

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Steffi Lemke, Vera Lengsfeld, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 13/4139 –

Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Heide Mattischeck, Elke Ferner, Annette Faße, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**
– Drucksache 13/7081 –

Schienenwegeausbau zwischen Bayern, Thüringen und Sachsen

A. Problem

Der Schienenverkehr zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen im Rahmen der transeuropäischen Netze muß ganz erheblich verbessert und beschleunigt werden. Koalitionsfraktionen und Bundesregierung wollen dies durch den Neu- und Ausbau der Strecke von Nürnberg über Erfurt, Halle/Leipzig nach Berlin erreichen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8). Die Oppositionsfraktionen lehnen diese Streckenführung ab.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schlägt vor, die im Bundes schien enwegeausbaugesetz 1993 enthaltene Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt zu streichen und sämtliche Haushaltsmittel für den Neubau der Strecke zu sperren. Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert, statt dessen eine kostengünstigere und naturschonendere Optimierung des Schienennetzes zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen umzusetzen. Dies bedeute, die vorhandenen Schienenstrecken im Raum Würzburg/Nürnberg/Regensburg und Erfurt/Chemnitz/Dresden auszubauen und mit moderner Zugtechnik befahren zu lassen.

Die Fraktion der SPD fordert die Bundesregierung auf, als Alternative zur ABS/NBS Nürnberg–Erfurt den Aus- bzw. Neubau verschiedener anderer Strecken wie z. B. der Strecke Nürnberg–Halle/Leipzig oder der „Sachsenmagistrale“ Nürnberg–Hof–Chemnitz–Dresden/Görlitz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und/oder für moderne Zugtechnik (Neigetechnik) qualifiziert vertieft zu untersuchen. Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert, sowohl für die genannten Alternativen als auch für die geplante Trasse eine fundierte Vergleichbarkeit bezüglich der technischen Machbarkeit, der Herstellungskosten, der Umweltverträglichkeit, der raumerschließenden Wirkung und der zeitlichen Realisierung herzustellen, damit eine umfassende Entscheidungsgrundlage gegeben ist.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Antrags der Fraktion der SPD, Drucksachen 13/4139 und 13/7081.

Mehrheit im Ausschuß**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten

Wurden im Ausschuß nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
die Anträge – Drucksachen 13/4139 und 13/7081 – abzulehnen.

Bonn, den 25. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender
und Berichterstatter

Heide Mattischeck
Berichterstatterin

Horst Friedrich
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Dionys Jobst, Heide Mattischeck und Horst Friedrich

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen“ – Drucksache 13/4139 – in seiner 101. Sitzung vom 25. April 1996 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen.

Den Antrag „Schienenwegeausbau zwischen Bayern, Thüringen und Sachsen“ – Drucksache 13/7081 – hat der Deutsche Bundestag in seiner 160. Sitzung vom 27. Februar 1997 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen.

Hinsichtlich des Antrags auf Drucksache 13/4139 hat der Haushaltsausschuß in seiner Sitzung vom 17. Oktober 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner Sitzung vom 15. Januar 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat in seiner Sitzung vom 13. November 1996 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD und Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Hinsichtlich des Antrags auf Drucksache 13/7081 hat der Haushaltsausschuß in seiner Sitzung vom 12. März 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Sitzung vom 19. März 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD sowie der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung vom 19. März 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat zu dem Antrag „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen“ – Drucksache 13/4139 – in seiner 36. Sitzung vom 25. September 1996 eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Nachfolgende Sachverständige wurden vom Ausschuß angehört:

- Dr. Rudolf Breimeier, Deutsche Bahn AG,
- Dr. Walter Konanz, BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH,
- Dr. Benedikt Mandel, MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH,
- Heinz-Dietrich Könnings, PB DE mbH, Projektzentrum Erfurt,
- Karlheinz Rößler, VIEREGG & RÖSSLER GmbH,
- Prof. Matthias Gather, Fachhochschule Erfurt,
- Heinz Schielein, Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“,
- Prof. Hubert Weiger, Bund Naturschutz in Bayern e.V.,
- Prof. Axel Friedrich, Umweltbundesamt,
- Wolf Drechsel, Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung.

