnen ein klarer Gewinn. Im Bereich der Neubaustrecke verschandeln nun aber neue Lärmschutzwände die Landschaft.

In der Stadt Bamberg, wo die Bestandstrasse ausgebaut werden soll, wird noch 2017 darum gerungen, weil die Lärmschutzwände die als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannte Altstadt zu verschandeln drohen. Deshalb wurde die Bestandstrasse zunächst im Norden und Süden von Bamberg ausgebaut, bevor mit dem Planungsfeststellungsverfahren für Bamberg überhaupt begonnen wird.

Protest und Widerstand

Zahlreiche Protestaktionen fanden mit z.T. sehr großem Zuspruch durch die örtliche Bevölkerung statt. Schon an der ersten Kundgebung am 25.2.1992 beteiligten sich 150 Menschen.

Im Mai 1992 wurde dann die Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“ als Dachverband von zehn bereits entstandenen Bürgerinitiativen mit Heinz Schielein an der Spitze gegründet, die bis heute aktiv ist. Zum Höhepunkt der Auseinandersetzungen hatte die BI 33 Ortsgruppen mit 2.000 Mitgliedern. Allein die Ortsgruppe Untersiemau der BI hatte 37 aktive Mitglieder.

Die BI organisierte in der Folge Hearings mit Bundes- und Landtagsabgeordneten, kleinere und größere Kundgebungen, Pressefahrten, Hubschrauberflüge für Filmaufnahmen oder markierte die Trasse in Teilen mit Luftballons.

Am 16.11.1992 gründete sich eine Interessengemeinschaft von 22 Bürgermeistern der betroffenen Städte und Gemeinden.

600 Menschen beteiligten sich am Aktionstag 1./2.5.1993 an der Trasse allein in Ebensfeld. Bereits 6.000 TeilnehmerInnen waren es bei einer Kundgebung am 3.10.1992 in Ebensfeld. Und 800 kamen zum Protest-Konzert der Bayreuther Band „feelsaitig“ am 5.9.1993 nach Altenbanz. 500 Menschen protestierten am 23.1.1994 in Coburg bei einem Treffen der Ministerpräsidenten Edmund Stoiber (Bayern) und Bernhard Vogel (Thüringen).

Im katholisch geprägten „Gottesgarten“ bei Kloster Banz und Vierzehnheiligen gehörten zum Protest selbstverständlich auch Wallfahrten und Andachten zum Erhalt der Schöpfung an Mahnkreuzen oder am Franziskus-Marterl (bei Wiesen). Aber auch Kundgebungen, Protestschilder und Konfrontation mit Bundes- und LandespolitikerInnen waren häufige Formen des stets gewaltlosen Widerstands der Bevölkerung.

1993 hatten BUND Naturschutz und BI 50.000 Unterschriften gegen die ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt gesammelt. Bundesverkehrsminister Matthias Wissman (CDU) empfing die Delegation in Bonn beim vereinbarten Termin aber nicht. Die Unterschriften wurden dann an den Bay. Ministerpräsidenten Edmund Stoiber und den Thür. Ministerpräsidenten Bernhard Vogel überreicht.

Im April 1997 wurde nochmals versucht, mit einer Petition im Deutschen Bundestag den sog. Gleispflegebonus wegzubekommen. Erfolglos. Im Juli desselben Jahres lehnt die schwarz-gelbe Mehrheit im Verkehrsausschuss des Bundestages den Antrag von Bündnis 90-Die Grünen und SPD auf Einstellung des Baus ab.

2000 erlässt dann die Bundesregierung unter Rot-Grün einen Baustopp. Die Bahn AG plant, den Bau wegen knapper Finanzlage abubrechen. BN und BI schöpfen nochmals Hoffnung. Die Bundesregierung hebt 2004 den Baustopp aber wieder auf.

Insgesamt sieben Klageverfahren wurden von 15 Gemeinden, wie Niederfüllbach, Zapfendorf, Ebensfeld, Bad Staffelstein, Lichtenfels, von Privatleuten und BUND Naturschutz im Rahmen der BI gegen Planfeststellungsbeschlüsse eingereicht. Alle Klagen wurden vom Bundesverwaltungsgericht als einziger Instanz abgewiesen. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hatten im Rahmen eines Verkehrsbeschleunigungsgesetzes das für die Bundesbehörden günstige Überspringen von zwei Vorinstanzen bekommen – Bürgerrechte wurden damit erheblich beschnitten. Lediglich bei einer Privatklage konnte ein Teilerfolg erzielt werden: Eine Landwirtschaftsfamilie war von der geplanten Überbauung ihrer Nutzflächen

existentiell betroffen. Eine vom Gericht verfügte Umplanung der Trasse im Maintal wurde allerdings im Rahmen eines Vergleichs der Kläger mit der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit vereitelt.



Wallfahrt zur geplanten Trasse 1994 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Kundgebung in Ebensfeld mit ca. 5.000 TeilnehmerInnen 3.10.1992 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Kundgebung Ebensfeld 3.10.1992 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Kundgebung an der Marter bei Wiesen 1994. Hier fanden jährlich Aktionen statt, zuletzt 2017 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Empfang Bundeskanzler Gerhard Schröder in Coburg 2002 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Der BN-Landesbeauftragte Hubert Weiger im Interview ca. 1995 (Foto: Norbert Mages)



Der Vorsitzende der BI Das bessere Bahnkonzept Heinz Schielein im Interview 1995 in Altendorf (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Übergabe einer Protestresolution durch den Vorsitzenden der BI Norbert Mages (mit Weste), die Vorsitzende der BN-Kreisgruppe Coburg, Rita Poser, und den Vorsitzenden der Kreisgruppe Lichtenfels, Toni Reinhardt an den bayerischen Ministerpräsident Edmund Stoiber (Mitte) in Coburg am 2.7.1995 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Protest bei der Rede von Bundeskanzler Helmut Kohl an der ehemaligen Grenze in Mödlareuth 3.10.1994. Hier wurde auch gegen den Bau der A 73 demonstriert (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Kundgebung an der Kapelle bei Püchitz ca. 1992 (Foto: Ewald Truckenbrodt)



Presseaktion gegen die Geldverschwendung durch die ICE-Trasse 21.09.2007. Bis dahin war erst eine Mrd. € verbaut. Siegfried Wiedenmann, Vorstandsmitglied Kreisgruppe Coburg, Hubert Weiger, BN-Landesvorsitzender, Ute Michel, Vorstandsmitglied Kreisgruppe Coburg (Foto: Tom Konopka)



Fotos:
Ewald Truckenbrodt,
Norbert Mages
BN

Zusammenstellung

Tom Konopka, Regionalreferent für Mittel- und Oberfranken

Heike Seibold

Copyright BUND Naturschutz in Bayern e.V.; Landesfachgeschäftsstelle, für die Fotos die jeweiligen Bildautoren

4.12.2017