

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache 18(15)427

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird folgende eine weitere lfd. Nr. (27) eingefügt:

„(X) Maßnahmen, die überwiegend dem regionalen Schienenverkehr dienen.

In diese Rubrik werden entsprechende Projekte mit aufgenommen, die bislang noch nicht abschließend geprüft wurden, die in der nachzuholenden Prüfung positiv bewertet werden.“

Begründung

Maßnahmen, die nach Ansicht des BMVI nur bzw. überwiegend (auf einigen dieser Strecken verkehrt auch SPFV) dem regionalen Schienenverkehr (i.d.R. dem SPNV, teilweise aber auch regionaler Güterverkehr) dienen, wurden nicht abschließend einer Bewertung unterzogen, sondern wurden nach der Voruntersuchung von vorneherein ausgeschlossen. Dieses Vorgehen ist aber nicht sachgerecht, weil bei Bundesfernstraßen und Wasserstraßen des Bundes alle Projekte unabhängig von der Frage, ob sie eine bundesweite Bedeutung haben, geprüft wurden und bei Bundesfernstraßen über 500 Projekte nicht die Verkehrsfunktionsstufe 0 oder 1 erreichen, also eine rein regionale Bedeutung haben. Diese Ungleichbehandlung monierten auch vier der fünf Sachverständigen bei der Anhörung zum BSchWAG (84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur). Zudem gibt es vielfältige Wechselwirkungen zwischen Schienengüter-, personennah- und –fernverkehr: So schaffen neue oder ausgebauten Infrastrukturen für den Nahverkehr zusätzliche Trassen für Fern- und Güterverkehr auf bestehenden Strecken. Ferner handelt es sich bei den Schienenstrecken ebenso wie bei den Bundesfernstraßen um das Eigentum des Bundes, für den dieser seine Verantwortung nicht an die Länder delegieren kann. Das Grundgesetz Art. 87e ist in dieser Hinsicht eindeutig.

Der Hinweis seitens des BMVI, dass die im BSchWAG geforderte Verwendung von 20% der Mittel für den Nahverkehr mindestens erfüllt sei, ist nur deshalb zutreffend, weil in der Tat auf vielen Strecken AUCH Nahverkehr unterwegs ist. Originär für den Nahverkehr eingesetzt werden diese Mittel aber schon lange nicht mehr, wie es ja nun im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 zur Regel gemacht werden soll.

Der weitere Hinweis, dass den Ländern direkt oder indirekt für solche Projekte andere Mittel zur Verfügung stehen (Regionalisierungsmittel, GVFG-Bundesprogramm, anteilige Mittel aus der LuFV II Anlage 8.7) ist nur teilweise berechtigt. Das GVFG-Bundesprogramm hat einen sehr begrenzten Fokus, und die Regionalisierungsmittel sind in erster Linie für die Bestellung von Zugleistungen vorgesehen. Vereinzelt Investitionen in Schienenstrecken sind aus der Not geboren, dass sich der Bund an dieser Stelle aus der Verantwortung gezogen hat. Zudem ist das „Unterbringen“ eines Ausbaus regionaler Schienenstrecken in der LuFV sachfremd und damit perspektivisch aufzulösen bzw. in diesen neu zu schaffenden Kategorie regionale Schienenstrecken zu überführen.

Da die in Frage kommenden Projekte allesamt nicht vertieft überprüft wurden, können sie im BSchWAG noch nicht konkret benannt werden. Dieser neue Posten ist somit wie die Kategorie Kombiniertes Verkehr ein „Platzhalter“, der mit konkreten Projekten zu füllen ist. Hierfür ist das BMVI aufgefordert, umgehend die ausgeschlossenen Projekte einer umfassenden Bewertung zu unterziehen. Anschließend ist in Gesprächen mit den Ländern die Reihenfolge der Umsetzung dieser Maßnahmen zu klären.

Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzenhaftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenprojekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßenprojekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst gar nicht zuguteilt werden, wenn die Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus gebaut. Diese gesellschaftlich sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen, dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewertungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“, dass sie sich unsicher ist, obwohl sie auch nach dem Aus-/Neubau immer noch wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsächlicher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und dem Ausbaufall und der Analyse der jeweiligen Verbesserungen wird das gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr. (27) eingefügt:

„(X) Elektrifizierung von Schienenstrecken.

In dieser Rubrik werden solche Neben- und teilweise auch Hauptstrecken aufgeführt, die schnellstmöglich elektrifiziert werden sollen., darunter unter anderem:

- „Marschbahn“ Westerland – Husum – Itzehoe
- Kiel – Eutin – Lübeck
- Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec), Projekt PB 12
- Weimar – Gera – Gößnitz, Projekt PB 20“

Begründung

Elektromobilität findet seit langer Zeit auf der Schiene statt. Jedoch sind bisher nur 59 Prozent des Gesamtschienennetzes in Deutschland elektrifiziert. Hiermit nimmt Deutschland im europäischen Durchschnitt lediglich einen Platz im Mittelfeld ein. Der Anteil der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung bis 2025 im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) soll auf 100 Prozent, im SPNV auf 90 Prozent und im Schienengüterverkehr auf über 95 Prozent erhöht werden. Bis 2025 sollen mindestens 70 Prozent des Streckennetzes der deutschen Eisenbahnen elektrifiziert sein.

Die Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken verbessert die ohnehin gute Klima- und Umweltbilanz des Schienenverkehrs weiter. Sie ermöglicht die Umstellung des Betriebs auf erneuerbare Stromerzeugung. Außerdem verkehren elektrisch betriebene Züge aber auch deutlich leiser und mit geringeren Kosten, und die Vereinheitlichung der Triebfahrzeuge spart zusätzliche Kosten bei der Beschaffung und Instandhaltung ein. Überdies ist mit der Elektrifizierung von Strecken auch eine deutliche Erhöhung der Geschwindigkeiten möglich. Damit bieten die Elektrifizierungen betriebswirtschaftlich für die EVU erhebliche Vorteile.

Derzeit wird oftmals mit Dieselantrieb unter Fahrdrabt gefahren, da nur ein Teil einer gefahrenen Verbindung elektrifiziert ist und ein Lokwechsel aufwändig und teuer oder wegen der Triebfahrzeugtechnik gar nicht möglich ist. Daher sollten bei solchen Strecken, deren Elektrifizierung wirtschaftlich auf keinen Fall darstellbar ist, verstärkt solche Triebwagen zum Einsatz kommen, die auf den elektrifizierten Strecken ihre Energie über den Fahrdrabt beziehen und auf den nicht elektrifizierten aus mitgeführten Akkus (oder alternativ einer anderen Speichertechnologie wie Wasserstoff). Diese können entsprechend den Anforderungen der Strecke dimensioniert werden.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird eine neue Nr. 1. eingefügt:

„1. In § 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

(3) Vor der der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für in der Anlage zu § 1 aufgeführte Maßnahmen ist ein Dialogverfahren durchzuführen, in dem die von Verwaltungen oder Dritten vorgeschlagenen vernünftigen Alternativen zu prüfen sind. Deren Ergebnis ist dem Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag würdigt diese Alternativen und wählt eine Vorzugslösung aus, für die sodann der vordringlichen Bedarf gilt.

Die bisherigen Nr. 1 bis 3 werden zu den Nr. 2-4.

Begründung

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 muss erstmals die EU-rechtlich und bundesgesetzlich vorgeschriebene Strategische Umweltprüfung (SUP) angewendet werden. Demnach müssen „vernünftige Alternativen“ „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden. Geeignete Verfahren für die Erarbeitung von Alternativen sind erweiterte oder informelle Beteiligungsverfahren wie Dialogforen, Runde Tische oder Mediationsverfahren. Bei umstrittenen Schienenprojekten ermöglichen diese den Konsens über wichtige Infrastrukturmaßnahmen. Sie könnten so deren öffentliche Legitimation verstärken, die Planungen verbessern und die Umsetzung der Lösung beschleunigen.

