

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

– Drucksachen 19/18075, 19/18779 Nr. 1.6 –

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

A. Problem

Die Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen ist als Teilprojekt der Aus- und Neubaus- trecke Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im Vordringlichen Bedarf des gel- tenden Bedarfsplans enthalten. Die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ist eines der ersten Vorhaben, in dem die Grundsätze des Handbuchs für gute Bür- gerbeteiligung (BMVI 2014) von Planungsbeginn an umgesetzt wurden. Dazu wurde von der DB Netz AG gemeinsam mit dem Land Hessen ein Dialogforum initiiert, in dem Vertreterinnen und Vertreter der Region, Bürgerinitiativen, be- troffene Gruppen und Personenkreise aus der Region vertreten sind. Ergebnis des Dialogforums sind drei Kernforderungen an den Bund. Kernforderung 3 ist bereits erfüllt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu den Erge- bnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Ausbau- strecke Hanau – Gelnhausen berichtet. Gegenstand des vorliegenden Berichts sind insbesondere die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Dabei wurden auch die Kernforderungen 1 und 2 der Region geprüft, allerdings auf Grundlage der für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Kriterien – insbesondere zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung) – abge- lehnt. Zur Umsetzung und Finanzierung der Kernforderungen 1 und 2 ist daher ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages unabdingbar.

B. Lösung

Annahme einer EntschlieÙung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen als Teil des Bedarfsplanvorhabens mit zusätzlichen Maßnahmen nach näherer Maßgabe einer EntschlieÙung umzusetzen sowie zu den weiteren in der Planung befindlichen Ab- schnitten der ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda dem Deutschen Bundestag zu

berichten, sobald die jeweilige Vorplanung abgeschlossen ist. Mit der Entschlie-
ßung fasst der Deutsche Bundestag weitere Beschlüsse zu dem Projekt.

**Annahme einer Entschlie-ßung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU,
SPD, AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

C. Alternativen

Annahme einer anderen Entschlie-ßung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 19/18075 folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Strecke zwischen Hanau und Fulda ist eine der wichtigsten und meistfrequentierten Bahnstrecken Deutschlands. Hier überlagert sich der schnelle Personenfernverkehr, der zwischen Frankfurt sowie dem süddeutschen Raum in Richtung Norddeutschland geführt wird, mit dem langsamen Personennahverkehr sowie dem intensiven Güterverkehr, der die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet. Täglich verkehren dort zwischen 250 und 300 Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzüge. Mit dem Aus- und Neubauprojekt sollen Engpässe aufgelöst und Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden.

Die ABS Hanau – Gelnhausen ist als Teilprojekt der Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Der viergleise Ausbau der elektrifizierten Hauptstrecken 3600 und 3677 ist Bestandteil des TEN-T-Kernnetzes. Mit dem Aus- und Neubauprojekt sollen Engpässe aufgelöst, die Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden. Die Planung des Vorhabens wurde 2012 mit Bundesmitteln wieder aufgenommen. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) wurde 2017 abgeschlossen.

Neben der Entmischung der Verkehre und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung wird durch die Maßnahmen zwischen Hanau und Bebra auch eine Beschleunigung sowie eine Angebotsausweitung im Personenverkehr ermöglicht.

Das Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt wurde auf Grund der unterschiedlichen Leistungsphasen in der Planung im Jahre 2017 seitens der DB Netz AG in vier eigenständige Projekte unterteilt:

- „ABS Eisenach – Erfurt“ (in Betrieb, Restabwicklung)
- „ABS Hanau – Gelnhausen inklusive ESTW Gelnhausen“ (Abschluss der Vorplanung)
- „NBS Gelnhausen – SFS Fulda/Würzburg“ (Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens)
- „ABS/NBS Fulda – Gerstungen“ (Grundlagenermittlung)

Die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ist eines der ersten Vorhaben, in dem die Grundsätze des Handbuchs für gute Bürgerbeteiligung (BMVI 2014) von Planungsbeginn an umgesetzt wurden. Dazu wurde von der DB Netz AG gemeinsam mit dem Land Hessen ein Dialogforum initiiert, in dem Vertreterinnen und Vertreter der Region, Bürgerinitiativen, betroffene Gruppen und Personengruppen aus der Region vertreten sind.

