

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 15/1656, 15/1804 –**

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes überprüft und an die eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Ersetzung des bisherigen Bedarfsplans durch einen überarbeiteten Bedarfsplan.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit vom Mehrheitsbeschluss teilweise abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selber werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht. Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Haushaltes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Einzelplan 12) mit angenommener konstanter Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 der Finanzrahmen für den Bereich der Bundesschienenwege in Höhe von 63,9 Mrd. Euro.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksachen 15/1656, 15/1804 – mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) – Bedarfsplan für die Bundesschienenwege – wie folgt gefasst:

„Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben

| lfd. Nr. | Vorhaben |
|----------|--|
| 1 | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro |
| 2 | ABS ¹⁾ Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund |
| 3 | ABS Hamburg–Büchen–Berlin |
| 4 | ABS Stelle–Lüneburg |
| 5 | ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe) |
| 6 | ABS Hannover–Lehrte |
| 7 | ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe) |
| 8 | ABS Dortmund–Paderborn–Kassel |
| 9 | ABS/NBS Nürnberg–Erfurt |
| 10 | NBS ¹⁾ /ABS Erfurt–Leipzig/Halle |
| 11 | ABS Leipzig–Dresden |
| 12 | ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe) |
| 13 | ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden |
| 14 | ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/PL |
| 15 | ABS Köln–Aachen |
| 16 | ABS/NBS Hanau–Nantenbach |
| 17 | ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier |
| 18 | ABS Mainz–Mannheim |
| 19 | ABS Fulda–Frankfurt am Main |
| 20 | ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg |
| 21 | ABS Augsburg–München (1. Baustufe) |
| 22 | ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe) |
| 23 | NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München |
| 24 | ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe) |
| 25 | ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe) |
| 26 | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe) |
| 27 | Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg) |

¹⁾ ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.

b) Neue Vorhaben

| lfd. Nr. | Vorhaben |
|----------|---|
| 1 | ABS Hamburg–Lübeck |
| 2 | ABS Neumünster–Bad Oldesloe |
| 3 | ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen |
| 4 | ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover |
| 5 | ABS Rotenburg–Minden |
| 6 | ABS Uelzen–Stendal |
| 7 | ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze |
| 8 | ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken) |
| 9 | ABS (Amsterdam–)Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe) ²⁾ |
| 10 | ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe) |
| 11 | ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL |
| 12 | ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt |
| 13 | NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar ³⁾ |
| 14 | ABS Augsburg–München (2. Baustufe) |
| 15 | ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe) |
| 16 | ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag) |
| 17 | ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz |
| 18 | ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe) |
| 19 | ABS (Venlo–)Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen ⁴⁾ |
| 20 | ABS Düsseldorf–Duisburg |
| 21 | ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe) |
| 22 | ABS Münster–Lünen(–Dortmund) |
| 23 | ABS Neu-Ulm–Augsburg |
| 24 | ABS Berlin–Görlitz |
| 25 | ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe) |
| 26 | ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH |
| 27 | ABS München–Lindau–Grenze D/A |
| 28 | Ausbau von Knoten (2. Stufe) ⁵⁾ |
| 29 | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) ⁶⁾ |
| 30 | SPNV ⁷⁾ |
| 31 | Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen |

²⁾ Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

³⁾ Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.

⁴⁾ Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

⁵⁾ Vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit.

⁶⁾ Aufnahme vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe).

⁷⁾ Im Rahmen der Nahverkehrspauschale gemäß § 8 Abs. 2 vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit im Einzelfall.

2. Weiterer Bedarf

| lfd. Nr. | Vorhaben |
|----------|---|
| 1 | ABS Hamburg–Elmshorn (2. Baustufe) |
| 2 | ABS Oldenburg–Leer |
| 3 | ABS Lübeck–Schwerin |
| 4 | ABS Hagen–Brilon Wald–Warburg |
| 5 | ABS Paderborn–Halle |
| 6 | ABS Hagen–Gießen (2. Baustufe) |
| 7 | ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (2. Baustufe) |
| 8 | ABS Graben-Neudorf/Heidelberg–Karlsruhe |
| 9 | ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (2. Baustufe) |
| 10 | Ausbau von Knoten (3. Stufe) |
| 11 | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (3. Stufe) |
| 12 | Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen |

3. Internationale Projekte

Die nachstehend genannten Strecken haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Zum Ausbau dieser Strecken ist eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. Zur Aufnahme dieser Strecken in den Vordringlichen Bedarf bzw. den Weiteren Bedarf müssen außerdem die üblichen Kriterien erfüllt werden.

| lfd. Nr. | Vorhaben |
|----------|---|
| 1 | ABS Hamburg–Öresundregion |
| 2 | ABS Berlin–Angermünde–Grenze D/PL(–Stettin (Szczecin)) |
| 3 | ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund(–Skandinavien) (2. Baustufe) ⁸⁾ |
| 4 | ABS Berlin–Rostock(–Skandinavien) (2. Baustufe) ⁸⁾ |
| 5 | ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A |
| 6 | ABS Nürnberg–Passau–Grenze D/A ⁹⁾ |
| 7 | ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe) ⁹⁾ |
| 8 | ABS/NBS (Roermond–)Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“) |
| 9 | ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe) ⁹⁾ |
| 10 | ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling–Burghausen (3. Baustufe) |
| 11 | ABS (Berlin–)Ducherow–Swinemünde (Świnoujście)–Ahlbeck Grenze (Usedom) |

⁸⁾ 1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen.

⁹⁾ Für diese Vorhaben sind bereits Vereinbarungen mit dem Nachbarland abgeschlossen.“

Berlin, den 16. Juni 2004

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatlerin

Eduard Lintner
Berichterstatter

Albert Schmidt (Ingolstadt)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Eduard Lintner, Albert Schmidt (Ingolstadt) und Horst Friedrich (Bayreuth)

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 in seiner 72. Sitzung am 6. November 2003 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Neufassung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, mit welcher der bisherige Bedarfsplan an die eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepasst werden soll. Der von der Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf eingebrachte Bedarfsplan enthält die Schienenprojekte, die der Bundesverkehrswegeplan für seine Geltungsdauer 2001 bis 2015 zum Gegenstand hat. Zielsetzung des Entwurfs ist unter anderem die Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität, die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen, die Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen, die Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger, die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit, die Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen, die Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂), die Förderung der europäischen Integration sowie der Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 in seiner 41. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 in seiner 41. Sitzung am 16. Juni 2004 beraten und empfiehlt in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung (Ausschussdrucksache 15(14)1804) mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des im federführenden Ausschuss eingebrachten Antrags der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 15(14)1301 neu).

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat den Gesetzentwurf in seiner 23. Sitzung am 12. November 2003, in seiner 28. Sitzung am 28. Januar 2004, in seiner 42. Sitzung am 31. März 2004, in seiner 47. Sitzung am

5. Mai 2004, in seiner 48. Sitzung am 26. Mai 2004 und in seiner 49. Sitzung am 16. Juni 2004 beraten.

Bereits vor der Überweisung des Gesetzentwurfs hat sich der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen intensiv mit der Thematik befasst. Er hat in einer Reihe von Sitzungen Grundsatzfragen der Bundesverkehrswegeplanung erörtert und sich von der Bundesregierung regelmäßig über den Fortgang der Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan 2003 informieren lassen. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 bildet unter anderem die Grundlage für den Bedarfsplan, welcher mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 vorgelegt wurde.

