



## Wortprotokoll der 84. Sitzung

### **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Berlin, den 7. November 2016, 14:00 Uhr  
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus  
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### **Einziges Tagesordnungspunkt**

**Seite 3**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### **Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

**BT-Drucksache 18/9524**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

**Gutachtlich:**

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichtersteller/in:**

Abg. Alexander Funk [CDU/CSU]

Abg. Gustav Herzog [SPD]

Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE.]

Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

### **Anlage Stellungnahmen**

**Seite 22**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



## **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### **Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

#### **BT-Drucksache 18/9524**

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die 84. Sitzung unseres Ausschusses mit einer öffentlichen Anhörung.

Wir haben uns schon in der letzten Oktoberwoche intensiv mit dem Schienenwegeausbaugesetz befasst und im Ausschuss über die einzelnen Projekte diskutiert. Nach dieser öffentlichen Anhörung werden wir ab 17 Uhr auch noch eine Anhörung zum Bundeswasserstraßengesetz durchführen; das ist dann die dritte Anhörung an diesem Tag.

Zur jetzigen Anhörung darf ich ganz herzlich unsere Gäste und Sachverständigen begrüßen, aber auch alle Zuhörerinnen und Zuhörer. Als Sachverständige haben wir hier Herrn Dirk Flege von der Allianz pro Schiene, Herrn Dr. Martin Henke, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, Herrn Thomas Kiel – er war vorhin schon dabei – vom Deutschen Städtetag, Professor Dr. Thomas Siefer von der Technischen Universität Braunschweig und Peter Westenberger vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen. Herzlichen willkommen! Ich darf mich bei Ihnen im Namen des Ausschusses für die schriftlichen Stellungnahmen recht herzlich bedanken. Diese wurden als Ausschussdrucksachen verteilt. Sie liegen hier aus und sind auch für alle im Internet abrufbar. Im Gegenzug haben wir den Sachverständigen das Wortprotokoll unserer 81. Sitzung zum Bundesschienenwegeausbaugesetz zur Verfügung gestellt, damit sie sich besser vorbereiten konnten. Ich bedanke mich noch einmal beim Sekretariat. Das war schon eine große Leistung.

Wir wollen heute wie folgt verfahren: Wir haben uns darauf verständigt, hier keine Eingangsstements der Sachverständigen vortragen zu lassen. Wir werden also gleich mit der Fragerunde beginnen. Das heißt, jedes Ausschussmitglied, das sich zu Wort meldet, kann bis zu zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige stellen. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute haben die Abgeordneten drei Minuten Zeit zur Fragestellung; diese Zeit

muss natürlich nicht vollständig ausgenutzt werden. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar auf den Fragesteller. Wir haben einen maximalen Zeitrahmen von zweieinhalb Stunden vorgesehen. Ich darf darauf hinweisen, dass wir, da wir wieder ein Wortprotokoll erstellen, die Namen immer vorher nennen müssen, damit man die Aussagen entsprechend zuordnen kann.

So weit alles verstanden? – Dann fangen wir mit der Fragerunde an. Die erste Frage hat die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Alexander Funk** (CDU/CSU): Mit dem Bundesverkehrswegeplan ist ja erstmalig ein fiktiver Fahrplan erstellt worden, der als Grundlage dient, um die Infrastrukturmaßnahmen voranzutreiben. Bezüglich des Deutschland-Takts 2030 richte ich meine erste Frage an Professor Siefer: Wie beurteilen Sie das Konzept des Bundesverkehrswegeplans gerade vor dem Hintergrund, dass ja zahlreiche Maßnahmen, zum Beispiel die Eisenbahnknoten, noch nicht bewertet sind und erst danach hochgestuft werden sollen? Kann so der Deutschland-Takt 2030 erreicht werden?