Es kam in den letzten Jahren immer wieder zu erheblichen Widerständen gegen Schienenprojekte, weil die Bevölkerung nicht in die Entscheidungen mit einbezogen wurde und sich übergangen gefühlt hat. Damit wurden häufig auch Chancen vertan, bessere Varianten für Aus- oder Neubaumaßnahmen zu finden. Dialogforen, wie sie hier vorgeschlagen werden, haben sich z.B. beim Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Hannover („Alpha-E-Variante“) oder beim Ausbau des Kinzigtals bewährt. Mit der hier beantragten Änderung würden solche Dialogforen schon in einem früheren Stadium durchgeführt, bevor die Art des Aus- oder Neubaus schon allzu stark festgelegt ist und bevor große Planungskapazitäten in eine später abgelehnte Ausbauvariante fließen. Damit könnten Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz letztlich auch deutlich beschleunigt werden.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1“

wie folgt geändert:

„Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.“

Begründung

Die bisherige Formulierung bezüglich der Aufnahme der mit positivem NKV bewerteten Projekte (übliche Kriterien“) des Potentiellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf ist unklar, weil nicht deutlich wird, ob dies automatisch passiert, seitens des BMVI bestimmt werden kann – und wenn, welcher Spielraum dabei verbleibt – oder ob dies nur durch den Gesetzgeber erfolgen kann, womit das BSchWAG erneut geändert werden müsste. Der Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zugestimmt hat (Bundestagsdrucksache 18/9953) beseitigt zwar eine andere Unklarheit, nicht aber diese.

Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzenhaftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenprojekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßenprojekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst gar nicht zuguteilt werden, wenn die Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorge-

schrieben Maß hinaus gebaut. Diese gesellschaftlich sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen, dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewertungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“, dass sie unsicher ist, obwohl sie nach dem Aus-/Neubau immer noch immer wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsächlicher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und den Ausbaufall mit Analyse lediglich der jeweiligen Verbesserungen wird das gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) Deutschlandtakt“.

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 37 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Schaffung eines Integralen Taktfahrplans für das Ganze Land („Deutschlandtakt“) würde einen erheblichen Qualitätssprung für den Schienenpersonenverkehr darstellen, da die Umsteigezeiten zwischen Zügen erheblich vermindert werden könnten. Damit werden nicht nur die Fahrzeiten ohne die Notwendigkeit von aufwändigen Ausbaumaßnahmen für Höchstgeschwindigkeiten erheblich reduziert, sondern zudem wird der Reisekomfort durch die Vermeidung von Wartezeiten erheblich erhöht. Außerdem ermöglicht der Deutschlandtakt die Schaffung von Systemtrassen für den Schienengüterverkehr und damit auch für diesen eine Qualitäts- und Kapazitätserhöhung.

Die Maßnahme für die Umsetzung des Deutschlandtakts müssen daher zügig vorangetrieben werden. Ferner sollten **alle** Aus- und Neubaumaßnahmen im deutschen Schienennetz entlang des Konzepts für den Deutschlandtakt priorisiert werden, der zukünftig als wichtigste Leitlinie über allen Maßnahmen im Netz stehen muss.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die laufende Nummer „2 ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt“ wird wie folgt geändert:

„NBS“ wird gestrichen.

Begründung

In dem Abschnitt Hanau – Würzburg / Fulda müssen alle Varianten, die einen Neubau durch eine Nordspessart-Querung umfassen (insbes. die sog. „Mottgers-Spange“) und damit zu einem erheblichen Naturverbrauch in diesem empfindlichen Gebiet des Naturparks Spessart führen, gestrichen werden. Diese Varianten führen zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrstrecke (ca. 11 Kilometer) und damit der Notwendigkeit für höhere Geschwindigkeiten, was einen erheblichen zusätzlichen Energieverbrauch sowie Lärmemissionen zur Folge hätte. Außerdem machen die für die Neubaustrecke notwendigen Tunnelbauten erhebliche zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig und verursachen erhebliche Kosten. Stattdessen sollte daher die sinnvollere bestandsnahe Ausbauvariante mit zusätzlichen Gleisen im Kinzigtal verfolgt werden, wobei in Einzelfällen Ortsumfahrungen als NBS zu prüfen sind und zulässig wären. In jedem Fall ist ein guter Lärmschutz für die Bevölkerung sicherzustellen. Die genaue Ausbauvariante sollte in dem bestehenden Dialogforum festgelegt werden.