Die Ergebnisse der Anhörung und die darin gegebenen Anregungen sind in die abschließenden Beratungen des Ausschusses für Verkehr eingeflossen. Auf das Protokoll der 36. Sitzung vom 25. September 1996 wird verwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Anträge auf den Drucksachen 13/4139 und 13/7081 in seiner 55. Sitzung vom 25. Juni 1997 abschließend beraten. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/4139 – wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS abgelehnt. Der Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/7081 – wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS abgelehnt.

II.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betonte bei den Beratungen, daß auch sie eine attraktive Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Nürnberg und Berlin wolle. Allerdings sei das von der Bundesregierung vorgelegte Gesamtkonzept, insbesondere die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld–Erfurt, verfehlt. Die Streckenführung sei unwirtschaftlich, beruhe auf Fehlplanungen und sei stark umweltbelastend.

Mit einem Finanzbedarf von rund 8 Mrd. DM sei die Strecke überaus teuer und könne deshalb nur auf Kosten zahlreicher anderer, mindestens ebenso notwendiger, Schienenprojekte finanziert werden. Wenn die Bahn AG nach neuesten Planungen davon ausgehe, daß täglich etwa 80 Personenzüge und 20 bis 40 Güterzüge die Strecke befahren werden, so würden die zu erwartenden Trasseneinnahmen nicht annähernd die Investitions- und Unterhaltskosten decken. Auch die Bahn AG habe indirekt die Unwirtschaftlichkeit der Neubaustrecke eingeräumt, da sie hierfür einen Baukostenzuschuß in Höhe von 90,5 % der Investitionskosten beantragt habe. Damit rechne sich die Strecke für die Bahn AG nur, wenn sie sie praktisch geschenkt bekomme. Dies stelle die bisher übliche Verteilung der Kostenlast bei Neubauprojekten auf den Kopf.

Das bisherige Strecken- und Betriebskonzept berücksichtige nicht, daß Züge mit Neigetechnik das Regelfahrzeug im Fernverkehr der Zukunft sei. Die Neigetechnik ermögliche es heute, Neubaustrecken sowohl deutlich kostengünstiger als auch landschaftsverträglicher zu bauen und auch auf Ausbaustrecken hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erreichen. Richtig sei daher insbesondere der Ausbau der weiter östlich gelegenen Sachsenmagistrale, die nicht nur den bevölkerungsreichen Raum Dresden/Chemnitz erschließe, sondern auch wegen der Umfahrung der Mittelgebirge ökonomisch und ökologisch vorteilhafter sei.

Die Fraktion der SPD wies darauf hin, daß mit der Wiedervereinigung bestimmte Verkehrsprojekte Deutsche Einheit definiert worden seien, die dazu

beitragen sollten, den Verkehr zwischen den alten und neuen Bundesländern zu verbessern und auszubauen. Allerdings seien die infolge der deutschen Einheit erstellten Prognosezahlen für die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung sechs Jahre danach deutlich nach unten zu korrigieren. Daß auf dem Abschnitt Nürnberg–Erfurt, der mit 50 Mio. DM pro Kilometer zu den teuersten Schienenstrecken Deutschlands gehöre, ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich sei, zeige der von der Bahn AG geforderte Baukostenzuschuß in Höhe von 90,5 %.