Eine ähnliche Frage habe ich an Herrn Dr. Henke: Ein weiteres Ziel ist ja auch, dass 740-Meter-Güterzüge verkehren können. Auch hier sind ja viele Maßnahmen noch nicht bewertet. Sie sollen, wenn sie die erforderliche Bewertung haben, hochgestuft werden. Wie beurteilen Sie das Konzept zur Erreichung des Ziels?

**Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer** (Technische Universität Braunschweig): Es ist richtig: Wir haben im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans in einer Arbeitsgemeinschaft zum ersten Mal den Schritt gemacht, dass wir auf Basis einer unterstellten Nachfrage und von Nachfrageprognosen einen Fahrplan entwickelt haben, der dann auf die Infrastruktur umgelegt wurde. Bei dieser fahrplanbasierten Planung wurden dadurch, dass Vorgaben im Fahrplan gegeben sind, bestimmte Engpässe ganz offensichtlich. Das ist anders, als wenn man eine Planung ohne Fahrplan macht. Hier sind tatsächlich Schwierigkeiten und Engpässe aufgetreten. Es ist richtig: Es ergeben sich teilweise Engpässe auf Strecken, weil entsprechende Kantenzeiten fehlen, um bestimmte Knoten innerhalb von bestimmten Zeiten miteinander zu verbinden. Wir konnten ja nicht die Bundesre-



publik Deutschland umbauen. Vielmehr haben wir bestimmte Orte, die zu verbinden sind. Es ist sicherlich richtig, dass man in einem ersten Schritt schaut, wo Streckeninfrastrukturen großräumig modifiziert oder neu gebaut werden müssen, um auf den Strecken größere Fahrzeitgewinne zu erreichen.

In einem nächsten Schritt müssen die Knoten untersucht werden. Denn bei Knoten sind durchaus Fahrzeitgewinne zu erzielen, wenn man entsprechende Einfahrgeschwindigkeiten oder aber auch parallele Einfahrten von verschiedenen Gleisen in die Knoten ermöglicht. Dass das jetzt nicht zeitgleich geschehen ist, ist dem Strategiewechsel bei der Planung geschuldet. Das muss man einfach sagen: Ein fahrplanbasiertes Planen dauert etwas länger, bringt aber auch deutlich tiefere Erkenntnisse. Da diese Änderung der Systematik quasi im Zulauf auf den neuen Bundesverkehrswegeplan stattgefunden hat, konnte einfach noch nicht alles untersucht werden. Es verbaut aber nicht den Schritt hin zu einem Taktfahrplan 2030; das muss man einfach sagen.

Vielleicht kann ich nachher noch mehr dazu sagen. Im Prinzip ist es richtig, erst einmal auf die Strecken und die Knoten zu schauen. Einige wichtige Knoten sind ja auch im Vordringlichen Bedarf. Sie werden schon parallel mitbetrachtet, müssen aber sicherlich noch etwas detaillierter untersucht werden.

**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Zunächst einmal möchte ich ausdrücklich begrüßen, dass das Bundeschienenwegeausbaugesetz das Ausbauprogramm für die Überholgleise für 740-Meter-Züge enthält. Das ist ein ganz großer Schritt nach vorne. Wir reden ja über Produktivitätsverbesserungen, durch die wir in der Lage sind, für den Schienen-güterverkehr Erhebliches zu bewirken. Er steht ja, wie allgemein bekannt, unter großem wirtschaftlichem Druck. Man kann durch den Ausbau der Überholgleise, der ja teilweise gar nicht so einen großen Aufwand mit sich bringt – manchmal braucht man nur ein Signal zu versetzen oder ein paar Meter Gleis zu ergänzen –, eine riesige Hebelwirkung entfalten. Insofern ist es schon gut, dass dieses Vorhaben es in das Bundeschienenwegeausbaugesetz geschafft hat.