Der Ausschuss hat parallel zur Beratung der Novelle des Bundesschienenwegeausbausgesetzes auch den Bundesverkehrswegeplan 2003 (Drucksache 15/2050) als Unterrichtung durch die Bundesregierung beraten.

In seiner **23. Sitzung am 12. November 2003** hat der Ausschuss grundsätzliche Fragen des Gesetzentwurfs erörtert.

Die Bundesregierung erläuterte in einer Präsentation die zusätzlichen Informationsquellen, welche sie dem Ausschuss zur Beratung des Bundesschienenwegeausbauänderungsgesetzes zur Verfügung stellen würde, insbesondere eine Karte, in der die Schienenverkehrsprojekte aus dem Gesetzentwurf dargestellt sind. Sie erläuterte weiterhin die Struktur der Planfallbewertung und den zusammengefassten Ablauf der Planfallbewertung für die Schiene und vertiefte dies anhand von Beispielen.

Die **Fraktion der SPD** kritisierte, dass die Opposition die Prognosen der Bundesregierung nicht ernst nehmen und ihr nicht vertraue, die Zuwächse des Güterverkehrs auch auf die Schiene zu verlagern. Es müssten gemeinsam alle Anstrengungen unternommen werden, den Verkehrsträger Schiene zu stärken, um die Überlastung des Straßennetzes zu vermeiden. Man leide noch unter den Finanzlasten aus der Vergangenheit. Wenn jetzt vorgesehen werde, einen größeren Anteil der Schieneninvestitionsmittel in das Bestandsnetz fließen zu lassen, zeige dies ganz deutlich, wo die Defizite in der Vergangenheit gelegen hätten. Der neue Bundesverkehrswegeplan 2003 und der Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege beinhalteten zum ersten Mal den Ansatz, die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße als gleichwertig zu betrachten und den Mittelansatz für den Bestand höher anzusetzen als für Neu- und Ausbauinvestitionen. Die Investitionsschleppung, welche die Opposition beklage, stamme aus der Zeit der früheren Bundesregierung. Man leide heute noch unter der verfehlten Schienenwegeinvestitionspolitik der Vergangenheit. Zur Ermittlung der Zahlen für die Bundesverkehrswegeplanung habe man eine Hochrechnung auf den Zeitraum bis 2015 auf der Grundlage der aktuellen Haushaltszahlen erstellt. Darin seien Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht eingerechnet. Sie betonte, dass damit eine konservative Prognose über die verfügbaren Investitionsmittel errechnet worden sei. Man habe hier zum ersten Mal eine Bundesverkehrswegeplanung vorgelegt, welche – anders als in der Vergangenheit – an realistischen

Finanzierungsdaten orientiert sei. Selbstverständlich sei es wünschenswert, in allen Verkehrsbereichen wesentlich mehr Investitionsmittel zur Verfügung zu haben, aber man habe von den Realitäten auszugehen. Bei der alten Bundesverkehrswegeplanung sei man nicht einmal in der Lage gewesen, die Fünfjahrespläne umzusetzen, weil der finanzielle Hintergrund gefehlt habe. Sie sei überzeugt, dass mit der vorgelegten Bundesverkehrswegeplanung Verkehrspolitik für die Zukunft gemacht werden könne. Zugleich werde damit der dringend notwendige Versuch unternommen, eine Umlenkung der Verkehre von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu erreichen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte Besorgnis hinsichtlich der Frage der Finanzierung der Schienenverkehrsprojekte. Seit 1999 seien die tatsächlich ausgegebenen Mittel stets reduziert worden. Lediglich im Wahljahr 2002 sei mehr ausgegeben worden. Sie befürchte, dass viele der Projekte, die als neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf bis 2015 realisiert werden sollten, keine Chance hätten, jemals verwirklicht zu werden, denn es fehle schon heute an einer entsprechenden koordinierten Finanzplanung. Im Hinblick auf die Sorge um die Finanzierung seien auch die jüngsten finanzpolitischen Entscheidungen sowie der Ausfall der Mauteinnahmen und eine Investitionsschleppung aus der Vergangenheit in Höhe von 4,5 Mrd. Euro noch nicht berücksichtigt; diese würden sich ebenfalls negativ auf die Investitionsmittel auswirken. Aufgrund der vorliegenden Informationen sei davon auszugehen, dass bei der Bahn neue Projekte frühestens im Jahr 2006 begonnen würden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen habe ausgeführt, dass die im Finanzplan des Bundes bis 2007 zur Verfügung stehenden Mittel lediglich ausreichen, den Bedarf für das Bestandsnetz und die laufenden Vorhaben zu decken; neue Vorhaben, auch die ausgewählten Prioritätsvorhaben, könnten nur begonnen werden, wenn dies auf Grundlage einer Übersteuerung erfolge. Man halte daher eine seriöse Beratung des Gesetzentwurfs für kaum möglich. Die zugrunde gelegten Prognosen für den Schienenverkehr seien fragwürdig, denn alle früheren Prognosen hätten sich nicht nur nicht erfüllt, sondern es habe sich genau die gegenteilige Entwicklung gezeigt. Eine gesicherte Prognosegrundlage für die Planungen lasse auch die vorliegende Gesetzesbegründung nicht erkennen. Sie kritisierte, dass letztlich nur noch ein Fünftel des gesamten Planvolumens überhaupt einer wissenschaftlichen, kritischen und methodischen Bewertung unterzogen werde. Man befürchte, dass viele Vorhaben nicht zeitnah verwirklicht werden könnten und ihre Durchführungsphase bis 2020 oder sogar 2025 verlängert werden müsse. Sie betonte, dass allen mehr gedient sein würde, wenn ein Konzept erarbeitet würde, welches der aktuellen finanziellen Lage Rechnung trage und wenn die Zeithorizonte entsprechend angepasst würden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bezweifelte die These der Fraktion der FDP, dass es ein gutes Bundesschienenwegeausbaugesetz erst geben könne, wenn das Netz aus dem Konzern Deutsche Bahn AG herausgelöst worden sei. Auch das heute noch gültige Bundesschienenwegeausbaugesetz sei vor dem Hintergrund eines integrierten Bahn-Konzerns verabschiedet worden. Es müsse allerdings der Grundansatz sein, dass der Schienenwegeausbau für den gesamten Schienenverkehr sinnvoll sein solle und nicht nur für einen bestimmten Carrier. Sie wies darauf hin, dass das deutliche

Übergewicht von zwei Dritteln der Investitionssumme für die Bestandserhaltung und Bestandserneuerung aufgrund der Versäumnisse der vergangenen Jahre notwendig sei. Da von Jahr zu Jahr die Schienenbautitel gekürzt worden seien, hätten die Bestandsinvestitionen gelitten. Sie betonte, dass es richtig sei, den Schwerpunkt auf die Bestandnetzenerneuerung zu legen, denn Neubaustrecken nützten nichts, wenn das benachbarte Netz weiter verfallte. Man halte es für dringend geboten, berechenbare und vernünftige Investitionsgrößenordnungen festzuschreiben. Das im Jahr 2003 gegebene Niveau von etwa 4 Mrd. Euro pro Jahr halte man für eine Größe, die sinnvoll verbaut werden könne. Die Aufnahme von zusätzlichen Projekten in den Vordringlichen und Weiteren Bedarf sowie die Erweiterung des Maßnahmenumfangs habe – mit Ausnahme der Projekte „Bypass Mannheim“, „Bypass Hochtief“ und „Mitte-Deutschland-Bahn“ – auch im Bundesrat keine Fürsprecher gefunden. Die genannten Projekte sehe man kritisch. Man sehe vor allem bei internationalen Projekten erhöhten Handlungsbedarf.

