

Beschluß zu Antrag Nr. 3

ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt

Antragsteller: Dekanatsvorstand Lichtenfels

Die Diözesanversammlung möge beschließen, die geplante ICE-Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt abzulehnen.

Als Christen und Christinnen haben wir die Aufgabe, uns verantwortlich für Gottes Schöpfung zu fühlen und einzusetzen.

Wir sind beauftragt, unseren Lebensraum mit Vernunft und Weisheit zu verwalten. Die BDKJ-Diözesanversammlung ist der Meinung, daß die Aufforderung "macht euch die Erde untertan" nicht heißen kann, die Natur - wie geplant - zu rein wirtschaftlichen Zwecken auszunutzen und hemmungslos in sie einzugreifen, sondern sie zu bewahren und behutsam zu betreuen.

Die bislang bekannten Planungen der Deutschen Bundesbahn lassen nicht erkennen, daß die Bewahrung der Schöpfung trotz ökologischer Ausgleichsmaßnahmen Maßstab des Handelns bleibt. Vor allem die oberfränkische Kulturlandschaft wird unwiederbringlich zerstört. Wir sehen uns daher als Teil der katholischen Kirche veranlaßt, zu den ICE-Planungen Stellung zu beziehen.

Über die Problematik der unmittelbaren Eingriffe in die Landschaft hinaus halten wir aber für wichtig nicht nur zu prüfen, ob diese Eingriffe überhaupt sinnvoll und notwendig sind.

Für die Bahn als der i.d.R. umweltfreundlichen Alternative zum Individualpersonenverkehr darf es keinen Blanko-Scheck für Trassenplanungen geben.

Wir gehen davon aus, daß die Bahn - wenn sie die umweltfreundliche Alternative zum Individualpersonenverkehr sein will -

- Reisende möglichst ökonomisch und effizient sowie zu einem akzeptablen Preis befördern muß,
- keine Bahn für eine bestimmte Minderheit, sondern eine Bahn für alle sein muß,
- ein Angebot mit guter Frequenz und gutem Service machen muß,
- umweltfreundlich, d.h. mit sparsamem Energieeinsatz und unter weitgehender Vermeidung von Umweltbelastungen fahren muß, und
- in möglichst guter Ergänzung zu allen anderen Verkehrsträgern stehen muß.

Die ICE-Planungen sind mit diesen Ansprüchen nicht in Einklang zu bringen.
Maßgebend sind für uns insbesondere:

1. Mit dem ICE setzt die Bahn einseitig auf schnelle Fernverbindungen, von Ballungsraum zu Ballungsraum. Durch die Ausdünnung oder Privatisierung des regionalen Verkehrs entzieht sie sich demgegenüber der Verantwortung für ein leistungsgerechtes Angebot in der Fläche. - Ziel muß vielmehr sein, die Reisezeit von Haustür zu Haustür zu verkürzen und eine enge Verknüpfung zwischen Nah- und Fernverkehrsverbindungen zu gewährleisten.
2. Energieverbrauch des ICE liegt nur knapp unter dem eines PKW (in Personenkilometer). Der ICE mit seinen 12.800 PS weist bei einem Gesamtgewicht von 900 t max. 759 Sitzplätze auf. Bei der derzeit von der Bahn genannten durchschnittlichen Auslastung von 54 % ergibt sich eine bewegte Masse von ca. 2,2 t pro Fahrgast. - Ein PKW wiegt ca. 0,8 bis 1,0 t.
Der Primärenergieverbrauch beim ICE-Fahren beträgt bei der Auslastung von 54 % umgerechnet 2,4 l Benzin oder Diesel pro Person und 100 km. Zwar plant die Bahn für 1997 schon einen leichteren ICE, der dann aber Geschwindigkeiten von 280 km/h erreichen soll.
Gerade zwischen 200 km/h und 250 km/h steigt aber derzeit der Energieverbrauch um 50 % an.
Energiepolitisch ist das ICE-Projekt daher nicht zeitgemäß, zudem weil auch der sparsame Umgang mit Ressourcen zur Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen gehört.
(Angaben aus Bundesbahnzentralamt)
3. Die energiepolitischen Bedenken müßten überdies Auswirkungen auf die Entwurfgeschwindigkeit (Kurvenradien, Steigungen) der Trasse haben und die bestehenden Trassen als ausbaufähig anerkennen.
Wir halten daher einen Ausbau der vorhandenen Hauptlinien
 - * Nürnberg - Lichtenfels - Probstzella - Jena - Berlin
 - * Nürnberg - Bayreuth - Hof - Berlin
 - * München - Regensburg - Hof - Berlin
 - * Stuttgart - Würzburg - Erfurt - Berlinfür ausreichend. Er erfordert weniger Eingriffe in die Landschaft und ermöglicht einen flächendeckenden Anschluß der Bevölkerung an attraktive Bahnverbindungen und ist wesentlich kostengünstiger. Unter den energiepolitischen Umständen muß eine Geschwindigkeit von 200 km/h als völlig ausreichend erachtet werden.

Die BDKJ-Diözesanversammlung fordert ihre Mitgliedsverbände auf, konkrete Aktivitäten zur Verhinderung der Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt zu entwickeln.

Nach einem Geschäftsordnungsantrag auf Schluß der Debatte wird der Antrag mit 24 Ja-Stimmen, 1 Nein und 4 Enthaltungen angenommen.