Neben den Lärmemissionen der Bestandsstrecke sind die Bürgerinnen und Bürger des Main-Kinzig-Kreises durch die Bundesautobahnen 45 und 66 und den Flugverkehr des Flughafens Frankfurt schon heute erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt und in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Zahlreiche Bürgerinitiativen der Region sowie Anwohnerinnen und Anwohner fordern für das Schienenprojekt Lärmschutz in einem Umfang, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich überschreitet. Auch der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises hat daher in mehreren Beschlüssen

deutlich gemacht, dass er weitere Belastungen weder für zumutbar noch für akzeptabel hält und der Mensch zwingend in den Mittelpunkt der Planungsbetrachtungen zu stellen ist.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall auf Grundlage dieses Bundestagsbeschlusses auch haushaltsrechtliche Vorgaben zurückstellen.

Die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutscher Bahn AG und Bürgerinitiativen im Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda ist ein sehr gutes Beispiel für die Einbindung der Betroffenen in Planungen von Infrastrukturprojekten und erfüllt damit auch die weiteren im Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ definierten Vorbedingungen. Ergebnis des Dialogforums sind drei Kernforderungen an den Bund. Mit der Verabschiedung des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich wurde auch das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) geändert, sodass die Kommunen bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen von der Finanzierung ihres Kostenanteils nun befreit werden. Damit ist Kernforderung 3 bereits erfüllt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat auf Grundlage der zwischen Bundesverkehrsministerium und Deutscher Bahn AG geschlossenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen berichtet. Gegenstand des Berichts sind insbesondere die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Verwaltungsverfahrensgesetz. Dabei wurden mit Blick auf den Bundestagsantrag auf Bundestagsdrucksache 18/7365 auch die Kernforderungen 1 und 2 der Region geprüft, allerdings auf Grundlage der für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Kriterien – insbesondere zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung) – abgelehnt.

Zur Umsetzung und Finanzierung der Kernforderungen 1 und 2 ist daher ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages unabdingbar.

Vor diesem Hintergrund wolle der Deutsche Bundestag beschließen:

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit folgenden Maßnahmen (Kernforderungen) des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda umzusetzen:

1. Kernforderung 1: Lärmschutz

- a) Auf dem gesamten Streckenabschnitt Hailer–Meerholz–Gelnhausen wird sowohl im Bereich der Planänderungen als auch im Bereich der

Planfeststellungen Lärmvorsorge gewährt, damit auf der gesamten Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen ein gleich hohes Niveau des Lärmschutzes sichergestellt wird. Bei der gesamthaften Lärmbetrachtung für das 4. Gleis ist auch für die Gleise 1 bis 3 die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Anlage 2 (zu § 4), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03 – 2012), zu Grunde zu legen. Nach Kostenschätzung der DB Netz AG betragen die Mehrkosten 5 Mio. Euro. Diese Mehrkosten werden durch den Bund im Rahmen des Bedarfsplanprojekts finanziert.

- b) Die Mehrkosten für Sonderelemente zur Gestaltung von Lärmschutzwänden (die zurzeit nicht durch den Bund finanziert werden können, da diese nicht zuwendungsfähig sind) sind in städtebaulich sensiblen Bereichen grundsätzlich bei Nachweis einer gesicherten Gesamtfinanzierung zulässig. Der Bund übernimmt 50 % der Mehrkosten (Baukosten) der nicht zuwendungsfähigen Sonderelemente als Kofinanzierung (50/50) in einem Gesamtumfang von bis zu 5 Mio. Euro (Baukosten).