Für den nördlicheren Abschnitt Wildeck / Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim / Langenschwarz sollte schnellstmöglich ein Dialogforum eingerichtet werden, um die Interessen der dortigen Bevölkerung bei der Projektdefinition adäquat berücksichtigen zu können.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die laufende Nummer „9 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“ wird gestrichen. Die Nummern der weiteren Projekte verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Finanzierung für das Projekt Fehmarnbeltquerung ist noch nicht gesichert, und zu dem Projekt sind noch immer zahlreiche Fragen zu klären, insbesondere was die ökologischen Auswirkungen der Projektrealisierung angeht. Die Verkehrsprognosen der Fehmarn AS sind darüber hinaus höchst fragwürdig, und es zeichnet sich ab, dass der Bedarf weitaus geringer ist als angenommen.

Daher sollten noch keine Neu- und Ausbaumaßnahmen für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung begonnen werden, bevor die Realisierung der Querung selbst feststeht. Die damit eingesparten Mittel können für andere, sinnvolle Schienenausbauprojekte verwendet werden.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die laufende Nummer „13 ABS/NBS Hannover – Bielefeld“ wird wie folgt geändert:

„NBS“ wird gestrichen.

Begründung

Die Maßnahme sollte als Ausbaumaßnahme unter Verzicht des Neubauabschnitts zwischen Porta Westfalica und Stadthagen durchgeführt werden, in Einzelfällen sind an anderen Abschnitten Neubauabschnitte zulässig. Der Aufwand für die geplante Neubaustrecke unter Umgehung der Stadt Minden mit 82.000 Einwohnern steht in keinem Verhältnis zu den versprochenen 8 Minuten Fahrzeitgewinn. Stattdessen sollte die Bestandsstrecke entsprechend ausgebaut und beschleunigt werden. Für die genaue Projektdefinition sollte ein Dialogforum mit Beteiligung der Betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingerichtet werden, um diese in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die laufende Nummer 20 wird wie folgt gefasst:

„ 20 Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (Systemhalt Köln-Mülheim)“

Die nachfolgenden Nummern verschieben sich entsprechend.

Begründung

Ein RRX-Systemhalt in Köln-Mülheim würde eine sinnvolle Verknüpfung mit dem ÖPNV in Köln (U- und S-Bahn) schaffen und die ohnehin überlasteten Halte in Köln Messe/Deutz und Köln Hbf. damit entlasten. Eine aktuelle Machbarkeitsstudie (Drucksache 1145/2016 des Ratsinformationssystems der Stadt Köln) stellt den Nutzen des zusätzlichen Halts ausführlich dar.

Außerdem muss für das gesamte Maßnahmenpaket der laufenden Nummern 17 bis 20 (neu), „Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster“ dort, wo es notwendig ist, ein Lärmschutz über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus sichergestellt werden, da es sich in vielen Abschnitten um hoch belastete Gebiete mit zukünftig bis zu sechsgleisigen Strecken handelt. Dabei müssen auch innovative neue Varianten wie Obeflächentunnels (siehe Vorschlag im Auftrag der „Initiative Angermund e.V.“) eingehend geprüft werden, um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Eine gute Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Dialogverfahrens ist zu diesem Zweck sicherzustellen.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“.

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 12 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Der Ausbau dieser Strecke als wichtige Verbindung beider Länder im Personen- und im Güterverkehr wurde im Rahmen eines Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen bereits im Jahr 2003 festgelegt. Die Bundesrepublik sollte dieses Abkommen umsetzen. Außerdem stellt dieser Ausbau inklusive einer überfälligen Elektrifizierung eine wichtige Verbindung zwischen Südostdeutschland und Polen dar und ist insofern eine höchst sinnvolle Maßnahme dar.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“.

