

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

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf
und der Gruppe der PDS**
– Drucksache 13/2284 –

Revision des Dreijahresplans für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997

A. Problem

Im Jahre 1995 hat der Bundesminister für Verkehr einen Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 vorgelegt. Es war vorgesehen, rd. 30 Mrd. DM in den Ausbau der Bundesschienenwege zu investieren. Die Antragsteller schlagen vor, die Bundesregierung aufzufordern, die alternativen Trassierungsvorschläge der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm-Rößler-Vieregg für den Korridor Berlin-München, den Korridor Frankfurt (Main)-Erfurt/Würzburg und die Transitverbindung Hamburg-Berlin zu prüfen. Eingesparte Investitionsmittel sollen zur Erweiterung der Netzlänge des Schienenwegenetzes verwendet werden. Dazu sei eine Revision des Dreijahresplans vorzunehmen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags.

Große Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/2284 – abzulehnen.

Bonn, den 25. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Rudolf Meinel
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Rudolf Meini

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag zur „Revision des Dreijahresplans für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997“ – Drucksache 13/2284 – in seiner 125. Sitzung vom 26. September 1996 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 den Antrag in seiner 44. Sitzung vom 4. Dezember 1996 beraten und mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Mitglieder der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat den Antrag in seiner 43. Sitzung vom 4. Dezember 1996 beraten und mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Haushaltsausschuß hat den Antrag in seiner Sitzung vom 17. Oktober 1996 beraten und mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Mitglieder der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

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

II.

Die Antragsteller führten zur Begründung aus, daß die im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Schnellstrecken der Deutschen Bahn AG nach überholten und überteuerten Trassierungskonzepten geplant worden seien. Im Gegensatz dazu wiesen sog. „Ausbau- und Neubaustrecken der 3. Generation“, insbesondere durch den Einsatz der Neigetechnik, erhebliche Einsparpotentiale auf. Die eingesparten Gelder könnten zur Erweiterung und Verbesserung des Schienenwegenetzes eingesetzt werden. So könne eine bessere Anbindung der Siedlungsräume in den neuen Ländern an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn gewährleistet werden.

Die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der SPD wiesen den Antrag als durch Zeitablauf im wesentlichen überholt zurück. Auch seien die vorgeschlagenen Trassierungsmaßnahmen bereits mehrfach im Ausschuß und im Plenum in anderem Zusammenhang besprochen worden.

Darüber hinaus machten die Koalitionsfraktionen deutlich, daß die für den Korridor Berlin–München erarbeiteten Vorschläge keine Alternative zu den im Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben darstellten. Sie seien weder wesentlich kostengünstiger noch umweltverträglicher. Die Alternativvorschläge hätten zudem einen Planungsstand von Null. Für den Korridor Frankfurt (Main)–Erfurt/Würzburg verhalte es sich ähnlich. Der Bedarf für den Bau einer Transrapidverbindung Hamburg–Berlin sei durch den Gesetzgeber mit dem Magnetschwebbahnbedarfsgesetz bestätigt worden. Der Entscheidung für diese Verbindung seien umfangreiche Korridoruntersuchungen vorausgegangen, die letztlich zur Entscheidung für diese Trasse geführt hätten.

Bonn, den 25. Juni 1997

Rudolf Meini

Berichterstatte