Die Kommunen sind institutionell gefordert, die städtebaulich sensiblen Bereiche zu identifizieren und Konzepte für die Ausgestaltung der Lärmschutzwände in diesen Bereichen eigenverantwortlich (in Abstimmung mit der DB Netz AG) zu erstellen und zu begründen, gegebenenfalls die hierfür erforderlichen Gestaltungswettbewerbe durchzuführen und den Nachweis der Gesamtfinanzierung (beispielsweise durch das Land Hessen, Kommunen) der Mehrkosten der innovativeren Sonderelemente im Rahmen des Vorhabens zu erbringen.

Der Deutsche Bundestag regt an, dass betroffene Gemeinden und/oder das Land weitere finanzielle Mittel außerhalb der Kofinanzierung bereitstellen, damit die vom Dialogforum festgestellte Gesamtsumme für die Gestaltung der Lärmschutzwände zur Verfügung steht.

- c) Eine Gesamtlärmbetrachtung ist derzeit noch nicht umsetzbar, da hierfür die wissenschaftlichen methodischen Erkenntnisse zur Berechnung des Gesamtlärms, die Bestimmung der einschlägigen Lärmquellen und die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen für die unterschiedlichen Lärmquellen ungeklärt sind. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung gemäß dem Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 zügig vorantreiben. Eine Gesamtlärmbetrachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.

2. Kernforderung 2: Barrierefreiheit

- a) Alle Kreuzungen der betroffenen Stationen an der Strecke 3600 sind im Rahmen des Projekts als Personenunterführung barrierefrei herzustellen. Der Bund übernimmt die Kosten der Herstellung des barrierefreien Zugangs der Personenunterführung für die Station Lieblos an der Strecke 3701. Die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und der Sonderprogramme sollen zur Finanzierung der Barrierefreiheit der o. g. Verkehrsstationen und des Bahnhofes Lieblos vorrangig genutzt werden. Für den Fall, dass eine Finanzierung der Barrierefreiheit der Stationen und des Bahnhofes Lieblos aus der LuFV und den Sonderprogrammen ausscheidet, hat der Bund die Kosten der Herstellung der Barrierefreiheit im Rahmen des Bedarfsplans zu übernehmen. Die zusätzlichen Kosten der Herstellung der Barrierefreiheit für

diese Stationen betragen nach derzeitiger Kostenschätzung 15,8 Mio. Euro.

- b) Über die barrierefreie Ausrüstung hinaus sollen alle neuen Bahnsteige mit einer Breite von mindestens 3 m zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituationen ausgerüstet werden, wenn dies baulich und rechtlich möglich ist. Dies gilt für Gelände in Bundes- oder Bahnbesitz sowie für den marktüblichen Grundstückskauf, nicht aber für Enteignungen. Die Mehrkosten belaufen sich auf 1,8 Mio. Euro.
 - c) Die Videoüberwachung ist bei Neu- und Umbauten stets zu berücksichtigen und im Zuge des Ausbaus umzusetzen. Die Kosten betragen nach derzeitiger Schätzung 1,4 Mio. Euro.
3. Zu den weiteren in der Planung befindlichen Abschnitten der ABS/NBS Hannover – Würzburg/Fulda wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag im Rahmen der Bedarfsplanumsetzung und unter Beachtung des Beschlusses des Deutschen Bundestages „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) berichten, sobald die jeweilige Vorplanung abgeschlossen ist.

Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

- Die nachvollziehbar verlorenen Planungskosten aufgrund dieses Beschlusses können den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes auf Antrag durch den Bund erstattet werden.
- Die Punkte 1 und 2 werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.
- Die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bund entfallenden, in den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kosten i. H. v. 29 Mio. Euro sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.“

Berlin, den 13. Mai 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

I. Überweisung

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/18075** wurde am 24. April 2020 im vereinfachten Verfahren gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 18779 Nr. 1.6).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Unterrichtung beinhaltet Informationen über die Ausgestaltung eines zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) im Hinblick auf das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Dabei geht es um die Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen als Teilprojekt der Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt, welche im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten ist. Der Bericht enthält eine Empfehlung des Eisenbahnbundesamtes zu Forderungen aus dem Dialogforum der Öffentlichkeitsbeteiligung, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen. Hintergrund der Vorlage des Berichts an den Deutschen Bundestag ist der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/18075 in seiner 63. Sitzung am 13. Mai 2020 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/18075 in seiner 72. Sitzung am 13. Mai 2020 beraten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat dazu den folgenden Antrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)356):