Die **Fraktion der FDP** merkte an, schon der Aufbau der Projektierung auf den Zahlen von 2003 zeige, dass der geplante Schienenausbau nicht erfolgreich realisiert werden könne, denn bereits bei dem Ansatz für 2004 werde gekürzt. Ihr Hauptkritikpunkt sei, dass ein Bundesschienenwegeausbauplan ausschließlich auf den Geschäftsplänen der Deutschen Bahn AG basiere. Man sei bereit, über Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene zu diskutieren, dann müsse es aber auch möglich sein, dass Dritte in der Lage seien, ihre Vorstellungen über Schienengüterverkehr oder Personenverkehr umzusetzen. Der prognostizierte Verkehrszuwachs für die Schiene von 103 % bis zum Jahre 2015 sei unrealistisch. Es erscheine auch unrealistisch, dass die Planfallannahmen, die auch Einfluss auf die Straßenplanung hätten, auf der Schiene auch nur annähernd in die Realität umgesetzt werden könnten. Bei knappen Finanzen werde nichts Neues mehr gebaut, sondern lediglich das Bestandsnetz erhalten. Das sei zwar ein richtiger Ansatz, aber die Verkehrsverlagerungsproblematik werde dadurch verschärft. Solange es nicht gelinge, das Netz tatsächlich aus der Deutschen Bahn AG herauszulösen, es zu neutralisieren und einen Ausbau des Netzes unabhängig von den Geschäftsplänen der Deutschen Bahn AG darzustellen, werde kein Schienenwegeausbauplan vorliegen, welcher dem Verkehrsträger Schiene die Spielräume einräume, die er benötige, um eine Verlagerung zu erzielen. Sie warf die Frage auf, ob auch bei Anlegung der Maßstäbe, welche im Bereich des Fernstraßenbaus für das Nutzen-Kosten-Verhältnis angelegt würden, der Anteil der Investitionsmittel Straße-Schiene 50 zu 50 betragen würde.

Die **Bundesregierung** betonte, man sehe die Chancen und Risiken in dem vorgelegten Plan, man solle aber nicht nur über die Risiken sprechen, sondern auch über die Entwicklungschancen, die trotz der im Augenblick schwierigen finanziellen Lage bestünden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Schienenwegeprojekten und das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Fernstraßenprojekten könne man nicht vergleichen, da es sich bei der Schiene um kompliziertere und größere Projekte handele. Sie wies darauf hin, dass, einschließlich der Überschneidungen, 210 Anmeldungen für Schienenwegeprojekte von den Ländern bzw. vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und nur 29 von der DB Netz AG eingereicht worden seien. Von diesen 29 Anmeldungen der Deutschen Bahnen AG hätten nur 17 im Vordringlichen Be-

darf Berücksichtigung gefunden. Von den 13 Anmeldungen des VDV seien immerhin 12 im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt worden.

In seiner **28. Sitzung am 28. Januar 2004** hat sich der Ausschuss erneut mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 befasst und dabei den Schwerpunkt auf die Beratung von Einzelprojekten gelegt.

Die **Bundesregierung** stellte in der Sitzung noch einmal die Grundlagen für die Erstellung des Gesetzentwurfs dar. Man habe versucht, die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung bei der Bundesverkehrswegeplanung umzusetzen. Dies bedeute, dass man auch bei der Schiene stärker auf das Bestandsnetz setze. Unter Hinzurechnung der Schienenanteile des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes habe man gleichzeitig versucht, ein Tableau mit in etwa ausgeglichenen Investitionen für Straße und Schiene zu schaffen. Bei der Frage, was man in den Vordringlichen Bedarf aufnehmen, habe man entscheiden müssen, ob man alles Gewünschte aufnehmen oder ob man ehrlicherweise Prioritäten setze, damit nicht der Eindruck entstehe, bis 2015 könne alles gebaut werden. Die in den letzten Jahren generierten Haushaltsmittel seien für die nächsten Jahre fortgeschrieben worden. Hinzu komme eine Planungsreserve, welche sicherstelle, dass die zur Verfügung stehenden Mittel auch eingesetzt werden könnten, wenn ein Projekt nicht in dem vorgesehenen Zeitraum geplant werden könne. Man müsse auch dann Prioritäten setzen können, wenn es z. B. im Rahmen internationaler Vereinbarungen Handlungsbedarf gebe. Deshalb habe man sich entschieden, im ganzen Bereich der Schiene ein Drittel zusätzlich als Planungsreserve zur Verfügung zu stellen. Die Länder, die Deutsche Bahn AG und die übrigen Eisenbahnen hätten Projekte angemeldet und man habe dann die wirtschaftliche Bewertung sowie den Abgleich der doppelten Anmeldungen vorgenommen und daraus die Einstufung abgeleitet. Die Themen EU-Osterweiterung, Internationale Verkehre sowie das Thema Knoten seien aufgegriffen worden.

Die **Fraktion der SPD** betonte, sie wolle die neue Bundesverkehrswegeplanung auf der Grundlage des vorgesehenen Finanzrahmens entwickeln. Man habe das Interesse, das Investitionsniveau trotz der Einnahmeausfälle bei der Maut, gerade im Bereich der Schienenwege, zu halten. Wenn man bis 2015 38,4 Mrd. Euro für die Erhaltung und 25,5 Mrd. Euro (ohne Planungsreserve) für den Neu- und Ausbau ausweise, sei dies ein Finanzrahmen, mit dem man die Herausforderungen wirklich angehen könne. Unter Berücksichtigung der Regionalisierungsmittel werde erstmals auch ein Gleichstand zwischen Schiene und Straße bewirkt. Hier sei man auf dem richtigen Weg, die Verkehrszuwächse anders zu verteilen, als es in der Vergangenheit der Fall gewesen sei. Dass der vorgelegte Bedarfsplan ein guter Vorschlag sei, zeige sich auch in den Äußerungen des Bundesrates; dieser habe in seiner Stellungnahme bis auf drei Punkte zugestimmt. Der Bedarfsplan diene auch der zukünftigen Gewährleistung des Güterverkehrs und der Absicherung schneller Verkehre.