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 15 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke von Backnang nach Nürnberg stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Baden-Württemberg und Bayern dar, ist aber bislang teilweise nur eingleisig und nur für geringe Geschwindigkeiten (140 km/h) ausgebaut. Aus diesem Grund wird bislang kein Fernverkehr über diese Strecke geführt; er ist aber mit dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG aus dem Jahr 2015 vorgesehen (IC-Neu im Zwistudentakt). Ein zweites Gleis der Murrbahn zwischen Backnang und Schwäbisch Hall – Hessental sowie eine Neigetechnikausrüstung der Gesamtstrecke zwischen Stuttgart und Nürnberg würde die Kapazität und die Geschwindigkeit auf dieser Strecke erhöhen und damit die Anbindung mit der Bahn für die Menschen entlang der Strecke (in Backnang, Murrhardt, Gaildorf und Schwäbisch Hall) deutlich verbessern.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Weimar – Gera – Gößnitz“

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 20 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke von Weimar über Gera nach Gößnitz stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung in Thüringen und weiter in Richtung Dresden dar. Bislang ist diese Strecke jedoch nicht elektrifiziert und teilweise sogar nur eingleisig ausgebaut; die Höchstgeschwindigkeit beträgt bislang zwischen 90 und 120 km/h. Dies führt dazu, dass die Region um Jena und Gera insbesondere nach der Inbetriebnahme der Neu-Ausbaustrecke VDE 8.1 zwischen Nürnberg und Ebensfeld mit dem Verlust des ICE-Systemhalts in Jena Paradies nur noch extrem schlecht an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden ist. Mit dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG von 2015 soll ab dem Fahrplan 2018 Fernverkehr über diese Strecke geführt werden (IC-Neu im Zweistundentakt); dazu ist jedoch ein Ausbau der Strecke mit Elektrifizierung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendig, um einen zeitaufwändigen und teuren Lokwechsel für die Strecke zwischen Erfurt und Gera zu vermeiden.

Die Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken verbessert ferner generell die ohnehin gute Klima- und Umweltbilanz des Schienenverkehrs weiter. Sie ermöglicht die Umstellung des Betriebs auf erneuerbare Stromerzeugung. Außerdem verkehren elektrisch betriebene Züge aber auch deutlich leiser und mit geringeren Kosten, und die Vereinheitlichung der Triebfahrzeuge spart zusätzliche Kosten bei der Beschaffung und Instandhaltung ein. Überdies ist mit der Elektrifizierung von Strecken auch eine deutliche Erhöhung

der Geschwindigkeiten möglich. Dadurch kann die Anbindung der Menschen in der Region erheblich verbessert werden. Zudem könnte mit einer Beschleunigung der Strecke die Fahrzeiten zwischen den Knoten Gera und Erfurt auch nach dem Auslaufen der Betriebsgenehmigungen für Diesel-Neigetechnikzüge eingehalten und sogar weiter verbessert werden.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) werden zwei weitere lfd. Nr (27 und 28) eingefügt:

„(X) NBS Rheydter Kurve

(Y) ABS Köln – Aachen, Ausbau des Knotens Aachen.

In Unterabschnitt 2 werden entsprechend die lfd. Nr. 23 und 29 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke zwischen Aachen und Köln stellt nicht nur eine wichtige Verbindung im Schienenpersonenfernverkehr von Deutschland in Richtung Belgien und Frankreich dar, sondern auch für den Schienengüterverkehr zwischen den belgischen Seehäfen und dem Rheinland. Daher ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke mit einer Geschwindigkeitserhöhung zwischen Aachen und Düren (bislang nur 120 bis 160 km/h) sehr sinnvoll.

Außerdem sollte das Projekt aber um Ausbaumaßnahmen im Knoten Aachen ergänzt werden, darunter ein Ausbau des Bahnhofs Eschweiler und die Herstellung eines Puffergleises in Aachen-Rothe Erde, ein weite-

res Überholgleis zwischen Düren und Aachen Hauptbahnhof, der dreigleisige Ausbau des Burtscheider Viadukts und eine dritte Bahnsteigkante in Aachen-Rothe Erde, eine zusätzliche Weichenverbindung im Westkopf Aachen Hauptbahnhof, eine Blockverdichtungen zwischen Stolberg und Übach-Palenberg, eine zusätzliche Weichenverbindung im Nordkopf Herzogenrath. Auch die Herstellung der „Rheydter Kurve“ und der zweigleisige Ausbau Kaldenkirchen – Dülken stellen weitere notwendige Ausbaumaßnahmen in diesem Kontext dar.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Münster – Lünen“.