Weiter vernachlässige die ICE-Strecke über Erfurt die Erschließung des ostthüringischen und sächsischen Raumes. Sie diene ausschließlich der schnellstmöglichen Durchquerung des Thüringer Waldes und erziele keine Verbesserung der regionalen Erschließungsfunktionen. Darüber hinaus stelle die geplante Bahnlinie einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt eines der letzten unzerschnittenen, verkehrsarmen Räume Deutschlands dar. Die öffentliche Anhörung habe klar zum Ausdruck gebracht, daß die zu erwartenden Umweltschäden irreparabel seien. In diesem Zusammenhang sei zu bemängeln, daß sich die Bundesregierung von vornherein auf die Trasse über Ebensfeld/Erfurt festgelegt habe, ohne mögliche Alternativen ernsthaft zu prüfen. Die von der Fraktion der SPD geforderte Untersuchung der genannten Alternativstrecken werde ergeben, daß der Aus- und Neubau der genannten Strecken insgesamt kostengünstiger und umweltverträglicher sei. Eine solche Untersuchung werde den Bau der Bahnstrecke auch nicht verzögern, da die kurz- und mittelfristige Haushaltslage des Bundes eine zügige Realisierung des Projekts nicht erwarten lasse. Zudem sei im Hinblick auf die kurz- und mittelfristige Finanzlage eine haushaltsmäßige Absicherung eines Baukostenzuschusses in Höhe von 90,5 % nicht darstellbar.

Die Koalitionsfraktionen lehnten die Anträge ab, weil die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1) gegenüber den vorgelegten Alternativvorschlägen insgesamt kostengünstiger sei, Natur, Umwelt und Anwohner geringer belaste und eine leistungsfähige, den heutigen Anforderungen entsprechende und für die Bahn wettbewerbsfähige Verbindung der Räume Bayern und Thüringen/Sachsen wie auch eine transeuropäische Verbindung schaffe.

Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt schließe nicht nur die Lücke zwischen Thüringen/Sachsen und Bayern. Zusammen mit den Ausbaumaßnahmen zwischen Nürnberg und Ebensfeld und der Fortführung von Erfurt in den Raum Halle/Leipzig werde eine leistungsfähige Schnellverbindung zwischen München und Berlin geschaffen, deren Bedeutung als Bestandteil der 14 prioritären Projekte der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 23. Juli 1996 unterstrichen wird. Sie reicht von Italien bis in den Ostseeraum. Deshalb habe diese Verbindung nicht nur nationale Priorität als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8, sondern zähle auch zu den wichtigsten transeuropäischen Magistralen. Die bestehenden Eisenbahnstrecken im östlichen Nord-Süd-Korridor Deutschlands seien langfristig nicht in der Lage, das

wachsende Aufkommen im nationalen und internationalen Verkehr zu bewältigen. Beim Endausbau der Strecke werde die Reisezeit zwischen München und Berlin von heute 7½ Stunden auf unter 4 Stunden reduziert. Damit komme die Bahn in eine mehr als konkurrenzfähige Situation. Was alternative Streckenführungen angehe, so würden diese wesentlich höhere Investitionskosten verursachen, denen kein entsprechender Nutzen gegenüberstehe, zumal die Topographie dieser Strecken eine Anhebung der Geschwindigkeit über das jetzige Niveau hinaus nicht erlaube.

Was die Wirtschaftlichkeit der Strecke angehe, habe die Bahn AG glaubhaft versichert, daß sich die Strecke betriebswirtschaftlich rechne. Im übrigen müsse man sich davor hüten, Investitionsentscheidungen, die die nächsten 80 bis 100 Jahre angingen, nur im Lichte einer aktuellen konjunkturellen Situation zu beurteilen. Hinsichtlich der Höhe der Baukostenzuschüsse seien die Koalitionsfraktionen davon überzeugt, daß die Bundesregierung keine Finanzierungsvereinbarung unterschreibe, die nicht durch Haushaltspläne, einschließlich der mittelfristigen Finanzplanung, abgedeckt sei.

Bonn, den 25. Juni 1997

Dr. Dionys Jobst

Berichterstatter

Heide Mattischeck

Berichterstatterin

Horst Friedrich

Berichterstatter