Die **Fraktion der CDU/CSU** zeigte sich erneut besorgt über den unsicheren finanziellen Rahmen für die Umsetzung der Projekte. Sie wandte sich dagegen, das Parlament auf den von der Bundesregierung vorgeschlagenen Finanzrahmen festzulegen. Die Infrastrukturinvestitionen für Verkehr hät-

ten bei den Finanzentscheidungen der Bundesregierung nicht die notwendige Priorität. Das insgesamt zur Verfügung gestellte werde nicht ausreichen, um die absehbaren Verkehrsentwicklungen zukunftsgerecht bewältigen zu können. Insbesondere die Anforderungen durch die EU-Osterweiterung könne man damit sicher nicht bewältigen. Man fordere mehr Investitionen für den Verkehrsbereich und auch für die Schiene. Sie betonte, die Mauteinnahmen hätten voll für die Investitionen zur Verfügung gestellt werden müssen. Indem die Koalition dies unterlassen habe, saniere sie den Haushalt zu Lasten der Infrastruktur. Die Fraktion der FDP habe mit ihrem Hinweis auf die Abgrenzung zur unternehmerischen Verantwortung der Deutschen Bahn AG zwar im Grundsatz Recht, den Bund treffe aber eine im Grundgesetz festgelegte Verantwortung für Netz und Betrieb. Insofern seien die einzelnen Vorhaben unter dem Aspekt zu beraten, ob sie im Interesse des Gemeinwohls lägen oder nicht.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass Fragen der Finanzierbarkeit zwar wichtig seien, man hier aber keinen Haushaltsplan berate. Vielmehr müsse man gemeinsam die prioritären Projekte in einem Planungshorizont bis zum Jahr 2015 definieren. Man werde jetzt nicht alles vorherbestimmen können, was bis zum Jahr 2015 machbar sei und was nicht. Die jetzt vorliegende Planung stelle einen ersten sinnvollen Kompromiss zwischen dem volkswirtschaftlich Wünschenswerten und dem finanziell Vertretbaren dar. Man berate hier nicht unternehmerische Entscheidungen der Deutsche Bahn AG, sondern plane die Schienenwege des Bundes, denn außer der Deutschen Bahn AG gebe es noch weitere Nutzer des Netzes. Sie strebe eine ergänzende Bestimmung im Bundesschienenwegeausbaugesetz an, nach der auch über Abbau und Rückbau des Schienennetzes zu berichten sei.

Die **Fraktion der FDP** betonte, für sie liege die Grundsatzfrage darin, wer über die Neu- und Ausbauplanungen entscheide. Man habe die Bahnreform auch unter dem Aspekt durchgeführt, dass sich die Politik aus bestimmten Entscheidungen heraushalte. Wenn man aber durch die Bundesverkehrswegeplanung in bestimmte Bereiche eingreife, dann müsse man die Diskussion in allen Bereichen eröffnen. Man müsse klären, wo man die Grenze zwischen Fragen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und den unternehmerischen Entscheidungen der Deutschen Bahn AG ziehe. Die bisherigen Maßnahmen hätten nicht signifikant zu einem Anstieg der Schienenanteile beigetragen. Zwar habe die Schiene in einem wachsenden Verkehrsmarkt insgesamt dazugewonnen. Alle anderen Verkehre seien jedoch stärker gewachsen. Fragen im Hinblick auf die EU-Osterweiterung sowie zu grenzüberschreitenden Projekten seien entscheidend. Das Netz befinde sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Vor diesem Hintergrund bleibe sie bei der Auffassung, dass die DB Netz AG letztlich diejenige sei, welche das Netz betreibe, vermarkte und auch entscheide, was damit passieren müsse. In Drucksache 13/6149 sei unter Punkt II die unternehmerische Verantwortung der Deutschen Bahn AG dezidiert aufgeführt: die Investitionsplanung im Unternehmen, der Bau von Trassen und deren Unterhaltung sowie die Erstellung von Signal- und Kommunikationstechnik.

Im Rahmen der Erörterung der Einzelprojekte wurden insgesamt 33 Projekte angesprochen. Ausführlich diskutiert wurden unter anderem das Projekt Rhein-Ruhr-Express, das

Projekt Ausbaustrecke Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe), die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt, die Ausbaustrecke Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz, das Projekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg, das Projekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Ausbaustufe), die Ausbaustrecke Hamburg–Lübeck, die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg–Bremen–Hannover, die Ausbaustrecke Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL, die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, die Ausbaustrecke München–Mühlhof–Freilassing (2. Baustufe), die Ausbaustrecke Berlin–Görlitz, die Ausbaustrecke Hagen–Brilon Wald–Warburg, die Ausbaustrecke Ulm–Lindau–Grenze D/A, die Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH, die Ausbaustrecke München–Lindau–Grenze D/A, die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt, die Strecke Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe), ein Projekt Ausbaustrecke (Berlin–)Ducherow–Swinemünde–Ahlbeck–Grenze (Use- dom), eine Ausbaustrecke Hamburg–Elmshorn (2. Baustufe) eine Ausbaustrecke Dortmund–Kamen–Hamm, eine Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg–Norderstedt–Neumünster–Kiel, eine Ausbaustrecke/Neubaustrecke Plauen–Weischlitz, Neubau des Vogtlandtunnels.

In seiner **42. Sitzung am 31. März 2004** hat der Ausschuss den Gesetzentwurf ein weiteres Mal beraten und dabei wieder den Schwerpunkt auf die Beratung von Einzelprojekten gelegt. Es wurde vor allem sehr ausführlich über die Strecke München–Regensburg–Schwandorf–Furth im Wald–Prag beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob die Verkehrszunahme aufgrund der europäischen Einigung hervor. Die Zunahme des Verkehrs, insbesondere auch des Güterverkehrs, könne nur bewältigt werden, wenn man ein europäisches Schienennetz bekomme. Zwischen Deutschland und Tschechien sei ein weiterer Eisenbahn-Übergang sinnvoll, um die beiden europäischen Metropolen München und Prag besser zu verbinden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte den Zusammenhang mit dem Neubau und Ausbau der Strecke München–Ingolstadt–Nürnberg. Diese werde früher gebaut und deshalb könne man sich nicht vorstellen, dass eine zweite Verbindung in Bezug auf den Fernverkehr aus München überhaupt frequentiert werde.

Die **Fraktion der FDP** meinte, ein solches Projekt habe nur Sinn, wenn die tschechische Seite signalisiere, dass sie es ebenfalls für sinnvoll halte.

Die **Bundesregierung** wies darauf hin, dass mit der Tschechischen Republik der Ausbau der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Prag vereinbart worden sei. Hinsichtlich der u. a. vom Freistaat Bayern ins Gespräch gebrachten Verbindung über Furth im Wald müsse im Übrigen das Ergebnis einer laufenden Machbarkeitsstudie abgewartet werden.

In seiner **47. Sitzung am 5. Mai 2004** hat der Ausschuss den Gesetzentwurf erneut beraten. Zu der Sitzung wurden von den Fraktionen 19 Anträge zu Einzelprojekten eingebracht. Außerdem hat die Fraktion der CDU/CSU folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1244):

Weiterführung der vorbereitenden Untersuchung Planung und Lösungssuche für einzelne Schienenprojekte zur künftigen Aufnahme in den Bedarfsplan fortsetzen

Der Ausschuss wolle beschließen:

1. Der Ausschuss fordert die Bundesregierung auf, zu folgenden Projekten die vorbereitenden Untersuchungen zur Entscheidung über die Aufnahme in die Bedarfsplanung weiterzuführen.