Schade ist natürlich, dass es noch nicht im Vordringlichen Bedarf ist. Das wäre ja auch aus planungsrechtlicher Sicht hilfreich angesichts der Privilegierungen der Projekte im Vordringlichen Bedarf. Es ist sicherlich auch eine Herausforderung, das jetzt vernünftig in den Vordringlichen Bedarf zu überführen. Ich hatte mich im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erkundigt, und nach den Aussagen von dort ist es so, dass man mit der Prüfung wohl sehr weit fortgeschritten ist. Das dürfte ja auch, denke ich, ein Anreiz sein – ich weiß nicht, ob der Ehrgeiz da zu befriedigen ist –, es vielleicht noch in das Gesetzgebungsprojekt mit einzubeziehen; auf jeden Fall sollte es sehr rasch passieren. Dies gilt auch für viele andere Dinge, die noch in diesem Schwebestadium des potenziellen Bedarfs sind und zur Entscheidung gebracht werden sollten. Das wäre sehr hilfreich.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte eine sehr allgemeine Eingangsfrage an zwei der Sachverständigen stellen. Wir hatten gerade die allgemeine Anhörung zum Bundesverkehrswegeplan. Jetzt haben wir Experten in Sachen Schiene hier am Tisch sitzen; das war vorhin nicht der Fall. Deshalb möchte ich gerne Herrn Dirk Flege von der Allianz pro Schiene und Peter Westenberger vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen fragen, wie sie die Gesamtwirkung der bisher vorgelegten Pläne für den neuen Bundesverkehrswegeplan einschätzen.

Die Allianz pro Schiene ist ja wirklich ein breites Netzwerk von Organisationen, Verbänden, auch Gewerkschaften und Unternehmen, die im Schienenbereich tätig sind. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen vereint viele von denen, deren Mitwirkung notwendig ist, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene hinzukriegen. Wir hatten in der letzten Runde die Frage thematisiert, ob der Bundesverkehrswegeplan insgesamt in die richtige Richtung geht, nämlich dass Verkehr, schädlicher Verkehr, auch klimaschädlicher Verkehr, reduziert werden kann und Alternativen, insbesondere zum Lkw-Verkehr und zum Autoverkehr, auf der Schiene realisiert werden können. Das wäre meine Eingangsfrage: was Sie generell über diese Bundesverkehrswegeplanungen denken. Ich würde dann in der nächsten Runde zu konkreteren Fragen kommen.



**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene e. V.): Wenn Sie nach den Gesamtwirkungen und der richtigen Richtung fragen, Frau Leidig, muss ich sagen: Es ist natürlich immer eine politische Setzung, was die richtige Richtung ist. Es gibt ja viele Aspekte, die Politiker berücksichtigen müssen. Ich denke, ein Aspekt, an dem man heutzutage nicht vorbeikommt, ist der Klimaschutz. Das Abkommen von Paris ist ja nun von Deutschland, von der Staatengemeinschaft unterzeichnet worden. Wenn man diesen Teilaspekt nimmt, sieht man, dass der Bundesverkehrswegeplan nicht die Kriterien der richtigen Richtung erfüllt, weil die Maßnahmen insgesamt, die ganze Planung sehr stark am verkehrspolitischen Status quo orientiert sind. Das heißt, hier wird nicht eine Planung für eine wie auch immer geartete Verkehrswende vorbereitet, sondern es werden – wie in den vergangenen Jahrzehnten auch – die Mittel des Bundes für die Bundesinfrastruktur, Verkehrsweginfrastruktur prioritär in das Straßensystem investiert. Damit zementiert man natürlich auch den sogenannten Modal Split der Verkehrsträger. Insofern hat sich da nichts Grundlegendes geändert, obwohl die Herausforderungen im Verkehrsbereich nicht mehr dieselben wie vor 20 oder 30 Jahren sind.

