

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Ulrich Lange, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Werner Simmling, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 17/5046 –

Sicherheit im Eisenbahnverkehr verbessern – Streckennetz mit Sicherungssystemen ausstatten

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Waltraud Wolff (Wolmirstedt), Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4854 –

Konsequenzen aus dem Zugunglück von Hordorf ziehen

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/4840 –

Umgehend die Konsequenzen aus dem Unglück von Hordorf ziehen

A. Problem

Zu Buchstabe a

Der genaue Hergang des tragischen Eisenbahnunfalls am 29. Januar 2011 auf der Strecke Magdeburg–Halberstadt bei Hordorf ist noch nicht abschließend geklärt. Fest steht jedoch, dass der Unfall auf einem eingleisigen Streckenabschnitt geschehen ist, der nicht mit einem Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet ist,

durch das ein Zug bei unzulässigem Überfahren eines Halt zeigenden Signals selbsttätig zum Halten gebracht wird. Das Vorhandensein einer solchen Zugsicherungsanlage hätte es verhindert, dass der Güterzug das Halt zeigende Hauptsignal hätte überfahren können, ohne dabei eine Zwangsbremmung auszulösen. In § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist geregelt, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Diese Regelung wird den besonderen Sicherheitsanforderungen im speziellen Fall des Begegnungsverkehrs auf eingleisigen Streckenabschnitten mit Beteiligung von Personenverkehrszügen nicht gerecht.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die EBO in § 15 dergestalt anzupassen, dass alle Hauptbahnen unverzüglich mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet werden müssen und für Nebenbahnen mit Personenverkehr eine Nachrüstung mit einer an die betrieblichen Erfordernisse angepassten Sicherungstechnik vorgeschrieben wird, die Mittel für die Nachrüstung von bundeseigenen Schienenwegen im Rahmen der 2,5 Mrd. Euro Zuschüsse des Bundes an die DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bereitzustellen und den Finanzbedarf für die Nachrüstung von Strecken von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch ein unabhängiges Gutachten ermitteln zu lassen und in Abstimmung mit den Bundesländern eine Finanzierungslösung zu finden.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend vorzuschreiben, dass eine flächendeckende Ausrüstung der Haupt- und Nebenstrecken des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes mit der Sicherungstechnik Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) oder mit einer vergleichbaren bzw. höherwertigen Sicherungstechnik in kürzest möglicher Frist, maximal binnen 18 Monaten, erfolgt, wobei höchste Priorität die Strecken, die von Personen- und Güterverkehr befahren werden, haben sollen; mit den Bundesländern Gespräche mit dem Ziel zu führen, dass diese entsprechende Vorgaben für die Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen erlassen; zu prüfen, welche Maßnahmen in der Übergangszeit für die Strecken ohne PZB zu treffen sind, um einen sichereren Bahnverkehr zu gewährleisten und einen Entwurf zur Änderung des § 15 Absatz 2 EBO zu erarbeiten, der beinhaltet, dass sämtliche Schienenstrecken mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik auszustatten sind.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Aufforderung an die Bundesregierung, den Entwurf für eine Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vorzulegen, in dem vorgeschrieben wird, dass eingleisige Strecken, bei denen im Personenverkehr Zugbegegnungen stattfinden, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, damit ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wobei für die entsprechende Nachrüstung des bestehenden Streckennetzes eine entsprechende Frist verbindlich vorgeschrieben werden soll.

Annahme des Antrags auf Drucksache 17/5046 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/4854 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/4840 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Keine.

Zu Buchstabe b

Annahme des Antrags.

Zu Buchstabe c

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 17/5046 anzunehmen,
- b) den Antrag auf Drucksache 17/4854 abzulehnen,
- c) den Antrag auf Drucksache 17/4840 abzulehnen.

Berlin, den 8. Juni 2011

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender und Berichterstatter

Werner Simmling
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Werner Simmling und Dr. Anton Hofreiter

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/5046** in seiner 96. Sitzung am 17. März 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/4854** in seiner 94. Sitzung am 25. Februar 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Den Antrag auf **Drucksache 17/4840** hat der Deutsche Bundestag in seiner 94. Sitzung am 25. Februar 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Antrag auf Drucksache 17/5046 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, den Entwurf für eine Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vorzulegen, in dem vorgeschrieben wird, dass eingleisige Strecken, bei denen im Personenverkehr Zugbegegnungen stattfinden, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, damit ein Zug selbstständig zum Halten gebracht werden kann, wobei für die entsprechende Nachrüstung des bestehenden Streckennetzes eine entsprechende Frist verbindlich vorgeschrieben werden soll.

Zu Buchstabe b

Der Antrag auf Drucksache 17/4854 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die EBO in § 15 dergestalt anzupassen, dass alle Hauptbahnen unverzüglich mit Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet werden müssen und für Nebenbahnen mit Personenverkehr eine Nachrüstung mit einer an die betrieblichen Erfordernisse angepassten Sicherungstechnik vorgeschrieben wird, die Mittel für die Nachrüstung von bundeseigenen Schienenwegen im Rahmen der 2,5 Mrd. Euro Zuschüsse des Bundes an die DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bereitzustellen und den Finanzbedarf für die Nachrüstung von Strecken von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch ein unabhängiges Gutachten ermitteln zu lassen und in Abstimmung mit den Bundesländern eine Finanzierungslösung zu finden.