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur

Unterrichtung durch die Bundesregierung - Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen - Drucksache 19/18075

Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende EntschlieÙung zur Annahme empfehlen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Strecke zwischen Hanau und Fulda stellt mit bis zu 440 Zügen pro Tag einen der am stärksten belasteten Abschnitte im deutschen Schienennetz dar. Die Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen ist das südlichste Teilprojekt im Korridor Hanau – Fulda - Gerstungen – (Eisenach). Hier überlagern sich schneller Personenfernverkehr, der zwischen Frankfurt sowie dem süddeutschen Raum in Richtung Norddeutschland geführt wird, mit langsameren Personennahverkehr sowie langlaufendem Güterverkehr, der die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet. Insbesondere zwischen Fliesen und Fulda kann die Strecke die mit dem Wachstum des Schienengüterverkehrs verbundenen Mehrverkehre schon jetzt praktisch nicht mehr aufnehmen. Bereits am 30. September 2008 erklärte die DB Netz AG die Strecke Hailer-Meerholz – Fulda zum überlasteten Schienenweg. Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegekapaazität (PEK) zeigt eindrucksvoll

auf, dass die fahrplantechnischen Maßnahmen weitgehend ausgeschöpft sind und keine durchgreifende Verbesserung erwarten lassen. Eine nachhaltige Erhöhung der Kapazität und der Betriebsqualität lässt sich nur durch Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur erreichen. Für die dringend benötigten Kapazitäten ist daher ein viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen unabdingbar. Zwischen Gelnhausen und Fulda schließt sich eine Neubaustrecke an, die als eigenständiges Projekt behandelt wird. Die Anbindung in Richtung Erfurt wird über eine weitere Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke hergestellt, die nördlich von Fulda aus der NBS Hannover – Würzburg ausgefädelt werden soll. Mit der Entmischung der Verkehre und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung wird durch die Maßnahmen eine Angebotsverdichtung im Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr ermöglicht. Auch im Schienengüterverkehr ist die Eisenbahninfrastruktur im Zielzustand deutlich aufnahmefähiger.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

die Vorschläge der frühzeitigen Bürgerbeteiligung bei der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen aufzugreifen, und im weiteren Verlauf die Finanzierung der Maßnahmen durch den Bund über Finanzierungsvereinbarungen abzusichern, indem:

1. die die Kernforderung 1 zum Lärmschutz Eingang in die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 findet;
2. die Kernforderung 2 zur Barrierefreiheit ebenfalls vollumfänglich übernommen und zur Baureife gebracht wird.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu der Unterrichtung einen Entschließungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt (Ausschussdrucksache 19(15)358).

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob hervor, dass es bei dem Projekt um eine bedeutende Bahnstrecke, eine TEN-V-Strecke, gehe. Mit dem Entschließungsantrag setze man bei diesem Projekt konsequent die Forderungen aus dem seinerzeit beschlossenen Antrag auf Drucksache 18/7365 um. Bedauerlich sei, dass die Realisierung des Projekts deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen habe, als vorgesehen gewesen sei. Man solle prüfen, wie man solche Verzögerungen künftig vermeiden könne. Mit dem Entschließungsantrag wolle man einen sehr großen Anteil der aus der Bevölkerung vor Ort erhobenen Forderungen umsetzen und damit auch zu einer deutlichen Verbesserung der Bahninfrastruktur beitragen. Wie im Fall der Rheintalbahn erwarte man aber auch bei diesem Projekt eine Beteiligung von Land und Region. Diesen Aspekt der fairen Kostenbeteiligung lasse der Antrag der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vermissen.

