

16.09.03**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - In - U - Wozu **Punkt** der 791. Sitzung des Bundesrates am 26. September 2003

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienen-
wegeausbaugesetzes**

A.

**Der federführende Verkehrsausschuss (Vk) und
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe a, laufende Nummer 25 und Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 15 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

Der Bundesrat stellt fest, dass die Realisierung des - in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in Nummer 1, Buchstabe a, laufende Nummer 25 sowie in Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 15 genannten - Vorhabens durch die Planungen der Deutschen Bahn AG zur Verlagerung von französischem Güterverkehr auf die deutsche Rheinseite in erheblichem Maße gefährdet wird. Die Bundesregierung wird aufgefordert, diesen Planungen entgegen zu treten.

...

(noch Ziffer 1)

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Die Deutsche Bahn AG plant gemeinsam mit den Bahngesellschaften der Schweiz und Frankreichs Schienenengpässe im Großraum Basel, insbesondere zwischen Frankreich und der Schweiz, über Bypässe am Oberrhein und am Hochrhein für den Güterverkehr auf der deutschen Rheinseite zu umfahren. Diese Pläne widersprechen dem Territorialitätsprinzip, dem Verursacherprinzip und dem Grundsatz einer fairen Lastenteilung. Folge ist, dass der bislang im Land Baden-Württemberg und in der betreffenden Region vorhandene Konsens für den Aus- und Neubau der Rheintalstrecke, zu dem sich die Bundesrepublik gegenüber der Schweiz verpflichtet hat, in Gefahr gerät. Mit erheblichen Verzögerungen der ohnehin unter starkem Zeitdruck stehenden Verfahren ist zu rechnen, wenn die bisherigen Grundlagen der Planung durch zusätzliche Belastungen für die Bevölkerung verlassen werden.

In, Vk 2. Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 13 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 13 nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen "2a" anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

"2a Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim – Stuttgart ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“.

Begründung:

Die Neubaustrecke "Rhein/Main - Rhein/Neckar" wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 als zweigleisige Neubaustrecke mit Projektkosten in Höhe von 1,771 Mrd. Euro aufgenommen. Mit diesem Investitionsansatz werden auch die im Vergleich zur A-Variante um 435 Mio. Euro höheren Kosten der von der DB AG favorisierten Bypass-Variante, die die Umfahrung des wichtigen Knotens Mannheim vorsieht, abgedeckt. Die Umfahrungspläne der Bahn werden abgelehnt. Da zudem bei beiden Varianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis annähernd gleich ist, soll durch die Fußnote eine Festlegung auf die kostengünstigere A-Variante erfolgen. Dies hat den nicht unerheblichen Nebeneffekt, dass die damit freiwerdenden Mittel für andere wichtige Projekte eingesetzt werden können.

In 3. Zu Artikel 1 (Nummer 2, laufende Nummer 5a -neu- der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 nach der laufenden Nummer 5 folgende laufende Nummer 5a einzufügen:

"5a ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau (2. Baustufe)".

Begründung:

Die Beseitigung der Altlasten auf der Mitte-Deutschland-Verbindung im Streckenabschnitt Weimar – Jena – Gera – Glauchau und der Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h mit Neigetechnikfahrzeugen gehört zum Vordringlichen Bedarf im Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dieses Vorhaben wird bis 2006 abgeschlossen.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Trasse, die im Zuge der EU-Osterweiterung weiter an Bedeutung gewinnen wird. Ein wesentliches Hindernis für eine Anbindung der Regionen Ostthüringen und Süd-West-Sachsen an den Personenfernverkehr ist die fehlende durchgehende Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Bisher ist die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Weimar bzw. Glauchau und Chemnitz elektrifiziert. Ein entscheidender betrieblicher Vorteil wäre, dass Züge ohne Triebfahrzeugwechsel durchgängig verkehren können. Weiterhin ist der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Weimar – Glauchau erforderlich, um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Ost-West-Magistrale zu erhöhen. Obwohl bisher für dieses Projekt die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden konnte, hat es als Verbindungsachse zwischen Oberzentren sowie für die Anbindung an den Ballungsraum Leipzig Bedeutung. Es wird davon ausgegangen, dass die künftige Verkehrsentwicklung den Bau dieser Maßnahme rechtfertigt.

Die Elektrifizierung des noch fehlenden Abschnitts Weimar – Jena – Gera – Glauchau sowie dessen zweigleisiger Ausbau sollten daher im Bedarfsplan in den Weiteren Bedarf aufgenommen werden.

B.

4. Der **Finanzausschuss**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** und
der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung**

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.