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 30 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke zwischen Münster und Lünen ist bislang nur eingleisig ausgebaut. Gemäß dem neuen Fernverkehrskonzept der DB AG von 2015 soll die Strecke zukünftig im Stundentakt von ICEs befahren werden. Daher ist der teilweise zweigleisige Ausbau der Strecke eine wichtige Maßnahme sowohl zur Erhöhung der Betriebsqualität als auch der Geschwindigkeit.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u. a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge““

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 31 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Viele der Maßnahmen für die Auflösung von Engpässen im Bahnnetz können mit verhältnismäßig wenig Aufwand einen extrem großen Nutzen im Netz entfalten. Der Ausbau von wichtigen Güterverkehrsstrecken für 740 Meter lange Güterzüge ermöglicht außerdem erhebliche Kapazitätsgewinne und stellt damit eine wichtige Maßnahme für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr dar.

Leider wurde die Studie zu dieser Ausbaumaßnahme zu spät beauftragt, um rechtzeitig eine umfassende Projektbewertung zu ermöglichen.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) werden fünf weitere lfd. Nr (27-31) eingefügt:

„(U) Knoten Frankfurt

(V) Knoten Hamburg

(W) Knoten Köln

(X) Knoten Mannheim

(Y) Knoten München“

In Unterabschnitt 2 werden entsprechend die lfd. Nr. 32-36 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Unzureichende Kapazitäten in den großen Knoten stellen eines der größten Hindernisse dar, um mehr Verkehr auf die Schiene verlagern zu können. Daher müssen die Ausbaumaßnahmen für die wichtigen Knoten im Netz mit hoher Priorität vorangetrieben werden, um bestehende Engpässe so schnell wie möglich zu beseitigen.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 22 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke von Stuttgart nach Singen und weiter zur Deutsch-Schweizerischen Grenze stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung durch Baden-Württemberg dar. Bisher ist sie jedoch nur für Geschwindigkeiten zwischen 90 und 130 km/h ausgebaut sowie zwischen Horb und Hattingen lediglich eingleisig.

Mit einem zweigleisigen Ausbau und einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Ausrüstung für Neigetechnik könnte auf dieser Strecke nicht nur der Nahverkehr erheblich beschleunigt werden, sondern auch die Führung von zusätzlichem Fernverkehr über die Strecke würde möglich werden – was die DB AG mit dem neuen Fernverkehrskonzept von 2015 (IC-NEU im Stundentakt) auch plant. Ein solcher Ausbau wäre damit nicht nur für die Region, sondern auch für die Verbindung zwischen Stuttgart, der Bodenseeregion und der Schweiz von erheblicher Bedeutung.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Nach der letzten lfd. Nr. (26) wird eine weitere lfd. Nr (27) eingefügt:

„(X) ABS Leipzig - Chemnitz“.

In Unterabschnitt 2 wird entsprechend die lfd. Nr. 38 gestrichen. Die nachfolgenden lfd. Nr. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Strecke stellt die zentrale Anbindung von Chemnitz an den Bahnknotenpunkt Leipzig dar. Dies ist für die Stadt Chemnitz mit fast 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern insbesondere deswegen entscheidend, weil die Stadt trotz ihrer Bedeutung über keine eigene Fernverkehrs-anbindung verfügt. Bisläng ist die Strecke nicht elektrifiziert und überwiegend nur eingleisig, was sehr lange Fahrzeiten zur Folge hat. Eine Elektrifizierung und weitere zweigleisige Abschnitte oder sogar ein kompletter zweigleisiger Ausbau wer-ten diese Strecke deutlich auf und verbessern die Schienenverkehrs-anbindung der Region um Chemnitz entscheidend.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Änderungsantrag