Die **Fraktion der SPD** dankte dem Dialogforum und den daran beteiligten Bürgern für ihr Engagement und die Erarbeitung eines Kompromisses. Sie betonte, die im Rahmen des Bürgerdialogs erhobene Kernforderung in Bezug auf finanzielle Verpflichtungen der Kommunen im Bereich des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sei durch gesetzgeberisches Handeln bereits erledigt. Auch im Bereich der Barrierefreiheit sei man relativ weit fortgeschritten und habe ein wichtiges Signal gesetzt, indem man einen Bahnhof am Rande des Planungsgebietes mit dem Ziel einer barrierefreien Gestaltung einbezogen habe. Die Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich des Schienennetzes stelle eine sehr große Aufgabe dar. Das Thema einer ansprechenden Gestaltung im Bereich des Lärmschutzes habe man in dem Antrag aufgegriffen. Sie brachte die Hoffnung zum Ausdruck, dass das Projekt durch den Beschluss, den man fassen wolle, zügig umgesetzt werden könne.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, die Ausbaumaßnahme sei aus verkehrspolitischen Gründen insgesamt sehr zu begrüßen. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu der Unterrichtung gehe zwar in die richtige Richtung, an einigen Stellen gehe er aber zu weit. Deshalb werde man sich hier enthalten. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen beinhalte das, was sie hier als Mindestmaß des übergesetzlichen Lärmschutzes ansehe, sowie einige Punkte, die über dieses Mindestmaß hinausgingen. Daher werde man diesem Antrag gerne zustimmen. Das Mindestmaß an übergesetzlichem Lärmschutz beinhalte für sie, dass auch bei Streckenabschnitten des Projektes, die nach früherer Rechtslage planfestgestellt worden seien, die aktuellen, verbesserten Standards für den Lärmschutz zur Anwendung kommen sollten.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, das Gesamtprojekt, um das es hier gehe, finde ihre volle Unterstützung. Man sehe die Notwendigkeit, dieses Projekt auch zügig voranzutreiben. Bei den in dem Koalitionsantrag enthaltenen Ansätzen, Verbesserungen in den Bereichen Lärmschutz und Barrierefreiheit vorzunehmen, könne man nachvollziehen, dass das wichtige Punkte für die Bevölkerung vor Ort seien. Man müsse aber auch sehen, in welchem Spannungsfeld man sich befinde. Das Thema Lärmschutz werde bei jedem Projekt diskutiert und man schaffe

hier Präzedenzfälle, so dass bei allen weiteren Projekten ebenfalls übergesetzlicher Lärmschutz eingefordert werde. Daher werde man sich bei dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auch enthalten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bekundete, grundsätzlich sehe sie die Bürgerbeteiligungsforen, die die DB jetzt umsetze, sehr positiv. Im konkreten Fall begrüße sie, dass man eine Variante mit wesentlich weniger Naturverbrauch gefunden habe. Sie unterstütze die in dem Dialogforum erarbeiteten Forderungen. Es sei richtig, hier zusätzliche Steuermittel für den Lärmschutz einzusetzen, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgingen, um die Erreichung des Ziels zu fördern, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Sie finde es befremdlich, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung unter Verweis auf den Rahmen der gesetzlichen Regelungen so rigide zurückgewiesen habe. Hier gehe es ja gerade darum, dass der Bundestag übergesetzliche Maßnahmen beschließen könne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** konstatierte, dass mit diesem Neubauprojekt ein wesentlicher Engpass im deutschen Schienennetz aufgelöst werde. Das begrüße man. Auch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung habe sich als voller Erfolg erwiesen; das transparente Verfahren schaffe viel Akzeptanz. Ein Dilemma bestehe insofern, als die Umsetzung der Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung auch die Kosten für ein Projekt erhöhe. Auch ansprechende Gestaltung sowie Barrierefreiheit förderten die Akzeptanz eines Projekts. Die in dem Antrag der Koalitionsfraktionen geforderte Kostenteilung zwischen Bund und Kommunen sei für die Kommunen aber nicht zu leisten. Dem trage sie in ihrem Antrag Rechnung und bei dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD werde sie sich deshalb enthalten.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)356 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)358 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/18075 anzunehmen.

Berlin, den 13. Mai 2020

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