ABS/NBS Hamburg–Norderstedt–Neumünster

Es ist eine optimale Anbindung der Achse Norderstedt–Neumünster–Kiel an Hamburg anzustreben. Derzeit ist der Hamburger Flughafen aus dieser Region mit über 600 000 Einwohnern nur mit erheblichen Zeitverzögerungen zu erreichen.

ABS/NBS Plauen–Weichlitz (Neubau Vogtlandtunnel)

Mit dem Vogtlandtunnel soll die Sachsen-Franken-Magistrale entscheidend leistungsfähiger werden, es sollen Reisezeitverkürzungen von über 10 Minuten erreicht werden. Der Neubau Vogtlandtunnel umfasst die NBS Weichlitz–Feilitzsch und die ABS Plauen–Weichlitz. Der Vogtlandtunnel ist der wesentliche Abschnitt für eine langfristig zu realisierende 2. Ausbaustufe der Sachsen-Franken-Magistrale.

ABS Cottbus–Forst–Grenze D/PL

Der Ausbau dieser Strecke soll die Schienenanbindung der Region Berlin/Brandenburg nach Polen stärken.

ABS Hamburg–Lübeck

Der dreigleisige Ausbau der gesamten Strecke Hamburg–Wandsbeck–Lübeck wird angestrebt.

NBS Hochgeschwindigkeitsverbindung Dresden–Prag

Für die Verbindung Dresden–Prag ist die ABS Dresden Grenze D/CZ (160 km/h, Neitech) fest disponiert. Mittel- und langfristig ist im Paneuropäischen Korridor IV eine leistungsfähige Verbindung (Hochgeschwindigkeit) erforderlich. Die Erhöhung der Geschwindigkeit für die ABS ist aufgrund der Führung im Elbtal über 160 km/h nicht möglich. Mit einer Neubaustrecke soll eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ABS Berlin–Dresden (200 km/h) über Dresden–Prag (mindestens 200 km/h) geführt werden. Die ABS Dresden–Prag kann dann ausschließlich den stark steigenden Güterverkehr übernehmen. (Das tschechische Verkehrsministerium sieht ebenfalls mittel- und langfristig den Bedarf für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Dresden–Prag.)

ABS München–Regensburg–Schwandorf–Furth i. Wald–Prag

Ziel ist die Schaffung einer zweiten durchgehenden Verbindung zwischen München und Prag neben der prioritären Strecke über Eger–Marktredwitz–Nürnberg. Das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik möchte den Abschnitt Prag–Pilsen–Domazlice–Furth im Wald optimieren. Die Strecke wurde daher in das Ergänzungsnetz des TINA-Programmes einbezogen. Das tschechische Verkehrsministerium geht davon aus, dass die Arbeiten auf tschechischer Seite bis 2015 durchgeführt werden.

Weiterhin hat die Europäische Kommission die Verbindung für die Aufnahme in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) vorgeschlagen. Daneben sieht das Bayerische Landesentwicklungsprogramm -bevorzugt für den Fernverkehr-

den Ausbau der Linie Regensburg–Schwandorf–Furth im Wald(–Pilsen–Prag) vor. Durch das Projekt wird auch eine attraktive Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München angestrebt.

Der Ausbau sollte auf der bestehenden Strecke erfolgen. Der Freistaat Bayern unterstützt im Rahmen der Initiative Donau-Moldau-Bahn eine Machbarkeitsstudie für eine neue Streckenführung. Soweit die Machbarkeitsstudie dies empfiehlt, sollte sie in die Prüfung einbezogen werden.

2. Dem Deutschen Bundestag ist über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2009 auch dann zu berichten, wenn es zu keiner Änderung des Bedarfsplans aus Sicht der Bundesregierung führt. Hierbei ist auf die o.g. genannten Projekte einzugehen.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Die Koalitionsfraktionen haben folgende Anträge zu Einzelprojekten eingebracht

1. Ausschussdrucksache 15(14)1116

ABS (Berlin–)Ducherow–Swinouscie–Ahlbeck–Grenze (Usedom)

Der Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 wird in die Anlage zu § 1 in der Nummer 3 nach der laufenden Nummer II folgendes Vorhaben eingefügt:

ABS (Berlin–)Ducherow–Swinouscie–Ahlbeck–Grenze (Usedom).

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

2. Ausschussdrucksache 15(14)1117

ABS Düsseldorf–Duisburg

Der Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 wird in die Anlage zu § 1 in der Nummer 1 b) Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben nach der laufenden Nummer 19 folgendes Vorhaben eingefügt:

ABS Düsseldorf–Duisburg.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

3. Ausschussdrucksache 15(14)1120

ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Jena–Glauchau (2. Stufe)

Der Gesetzentwurf zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 wird in die Anlage zu § 1 in der Nummer 2 (Weiterer Bedarf) nach der laufenden Nummer 9 folgendes Vorhaben eingefügt:

ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Jena–Glauchau (2. Stufe).

In der Sitzung wurde vereinbart, den Antrag mit dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1142 zu einem interfraktionellen Antrag zu erklären

(wobei der Text des Koalitionsantrags maßgeblich ist). Der interfraktionelle Antrag wurde einstimmig angenommen.

4. Ausschussdrucksache 15(14)1122

Projektbezeichnung

1. Vordringlicher Bedarf, b) neue Vorhaben, Nr. 13

NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar

Der Gesetzentwurf zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 ist in die Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nr. 13 wie folgt zu ändern:

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13 nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen „2a“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

„Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicher zu stellen.“

Diesem Antrag trat die Fraktion der CDU/CSU in der Sitzung als Mit Antragsteller bei. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

5. Ausschussdrucksache 15(14)1119

ABS München–Mühldorf–Freilassing (3. Baustufe)–Grenze D/A

Der Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 ist die Anlage zu § 1, Nr. 2, laufende Nr. 9 wie folgt zu ändern:

Die Maßnahme ABS München–Mühldorf–Freilassing (3. Baustufe)–Grenze D/A*) wird aus der Liste „2. Weiterer Bedarf“ herausgenommen und stattdessen in die Liste „3. Internationale Projekte“ in Artikel 1, Anlage zu § 1 nach der laufenden Nummer II eingefügt.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

6. Ausschussdrucksache 15(14)1121

Projektbezeichnung

3. Internationale Projekte, Nr. 8

ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH

Der Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 ist die Anlage zu § 1, Nr. 3, laufende Nr. 8 wie folgt zu ändern:

Die Maßnahme ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH wird aus der Liste „3. Internationale Projekte“ herausgenommen und stattdessen in die Liste „1.b) Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ in Artikel 1, Anlage zu § 1 nach der laufenden Nummer 24 eingefügt.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

*) Grenze D/A wurde in der Sitzung durch die Antragsteller mündlich ergänzt.

