

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

**zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Steffi Lemke,
Vera Lengsfeld, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/4040 –**

Vorzeitige Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke „Mitte-Deutschland-Linie“

A. Problem

Die Antragsteller schlagen vor, die Eisenbahnstrecke von Dortmund über Paderborn, Bebra, Erfurt, Weimar, Jena, Glauchau, Chemnitz bis Dresden umgehend als attraktive Fern- und Regionalverkehrsschienenverbindung auszubauen. Die Finanzierung dieser sog. „Mitte-Deutschland-Linie“ soll erfolgen, indem die Baukosten vorfinanziert werden, wobei der Bund einerseits und die beteiligten Länder andererseits die dabei entstehenden zusätzlichen Finanzierungskosten je zur Hälfte übernehmen sollen. Dies solle unabhängig davon gelten, ob die Vorfinanzierung durch den Bund, die Länder oder die Deutsche Bahn AG erfolge.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Antragsteller geben die Kosten für einen vollen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke mit 1,194 Mrd. DM an.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/4040 – 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 zur vorzeitigen Realisierung und Finanzierung der Eisenbahnstrecke „Mitte-Deutschland-Linie“ auf Drucksache 13/4040 in seiner 154. Sitzung vom 30. Januar 1997 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Sitzung vom 19. Februar 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Fraktion der F.D.P. empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Vorlage in seiner Sitzung vom 12. März 1997 beraten. Hinsichtlich der Nummer 1 des Antrags empfiehlt er Ablehnung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Hinsichtlich der Nummer 2 des Antrags empfiehlt er Ablehnung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD sowie bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung vom 12. März 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner 55. Sitzung vom 25. Juni 1997 beraten. Der Ausschuß empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD bei drei Enthaltungen aus der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abwesenheit der Gruppe der PDS, die Vorlage abzulehnen.

II.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begründet ihren Antrag damit, daß die „Mitte-Deutschland-Linie“ eine zentrale West-Ost-Verbindung im innerdeutschen Schienenverkehr sei. Sie verbinde den Ballungsraum Rhein/Ruhr mit den großen Ballungszentren in den beiden Bundesländern Sachsen und Thüringen. Für die Entwicklung der Länder Sachsen

und Thüringen sei der Ausbau der Bahnstrecke daher von besonderer Bedeutung. Aufgrund ihrer Schlüsselposition hätte die Strecke eigentlich zu einem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit werden müssen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN plädiere daher für einen hochgeschwindigkeits-tauglichen durchgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke, die den Einsatz von ICT zulasse, sowie Elektrifizierung der gesamten Strecke. Besonders ärgerlich sei, daß nach den Planungen der Bahn AG östlich von Weimar Elektrifizierung und Zweigleisigkeit aufhören sollen. Bei entsprechenden Baukostenzuschüssen des Bundes sei auch die Wirtschaftlichkeit dieser Bahnlinie gegeben.

Die Koalitionsfraktionen lehnten den Antrag einerseits als überholt ab, weil die Strecke schon teilweise ausgebaut sei, und andererseits, weil ein Ausbau, so wie von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angedacht, jede Wirtschaftlichkeit ausschließe. Die sog. Mitte-Deutschland-Schienenverbindung umfasse die Bedarfplanprojekte ABS Dortmund–Kassel, ABS Bebra–Erfurt und ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz. Die Strecke Bebra–Erfurt sei für weitgehend 160 km/h im Mai 1995 in Betrieb genommen worden. Die Bauarbeiten der Ausbau-strecke Dortmund–Kassel seien zwischen Dortmund und Paderborn bis auf die Beseitigung einiger Bahn-übergänge abgeschlossen. Der noch fehlende Abschnitt Paderborn–Kassel werde wie vorgesehen für 200 km/h ausgebaut, jedoch im Rahmen einer Stufenlösung für die gesamte Achse Dortmund–Dresden. Dabei werden zuerst die aus technischen Gründen erforderlichen Baumaßnahmen und Linienverbesserungen realisiert. Entsprechende Mittel werden dafür im Fünf-jahresplan 1998 bis 2002 bereitgestellt. Die Stufenlösung sehe weiterhin vor, daß der gesamte Abschnitt der ABS Paderborn–Chemnitz für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen angepaßt und der Abschnitt Weimar–Glauchau saniert werde (investive Altlast gemäß § 22 DBGrG). Die Forderung, den Streckenabschnitt Weimar–Glauchau durchgehend zweigleisig elektrifiziert auszubauen, ließe sich ohne Zahlung von Baukostenzuschüssen Dritter wirtschaftlich nicht darstellen. Ein durchgehender Ausbau der Strecke, wie er der Antragstellerin vorschwebte, verursache Investitionskosten in einer Höhe, die wirtschaftlich nicht mehr tragbar seien.

Die Fraktion der SPD sprach sich ebenfalls gegen den Antrag aus, da zum einen Baumaßnahmen in Gang gesetzt seien, vor allem aber, weil hier Kosten auf die Länder verlagert werden sollten. Der Bund dürfe nicht aus seiner Verantwortung für die Schieneninfrastruktur entlassen werden.

Bonn, den 25. Juni 1997

Dr. Dionys Jobst
Berichterstatte

Heide Mattischeck
Berichterstatte

Horst Friedrich
Berichterstatte

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44

ISSN 0722-8333