Was uns als Vertreter des Schienensektors stört – das ist eben schon angesprochen worden; ich will es aber etwas pointierter formulieren –, ist diese Kategorie „Potenzieller Bedarf“, die es nur bei Schienenverkehrsprojekten gibt. Man kann den Potenziellen Bedarf auch anders bezeichnen und sagen: Es ist nicht zu Ende geprüft. Das heißt, der Bund, das Ministerium, die ja nun jahrelang Zeit hatten, diese Planung vorzubereiten, haben bei der Straße sehr, sehr viele Projekte zu Ende geprüft und bewertet. Bei der Schiene sind 40 von 100 Projekten nicht zu Ende geprüft worden. Herr Professor Siefert, das kann man mit dem Strategiewechsel bei der Planung begründen; aber ich glaube nicht, dass man 40 Projekte in den Potenziellen Bedarf packen muss, sondern einiges kann in den Vordringlichen Bedarf übernommen werden. Das ist eine politische Setzung.

Nehmen wir einmal die 740-Meter-Züge und die entsprechenden Maßnahmen. Es besteht meines Erachtens kein Grund, warum man wegen eines fahrplanbasierten Planungsansatzes, den wir als Allianz pro Schiene vom Grundsatz her begrüßen, das in den Potenziellen Bedarf packen muss. Das

kann auch in den Vordringlichen Bedarf übernommen werden mit dem Zusatz: Sofern der Nutzen-Kosten-Faktor über 1 liegt, ist es automatisch Vordringlicher Bedarf. Also: Diese Sonderkategorie und nur bei der Schiene nicht zu Ende zu prüfen, das geht nicht in die richtige Richtung.

Der letzte Punkt – ich will das jetzt hier nicht zu ausführlich machen; auch das ist ein Spezifikum für die Schiene – ist, dass regionale Verkehrsprojekte bei der Schiene generell nicht akzeptiert werden, bei der Straße dagegen sehr wohl. Wir haben über 500 Ortsumgehungen, die 25 Prozent des Gesamtbudgets bei den Fernstraßen ausmachen. Die durchschnittliche Länge einer Ortsumgehung beträgt 5 Kilometer. Bei der Schiene heißt es pauschal: Regionale Verkehrsprojekte werden nicht akzeptiert, das sei Sache der Länder. Das leuchtet uns von der Systematik und Methodik nicht ein. Das ist natürlich relevant, was die Investitionssummen anbelangt. Die einzige Ausnahme ist der RRX. Er ist als regionales Schieneninfrastrukturprojekt zugelassen. Alle anderen, wie gesagt, werden pauschal abgelehnt. Ich glaube nicht, dass das in die richtige Richtung geht. – Diese drei Punkte waren sozusagen mein erstes Statement.

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Ich habe die vorherige Anhörung weitgehend mitbekommen. Ich glaube, dass man das alte Bild von dem halbleeren und dem halbvollen Glas bemühen muss. Es ist ja vorher auch kurz über die Frage der Modal-Split-Zielsetzung diskutiert worden und dabei infrage gestellt worden, ob Modal-Split-Ziele, wie sie noch im alten Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, wirklich tauglich für die Verkehrspolitik sind. Ich glaube, sie sind kein Selbstzweck, aber sie sind für die angesprochenen Ziele, die auch Herr Flege eben genannt hat, durchaus ein tauglicher Indikator; so waren sie auch in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zu verstehen. Insofern muss man bei der Betrachtung dessen, was man beim Bundesverkehrswegeplan 2030 modelliert hat, sagen, dass die Verschiebung des Modal Splits um 1 Prozentpunkt zugunsten der Schiene gegenüber der Straße kein großer Wurf ist. Dies wird – das ist ja auch in der vorherigen Runde schon andiskutiert worden – wahrscheinlich unterdurchschnittlich dazu beitragen, die Klimaschutzziele zu erfüllen.