7. Ausschussdrucksache 15(14)1118

Projektbezeichnung:

3. Internationale Projekte, Nr. 9

ABS München–Lindau–Grenze D/A

Der Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 ist die Anlage zur § 1, Nr. 3, laufende Nr. 9 wie folgt zu ändern:

Die Maßnahme ABS München–Lindau–Grenze D/A wird aus der Liste „3. Internationale Projekte“ herausgenommenn und stattdessen in die Liste „1.b) Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ in Artikel 1, Anlage zu § 1 nach der laufenden Nummer 24 eingefügt.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Die Fraktion der CDU/CSU brachte folgende Anträge zu Einzelprojekten ein:

1. Ausschussdrucksache 15(14)1139

ABS Hamburg–Elmshorn (2. Baustufe)

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe b der Anlage zu § 1 BundesschienenwegebauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b eine neue fortlaufende Nummer einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Hamburg–Elmshorn (2. Baustufe)“

In Folge dieser Änderung ist in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 die laufende Nummer 1 zu streichen. Die fortlaufende Nummerierung wird entsprechend angepasst.

Begründung

Bei der Bahnstrecke Hamburg–Elmshorn handelt es sich um eine wichtige Bahnverbindung zur schleswig-holsteinischen Westküste und weiter nach Dänemark sowie in den Großraum Neumünster/Kiel. Bestehende Kapazitätsengpässe auf dieser Strecke müssen beseitigt werden. Der Zugverkehr ist bereits jetzt nicht mehr störungsfrei zu bewältigen. Durch die schnelle Realisierung eines dritten Gleises muss daher eine Erhöhung der Taktfrequenz erreicht werden. Dazu soll das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarfe eingestuft werden.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

2. Ausschussdrucksache 15(14)1137

ABS Dortmund–Kamen–Hamm

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe b der Anlage zu § 1 BundesschienenwegebauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b eine neue laufende Nummer 29 einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Dortmund–Kamen–Hamm“

Begründung

Als Teil der Verbindung Köln–Berlin–Warschau soll diese Strecke in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden. Diese Position wird auch von der Landesregierung Nord-Rhein-Westfalen vertreten. Es gilt, bestehende Kapazitätsengpässe auf dieser Strecke zu beseitigen. Der Fernverkehr ist bereits jetzt nicht mehr störungsfrei zu bewältigen.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

3. Ausschussdrucksache 15(14)1143

ABS/NBS (Roermond)–Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 3 laufende Nummer 10 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegebauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 3 die laufende Nummer 10 zu streichen. Die nachfolgenden Nummerierungen werden entsprechend angepasst.

Begründung

Dieses Projekt wird von Region nicht getragen. Die niederländische Regierung äußert sich sehr kritisch. Eine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ergibt sich durch die Wiederinbetriebnahme dieser eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke nicht.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

4. Ausschussdrucksache 15(14)1138

ABS Hagen–Brilon Wald–Warburg

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe b der Anlage zu § 1 BundesschienenwegebauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b eine neue fortlaufende Nummer einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Hagen–Brilon Wald–Warburg“

In Folge dieser Änderung ist in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 die laufende Nummer 1 zu streichen. Die fortlaufende Nummerierung wird entsprechend angepasst.

Begründung

Die Strecke soll für die Neigetchnik angepasst werden. Eine fortgeschrittene Planung liegt vor. Die Neigetchnikfahrzeuge sind vorhanden. Das Vorhaben soll in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

5. Ausschussdrucksache 15(14)1140

ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 11 der Anlage zu § 1 BundesschiennenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 11 nach den Wörtern „Grenze D/PL“ das Fußnotenzeichen „2a“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

„Ausbau für 160 km/h“

Begründung

Die im BVWP vorgesehene Ausbaugeswindigkeit von 120 km/h entspricht nicht den Anforderungen.

Das Projekt befindet sich im Paneuropäischen Korridor III, hat ein überdurchschnittlich hohes NKV (22,2) und verbessert wesentlich die Verbindung im Zulauf mit Osteuropa.

Die Strecke wird in Polen mit 160 km/h ausgebaut. (Gemäß Abkommen zwischen dem BMVBW und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Eisenbahnverbindungen vom 30. April 2003)

Für eine zukunftsfähige Lösung für den Güter- und Personenverkehr und für die EU-Osterweiterung ist der Ausbau auf 160 km/h erforderlich.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

6. Ausschussdrucksache 15(14)1142

ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau (2. Baustufe)

Mitte-Deutschland-Verbindung

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 2 der Anlage zu § 1 BundesschiennenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 eine neue fortlaufende Nummer einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau (2. Baustufe)“

Begründung

Die Beseitigung der Altlasten auf der Mitte-Deutschland-Verbindung im Streckenabschnitt Weimar–Jena–Gera–Glauchau und der Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h mit Neigetechnikfahrzeugen gehört zum Vordringlichen Bedarf im Gesetzentwurf. Dieses Vorhaben wird bis 2006 abgeschlossen.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Trasse, die im Zuge der EU-Osterweiterung weiter an Bedeutung gewinnen wird. Ein wesentliches Hindernis für eine Anbindung der Regionen Ostthüringen und Süd-West-Sachsen an den Personenfernverkehr ist die fehlende durchgehende Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Bisher ist die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Weimar bzw. Glauchau und Chemnitz elektrifiziert. Ein entscheidender betrieblicher Vorteil wäre, dass

Züge ohne Triebfahrzeugwechsel durchgängig verkehren können. Weiterhin ist der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Weimar–Glauchau erforderlich, um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Ost-West-Magistrale zu erhöhen. Obwohl bisher für dieses Projekt die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden konnte, hat es als Verbindungsachse zwischen Oberzentren sowie für die Anbindung an den Ballungsraum Leipzig Bedeutung. Es wird davon ausgegangen, dass die künftige Verkehrsentwicklung den Bau dieser Maßnahme rechtfertigt.

Die Elektrifizierung des noch fehlenden Abschnitts Weimar–Jena–Gera–Glauchau sowie dessen zweigleisiger Ausbau sollten daher im Bedarfsplan in den Weiteren Bedarf aufgenommen werden.

In der 47. Sitzung wurde vereinbart, den Antrag mit dem Antrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 15(14)1120 zu einem interfraktionellen Antrag zu erklären (wobei der Text des Koalitionsantrags maßgeblich ist). Der interfraktionelle Antrag wurde einstimmig angenommen.

7. Ausschussdrucksache 15(14)1136

ABS Braunschweig–Wolfsburg (2. Baustufe)

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 laufende Nummer 7 der Anlage zu § 1 BundesschiennenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b eine neue laufende Nummer 30 einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Braunschweig–Wolfsburg (2. Baustufe)“

In Folge dieser Änderung ist in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 bei der laufenden Nummer 7 das Wort „Wolfsburg“ zu streichen.

Begründung

Das Vorhaben im Gesetzentwurf–ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (2. Baustufe) (Artikel 1, Nummer 2, laufende Nummer 7) besteht aus zwei unterschiedlichen, voneinander getrennt zu betrachtenden Ausbauabschnitten. Dies gilt vor allem nach der Entscheidung für den Ausbau der Strecke Minden–Seelze.

Die Strecke Braunschweig–Wolfsburg dient der Verbesserung Fernverkehrsachse Frankfurt–Berlin und ist mit einem Investitionsvolumen von 50 Millionen Euro der wesentlich kleinere Bestandteil der bisher im Weiteren Bedarf vorgesehenen Gesamtmaßnahme. Die 2. Baustufe soll nun in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden.