Zu Buchstabe c

Der Antrag auf Drucksache 17/4840 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend vorzuschreiben, dass eine flächendeckende Ausrüstung der Haupt- und Nebenstrecken des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes mit der Sicherungstechnik PZB oder mit einer vergleichbaren bzw. höherwertigen Sicherungstechnik in kürzest möglicher Frist, maximal binnen 18 Monaten, erfolgt, wobei höchste Priorität die Strecken, die von Personen- und Güterverkehr befahren werden, haben sollen; mit den Bundesländern Gespräche mit dem Ziel zu führen, dass diese entsprechende Vorgaben für die Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen erlassen; zu prüfen, welche Maßnahmen in der Übergangszeit für die Strecken ohne PZB zu treffen sind, um einen sichereren Bahnverkehr zu gewährleisten und einen Entwurf zur Änderung des § 15 Absatz 2 EBO zu erarbeiten, der beinhaltet, dass sämtliche Schienenstrecken mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik auszustatten sind.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/5046 in seiner 36. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 52. Sitzung am 6. April 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 17/4854 in seiner 40. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 36. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 52. Sitzung am 6. April 2011 beraten und empfiehlt mit den Stim-

men der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe c

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/4840 in seiner 36. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Antrag in seiner 34. Sitzung am 23. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 52. Sitzung am 6. April 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Anträge auf Drucksachen 17/5046, 17/4854 und 17/4840 in seiner 33. Sitzung am 23. März 2011 und in seiner 34. Sitzung 6. April 2011 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, die drei Anträge seien sehr ähnlich. Sie betonte, der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP beinhalte sehr konkrete Handlungsanforderungen und nicht lediglich Prüfaufträge. Man wolle, anders als der Antrag der Fraktion DIE LINKE., auch nicht erst Übergangslösungen, sondern zeitnahe Änderungen.

Die **Fraktion der SPD** kritisierte, dass es auch vor dem Hintergrund des schweren Eisenbahnunglücks bei Hordorf nicht gelungen sei, einen Antrag gemeinsam auf den Weg zu bringen, weil die Fraktionen der CDU/CSU und FDP einen gemeinsamen Antrag mit der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt hätten. Sie bemerkte, in dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gebe es nur einen vagen Hinweis, wann es zur Einführung der PZB kommen solle, es würden Strecken der nicht bundeseigenen Bahnen nicht erwähnt und es gebe keinen detaillierten Finanzierungsvorschlag. Die Frage der Finanzierung müsse noch beantwortet werden, insbesondere für Strecken der Privatbahnen.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, der Hauptunterschied zwischen den Anträgen bestehe bei der Frage der Finanzierung der geforderten Maßnahmen. Sie sehe es nicht als erforderlich an, hierzu eine Festlegung zu treffen, da die aus Gesetzesänderungen folgenden Aufwendungen von den Unternehmen, wie allgemein üblich, aus dem Cash Flow aufzubringen seien. Es gebe aus ihrer Sicht daher keine Veranlassung, hier zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung zu stellen. Sie bedauerte ebenfalls, dass es zu keinem gemeinsamen Antrag gekommen sei, obwohl man sachlich übereinstimme, auch darin, dass man sehr schnell nach Lösungen suchen und diese Lösungen verwirklichen müsse.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bemerkte, die vorliegenden Anträge unterschieden sich inhaltlich nur minimal. Sie sprach sich dafür aus, eine konkrete Frist für die Nachrüstung von Eisenbahnstrecken mit der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) vorzusehen. Bei der Ausstattung mit PZB sollten nach ihrer Auffassung auch Güterverkehrsstrecken berücksichtigt werden. Sie bedaure, dass es 20 Jahre nach der deutschen Einheit nicht möglich sei, unter das Kapitel „Kalter Krieg“ einen Schlussstrich zu ziehen. Das Verhalten der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, welches einen gemeinsamen Antrag aller Fraktion verhindert habe, sei nicht mehr zeitgemäß.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, im Grunde bestehe im Ausschuss allseitige Einigkeit. Den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP befürworte sie inhaltlich weitgehend, sie spreche sich aber für weitergehende Festlegungen bezüglich des Einbaus der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) aus. Es sei jedoch sehr bedauerlich, dass es nicht gelungen sei, einen gemeinsamen Antrag aller Fraktionen zu erreichen, da die Regierungsfaktionen der CDU/CSU und FDP Probleme hätten, einen gemeinsamen Antrag mit der Fraktion DIE LINKE. zu stellen. Vor diesem Hintergrund werde man sich bei dem Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP enthalten.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Antrag auf Drucksache 17/5046 anzunehmen. Den Antrag auf Drucksache 17/4854 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abzulehnen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er, den Antrag auf Drucksache 17/4840 abzulehnen.

Berlin, den 8. Juni 2011

Werner Simmling
Berichtersteller

Dr. Anton Hofreiter
Berichtersteller