Die vorhin mehrfach gefallene Äußerung, dass Infrastrukturplanung eben nicht zu allen Politikfeldern etwas beitragen könnte, greift da, glaube ich, zu kurz. Denn hinter dem Bundesverkehrswegeplan oder dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und den beiden anderen Ausbaugesetzen stehen Milliardeninvestitionen, also Ressourcen des Staates, die für die Ziele des Bundes natürlich nützlich eingesetzt werden sollten. Das ist ein bisschen so, als würde man über E-Government sprechen und dann der Bundesdruckerei eine neue Offsetdruckmaschine für Formulare beschaffen. Ich glaube, da sollte – das war ja auch eine Conclusio in unserer schriftlichen Stellungnahme – nach dem Abschluss dieses Gesetzgebungsverfahrens sofort weitergemacht werden.

Das halbvolle Glas sehe ich bei der Abkehr von der Philosophie des Ausbaus der Schienenwege rein für Hochgeschwindigkeitsstrecken bei Personenverkehren. Das ergibt sich auch schon daraus: Viele der Projekte sind mittlerweile entweder realisiert oder fast realisiert. Wir haben – jetzt speziell aus Sicht des Güterverkehrs, aber das betrifft auch andere Verkehrsarten – noch mit der Abarbeitung einer ganzen Reihe von vorschnell abgeschlossenen Staatsverträgen zu tun, die bei unterdurchschnittlicher verkehrlicher Wirkung den Investitionshaushalt belastet.

Ich will nicht rumunkeln, aber dass die Diskussion über Schienenprojekte schwieriger geworden ist, als sie es vor 10 oder 15 Jahren war, ist in allererster Linie auf die höhere Lärmsensibilität der Bevölkerung zurückzuführen. Dies hat dazu geführt, dass über Untertunnelungsprojekte in einem Ausmaß gesprochen wird – die Länge der Tunnel würde zusammenaddiert Hunderte von Kilometern ergeben –, das für die Ersteller von Tunneln sicher sehr interessant ist, aber nicht nur für das Nutzen-Kosten-Verhältnis, sondern auch für die Perspektive, den Schienenverkehr schnell zu verbessern, der Tod wäre. Da will ich ein bisschen rumunkeln und sagen, dass in den derzeitigen etwas diffusen Unterlagen noch nicht so richtig zu erkennen ist, wie es am Mittelrhein diesbezüglich aussieht, wie es zwischen Mannheim und Frankfurt sowie zwischen München und Rosenheim mit den Tunnelforderungen weitergeht oder eben auch mit der Diskussion über den Riesentunnel zwischen Dresden und Prag. Die Stichworte stehen durchaus in der Projektliste, aber es ist nicht

klar, was auf den Folgestufen passieren wird.

Das ist ein bisschen das Problem – Herr Flege hat es auch schon angesprochen –: Der Paradigmenwechsel ist sichtbar, und er ist sinnvoll. Die Fahrplanorientierung ist aus Sicht des Güterverkehrs und sicherlich vor allem des Personennah- und -fernverkehrs sinnvoll, aber eigentlich ist es zu früh, dieses Werk jetzt so zu beschließen. Ich glaube, der Verkehrsausschuss und der Bundestag insgesamt, aber auch der Bundesrat und die anderen Beteiligten müssen an dem Thema weiterarbeiten.

Letzter Punkt – er gehört nicht so richtig zum Gesetz, muss aber natürlich aus unserer Sicht mitgedacht werden; das ergibt sich aus den Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans so oder so – ist: Das, was man bei der Schiene vorhat, ist unterfinanziert. Mit im Schnitt knapp 1,8 Milliarden Euro pro Jahr zwischen 2016 und 2030 wird man nicht die Sprünge machen können, die die Projektliste eigentlich vorgibt.