Der Abschnitt Löhne–Braunschweig verbleibt wie vorgesehen im Weiteren Bedarf; er soll auf die Kapazitätserweiterung für den Ost-West-Güterverkehr unter Umfahrung des Knotens Hannover abzielen. Mit der Entscheidung für die Priorität der Strecke Minden–Hannover ist diese Zuordnung folgerichtig.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

8. Ausschussdrucksache 15(14)1135

NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13 nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen „2b“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

„2b Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim–Stuttgart ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim und Anbindung des Bahnhofs Darmstadt an die NBS“

Begründung

Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan mit Kosten von 1,772 Mrd. Euro enthalten und umfasst somit auch die um 435 Mio. Euro teure Bypass-Variante zur Umfahrung Mannheims. Diese Variante wird ausdrücklich abgelehnt. Die Auffassung der Bundesregierung, dass eine Sicherung der Möglichkeit auch künftig den Personenfernverkehr über den Hauptbahnhof Mannheim zu führen, ausreicht, wird nicht geteilt. Sie würde eine sich schleichend ausweitende Umfahrung des Wirtschaftsstandortes Mannheims zulassen. Dies soll ausgeschlossen werden.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis beider Varianten ist gleich. Ohne in die Zuständigkeit der beteiligten Länder für das Raumordnungsverfahren einzugreifen, soll die qualitative Festlegung zur Anbindung des Hauptbahnhofes Mannheims im Bundesschienenwegeausbaugesetz erfolgen.

Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass der Hauptbahnhof Darmstadt an die NBS angeschlossen wird.

Der Antrag wurde durch die Antragsteller für erledigt erklärt.

8. Ausschussdrucksache 15(14)1144

ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg

Der Ausschuss wolle beschließen:

Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe a laufende Nummer 20 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe a laufende Nummer 20 nach dem Wort „Augsburg“ das Fußnotenzeichen „1a“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

„1a Ausbau der Strecke Ulm–Augsburg für 230 km/h“

Begründung

Die Strecke ist Teil der europäischen Schienentransversale Paris–Straßburg–Stuttgart–München–Wien–Budapest“. Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 verankerte Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h entspricht nicht der Projektabsprache zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern. Anzustreben ist mindestens eine Geschwindigkeit von 230 km/h. Hierfür wäre abschnittsweise ein drittes Gleis erforderlich, um künftigen kapazitive Engpässen zu vermeiden. Der Freistaat Bayern ist bereit, die Maßnahmen am Streckenabschnitt Neuoffingen–Dinkelscherben vorzufinanzieren.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

9. Ausschussdrucksache 15(14)1141

ABS München–Mühldorf–Freilassing
(2. Baustufe und 3. Baustufe)

ABS Freilassing–Grenze D/A

Der Ausschuss wolle beschließen:

1. Zu Artikel 1 (Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 20 und Nummer 2 laufende Nummer 9 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 sind in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 20 nach dem Wort „2. Baustufe“ die Wörter „und 3. Baustufe“ sowie ein Fußnotenzeichen „2c“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

„2c Ausbau für 200 km/h“

2. Zu Artikel 1 (Nummer 3 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 3 eine neue laufende Nummer 12 einzufügen und der Text wie folgt zu fassen:

„ABS Freilassing–Grenze D/A“

In Folge dieser Änderung ist in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 die laufende Nummer 9 zu streichen. Die laufenden Nummern 10 bis 12 werden die Nummern 9 bis 11.

Begründung

Die Maßnahme „ABS München–Mühldorf–Freilassing“ ist ein wichtiges Projekt zum Lückenschluss der großräumigen hochgeschwindigkeitstauglichen Verbindung der Metropolen Paris–München–Wien–Budapest. Im Zuge der EU-Osterweiterung erhält diese West-Ost-Magistrale im Transeuropäischen Netz zunehmende Bedeutung. Auch von österreichischer Seite gibt es starke Signale zum Ausbau der Strecke Salzburg–Linz. Daher sollen beide Baustufen in den Vordringlichen Bedarf eingestellt werden.

Die in der 2. und 3. Baustufe geplanten Maßnahmen sichern die für einen ICE-Verkehr erforderliche Streckengeschwindigkeit von 200 km/h nicht ab.

Im Zuge der Realisierung der 2. und 3. Baustufe und des Ausbaus der Strecke Salzburg–Linz auf österreichischer Seite ist auch hochgeschwindigkeitstauglichen Lückenschluss zwischen Freilassing und Salzburg erforderlich. Hierzu sind frühzeitig die Vorbereitungen zu treffen und Kontakte mit dem Nachbarland aufzunehmen. Mit Abschluss der notwendigen Vereinbarung mit Österreich wird diese Strecke in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen und im Rahmen der laufenden Nummer 28 der Nummer 1 Buchstabe b im Artikel 1 realisiert. Die hier beantragte Aufnahme in die Liste der Internationalen Projekte soll die Beteiligten an eine konsequente Projektentwicklung binden.

Die Nummer 1 des Antrags wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt. Die Nummer 2 des Antrags wurde durch die Antragsteller für erledigt erklärt.

Die Fraktion der FDP hat folgende Änderungsanträge eingebracht:

1. Ausschussdrucksache 15(14)1201

Änderungsantrag zu Drucksache Nr. 15/1656

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes

Liste der Verkehrseinheiten des Entwurfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

Zu oben genannter Drucksache wird folgender Änderungsantrag gestellt:

bisher nicht enthalten:

| Lfd. Nr. | Land | Projektbezeichnung | Dringlichkeit |
|----------|------|--|---------------|
| | NW | Ausbau der Bahnstrecke Dortmund–Kamen–Hamm | |

neue Fassung:

| Lfd. Nr. | Land | Projektbezeichnung | Dringlichkeit |
|----------|------|--|---------------|
| | NW | Ausbau der Bahnstrecke Dortmund–Kamen–Hamm | WB |

Begründung

Der Streckenabschnitt weist eine hohe Dichte an Regionalverkehrs-zügen auf. Der Regionalverkehr wird infolge eines stark überdurchschnittlichen Wachstums der Fahrgastzahlen weiter zunehmen (Verdopplung der Fahrgastzahlen von 1997 bis 2003). Zudem verkehren hier zwei ICE- bzw. IC-Linien. Probleme ergeben sich sowohl durch das Auflaufen des Fernverkehrs auf den Regionalverkehr als auch durch die Kreuzung zweier Fernverkehrslinien in den Knoten Dortmund und Hamm.