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeaus-
baugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953**

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 Nr. 3 wird die

„Anlage (zu § 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgte geändert:

Nach der letzten laufenden Nummer werden folgende laufende Nummern eingefügt:

- a) Wiederaufbau Barth – Zingst (Darßbahn)
- b) Wiederaufbau Ducherow – Swinoujscie (ink. Karniner Brücke)
- c) ABS Berlin – Stralsund
- d) Wiederaufbau Berlin Gesundbrunnen – Birkenwerder (Berliner Nordbahn)
- e) ABS Berliner Ostbahn (Berlin – Strausberg – Grenze D/PL)
- f) NBS Glauchau – Ronneburg
- g) ABS Gera – Zeitz – Weißenfels
- h) ABS Münster – Warendorf – Bielefeld (Warendorfer Bahn)
- i) Reaktivierung der Strecke Münster – Warstein („WLE-Bahn“)
- j) ABS Dortmund – Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel mit NBS Morschener Kurve
- k) ABS Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt (Main) (Main-Weser-Bahn)
- l) Wiederaufbau Blankenstein – Marxgrün (Höllentalbahn)

Begründung

Bei sämtlichen oben genannten Aus- und Neubaumaßnahmen handelt es sich um wichtige Maßnahmen im Bahnnetz, die zu erheblichen Qualitätsverbesserungen auf vielen Strecken führen. Sie wurden aber bislang entweder keiner Bewertung unterzogen oder mit einem unzureichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet.

Die Bewertungsmethodik als das Kriterium, das über die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Nutzenhaftigkeit Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in den VB ist, ist umzustellen. Die bisher angewandte Methodik wird den Schienenprojekten nicht gerecht. Z.B. können Schienenprojekte nur eine wesentlich geringere Staureduktion (und damit auch keine entsprechende Verbesserung der Reisezeit) als Straßenprojekte erreichen, weil die Trassen im Vorfeld für die beantragten Verkehre erst gar nicht zuguteilt werden, wenn die Kapazität einer Strecke nicht ausreicht. So entstehen anders als im Straßenverkehr erst gar keine Staus oder längeren Reisezeiten, die man dann mit einem Aus- oder Neubau abbauen könnte; dennoch gibt es Kapazitätsengpässe. Bei der Straße hingegen erfolgt keine Reglementierung des Zugangs zur Infrastruktur. Zudem wird insbesondere am Oberrhein aus Lärmschutzgründen wiederholt von der Bundeshaushaltsordnung abgewichen. Dort werden – unbestritten sinnvolle – Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus gebaut. Diese gesellschaftlich sinnvollen Maßnahmen führen aber in einer Nutzen-Kosten-Analyse (z.B. beim Tunnel Offenburg) dazu, dass die Kosten so stark steigen, dass sie nach der strengen Berechnungsmethodik unwirtschaftlich wären. Prof. Siefer wies als Sachverständiger in der Anhörung (s.o.) ergänzend darauf hin, dass der Schienenverkehr ohnehin bereits sehr sicher sei, hier durch Maßnahmen anders als bei der Straße kaum Verbesserungen zu erreichen seien. Demzufolge wird die Schiene in der Bewertungsmethodik dafür „bestraft“, dass sie ein sicheres Verkehrsmittel ist, während es sich bei der Straße „auszahlt“, dass sie sich unsicher ist, obwohl sie auch nach dem Aus-/Neubau immer noch wesentlich unsicherer ist als der Schienenverkehr. Ein tatsächlicher erheblicher Sicherheitsgewinn könnte aber durch eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erreicht werden, und diese Verlagerung wiederum kann durch entsprechende Ausbaumaßnahmen der Schiene erreicht werden. Durch den ausschließlichen Vergleich des Vorher-Nachher-Falls bzw. das Umlegen der Verkehrsprognosen auf das Bestandsnetz und dem Ausbaufall und der Analyse der jeweiligen Verbesserungen wird das gesellschaftlich Sinnvolle nicht adäquat abgebildet.

Berlin, den 22. November 2016