In Folge der Probleme hat die Deutsche Bahn bereits angekündigt, dass die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ Düsseldorf–Erfurt ab dem Fahrplanwechsel zwischen Düsseldorf und Hamm nicht mehr über das Ruhrgebiet, sondern über Wuppertal geführt wird. Dies ist aus Sicht der Ruhrgebietsstädte und der zahlreichen Bürgerinnen und Bürger, die dort wohnen, kein sinnvoller Schritt.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

2. Ausschussdrucksache 15(14)1202

Änderungsantrag zu Drucksache Nr. 15/1656

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes

Liste der Verkehrseinheiten des Entwurfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege

Zu oben genannter Drucksache wird folgender Änderungsantrag gestellt:

bisher enthalten:

| Lfd. Nr. | Land | Projektbezeichnung | Dringlichkeit |
|----------|------|---|---------------|
| 17 | BW | ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier | VB |

neu:

| Lfd. Nr. | Land | Projektbezeichnung: | Dringlichkeit |
|----------|------|---------------------|---------------|
| | BW | ABS Kehl–Appenweier | VB |

Begründung

Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan gesondert auszuweisen und nicht zu subsumieren unter die Maßnahme ABS Ludwigshafen–Saarbrücken.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, durch die Novellierung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes werde deutlich, dass die Bundesregierung und das Parlament die integrierte Verkehrspolitik wichtig nähmen. Mit Hilfe des vorliegenden Gesetzentwurfs wolle man die Chancen aller Verkehrsträger fördern. Bei dieser Bundesverkehrswegeplanung werde zum ersten Mal ein höherer Betrag für den Erhalt des Schienennetzes aufgewendet, als für den Neu- und Ausbau. In seiner Stellungnahme habe der Bundesrat wenige zusätzliche Projekte gemeldet; dabei handele es sich um vernünftige Vorschläge, die man zum Teil aufgenommen habe. Die internationalen Projekte würden durch die gestellten Anträge vorangebracht. Die Koalitionsfraktionen hätten in ihren Anträgen einen Schwerpunkt auf internationale Projekte gelegt, weil die Chance der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr liege. Mit der EU-Osterweiterung entstehe ein interessanter Verkehrsmarkt, auf dem die Schiene eine Rolle spielen müsse.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte die Auffassung, die internationalen Verbindungen seien im Regierungsentwurf zu kurz gekommen. Da diese Aspekte aber in den Änderungsanträgen mit eingearbeitet worden seien, werde das Gesetz sicherlich besser werden als der Regierungsentwurf. Die Verbindungen zu den EU-Beitrittsländern müssten gestärkt werden. Insbesondere die Anbindung nach Polen sei von Bedeutung. Bei der Strecke Ahlbeck–Swinemünde–Ducherow stimme man mit dem Antrag der Fraktion der SPD überein, welcher eine höhere Einstufung des Projektes fordere. Man bitte um die Unterstützung der Hochgeschwindigkeitsverbindung Dresden–Prag, denn man sei sich im Wesentlichen darüber einig, dass eine leistungsstarke und schnelle Verbindung für die Achse Berlin–Dresden–Prag–Südosteuropa geschaffen werden müsse.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, man stehe einigen Änderungsanträgen der Fraktion der CDU/CSU zwar in der Sache aufgeschlossen gegenüber, müsse aber auf die Finanzierbarkeit der Projekte achten. Die Streichung des Projekts „Eiserner Rhein“ lehne man im Hinblick auf die Anbindung von Häfen als kontraproduktiv ab. Im Übrigen schließe sie sich den Ausführungen der Fraktion der SPD an.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, es sei unrealistisch, anzunehmen, dass der Verkehrsträger Schiene seine Leistung in den nächsten zehn Jahren verdoppeln werde. Mit dem Wegfall dieser Annahme werde die gesamte Finanzgrundlage für die Aufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern unglaubwürdig. Man stimme darin überein,

dass in der Zukunft deutlich mehr in den Erhalt der Schienenwege als in deren Neubau investiert werden müsse. Ein Ausbau der Schienenwege für den Güterverkehr mache nur vor dem Hintergrund eines grenzübergreifenden Verkehrsflusses Sinn. Dies sei aber nicht nur von den Planungen, sondern unter anderem von einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik abhängig. So müsse die jeweils andere Seite bei den internationalen Projekten zu einem Streckenausbau und einer Anpassung ihrer Rahmenbedingungen bereit sein, sonst werde man die eigenen ehrgeizigen Ziele nicht erreichen können. Da man bei den neuen EU-Mitgliedstaaten keine große Bereitschaft zu einem verstärkten Ausbau der Schienenwege sehe, gehe die Koalition von falschen Voraussetzungen aus und werde scheitern.

In seiner **48. Sitzung am 26. Mai 2004** hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 erneut beraten. Die Koalitionsfraktionen haben dazu zwei weitere Änderungsanträge zu Einzelprojekten eingebracht:

1. Ausschussdrucksache 15(14)1298

Projektbezeichnung (gemäß Drucksache 15/1656):

1.b) Vordringlicher Bedarf Neue Vorhaben, lfd. Nr. 7

Darstellung der Maßnahme:

ABS/NBS Seelze–Wunstorf–Minden

Antrag: Der Gesetzentwurf zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 15/1656) wird wie folgt geändert:

In Artikel 1 wird in die Anlage zu § 1 in der Nummer 1 b) Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben die laufenden Nr. 7 wie folgt geändert:

ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze

2. Ausschussdrucksache 15(14)1299

Projektbezeichnung:

3. Internationale Projekte, Nr. 10

Darstellung der Maßnahme:

ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A (3. Baustufe)

Antrag: Ergänzung des am 05. 05. 2004 einstimmig beschlossenen Änderungsantrages wie folgt:

In Artikel 1 ist die Anlage zu §1, Nr. 3, laufende Nummer 10 wie folgt zu ändern:

Die Maßnahme ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A (3. Baustufe) erhält die neue Bezeichnung „ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling–Burghausen (3. Baustufe)“.

Sie hat weiterhin einen Antrag eingebracht, der die Neufassung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthält, welche aus den angenommenen und von den Koalitionsfraktionen noch gestellten Einzelanträgen resultiert (Ausschussdrucksache 15(14)1301 alt).

Die **Fraktionen der CDU/CSU und FDP** kritisierten, dass die Koalitionsfraktionen noch eine Anzahl von Einzelanträgen (vor allem zum 5. Änderungsgesetz zum Fernstraßenausbaugesetz) eingebracht hätten, auf die man sich nicht rechtzeitig genug habe vorbereiten können. Sie beantragten eine Verschiebung der Schlussabstimmung auf den 16. Juni 2004.

Die **Koalitionsfraktionen** verwiesen darauf, dass nur wenige ihrer Einzelanträge vor dem Hintergrund des bisherigen Beratungsverlaufs neu seien und die übrigen bereits angekündigt gewesen seien bzw. es sich lediglich um redaktionelle Änderungen handele.

Nach einer ausführlichen Geschäftsordnungsdebatte und einer Unterbrechung der Sitzung für eine Sondersitzung der Obleute verständigten sich die Fraktionen darauf, die Schlussabstimmung auf den 16. Juni 2004 zu verschieben.

In seiner **49. Sitzung am 16. Juni 2004** hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 abschließend beraten.

Die **Koalitionsfraktionen** haben dazu eine Neufassung ihres Antrags auf Ausschussdrucksache 15(14)1301 alt eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1301 neu). Dieser zusammenfassende Antrag ist die Grundlage für die Beschlussempfehlung. Der Inhalt des Antrags ergibt sich daher aus dem Text der Beschlussempfehlung.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Einzelanträge der Koalitionsfraktionen auf den Ausschussdrucksachen 15(14)1298 und 15(14)1299 einstimmig angenommen. Den Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1301 neu hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP angenommen.

Er hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 15/1656 in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1301 neu mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP angenommen.

V. Begründung

Wegen der Begründung wird auf die Begründung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 15/1656 verwiesen.

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatterin

Eduard Lintner
Berichterstatter

Albert Schmidt (Ingolstadt)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