Abg. **Kirsten Lüthmann** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Henke. Die erste Frage bezog sich auf den Deutschland-Takt. Meine Frage ist jetzt weiter gefasst: Wie beurteilen Sie das Schienenwegeausbaugesetz im Hinblick auf die Geeignetheit, die zusätzlichen Verkehre, die bis 2030 prognostiziert wurden, abwickeln zu können?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Siefer. Wir haben ja eben vom Sachverständigen Flege gehört, dass die Eingruppierung in den potenziellen Bedarf eine politische Eingruppierung sei. Nun gibt es die Aussage – und zu der tendiere ich –, dass es eine Frage der Haushaltsordnung ist. Unsere Haushaltsordnung – an die sind wir gebunden – hat Gesetzescharakter. Dinge, die nicht durchgerechnet sind und nicht über 1,0 sind, können nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Jetzt meine Frage an Sie: Wir haben ja nun festgestellt, dass die Sachen im potenziellen Bedarf noch nicht gerechnet sind. Wenn sie gerechnet sind, müssen wir entscheiden, ob sie dazu beitragen können, unser Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen und entsprechend alles abzuwickeln, erreichen können. Ist denn aus Ihrer Sicht der potenzielle Bedarf, so wie er dargestellt ist, also die Dinge, die man sich noch genauer anschauen muss, ausreichend? Ist das geeignet, oder würden Sie sagen:



„Passt mal auf, da solltet ihr vielleicht das eine oder andere noch einmal anschauen und mit reinnehmen“?

**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Frau Lühmann, auf Ihre Frage hin kann ich zunächst einmal feststellen, dass dieser Bundesverkehrswegeplan jedenfalls wesentlich geeigneter ist, den Mehrverkehr abzubilden oder zu seiner Bewältigung beizutragen, als es alle bisherigen waren. Das liegt unter anderem daran – das muss man an dieser Stelle einmal ganz deutlich loben –, dass noch nie so viele Vorschläge aus der Sicht der Nutzer eingebracht werden konnten. Wir machen ja alle zwei Jahre zusammen mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger eine Liste – da wird auch der Personenverkehr vollständig abgebildet –, in der der Bedarf an Investitionsmaßnahmen von der Praxis her beurteilt werden soll. Wie gesagt, das ist eine lange Liste; sie umfasst über 400 Projekte. Vielleicht haben wir ein bisschen Schuld daran, dass man es nicht geschafft hat, bei den vielen Projekten, die man hier eingebracht hat, alles nachzurechnen. Diese Projekte sind realistischer. Es gibt weniger Prestigeprojekte, so wenig Prestigeprojekte wie in keinem bisherigen Bundesverkehrswegeplan, auch wenn natürlich zuzugeben ist, Herr Kollege Westenberger, dass es durch Staatsverträge, die vielleicht eher wirtschafts- und außenpolitische Hintergründe haben, noch teilweise Belastungen gibt.

Auch sehr zu loben ist, dass die Ausrichtung auf das Gesamtnetz und auch dessen Leistungsfähigkeit verstärkt worden ist, dass es nicht allein die Einzelprojektbetrachtung ist. Das hängt auch mit der fahrplanbezogenen Betrachtung zusammen. Das ist auf jeden Fall sehr positiv.

Es ist erforderlich, in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass viele der insbesondere für den Mehrverkehr auf der Schiene wichtigen kleinen Maßnahmen eben noch in diesem Zwischenzustand sind. Wie gesagt, auch die Knotenmaßnahmen sind eine Herausforderung. Sehr wichtig in dem Zusammenhang ist auch der Ausbau des Schienennetzes für 740-Meter-Züge. Hierdurch würden sozusagen statt fünf Güterzügen nur noch vier fahren. Dies würde auch eine Verringerung der Trassennutzung, also des Trassenverbrauchs, auf den Strecken und übrigens auch Lärmverrin-

gerung mit sich bringen. Das sind wichtige Maßnahmen.

Ich würde sehr stark an das Bundesverkehrsministerium und diesen Ausschuss appellieren, hier Druck zu machen, dass diese kleinen Maßnahmen, die ganz besonders schnell zu Wirkungen führen und die Kapazitäten schnell nach vorne bringen können, möglichst rasch mit diesem Label des Vordringlichen Bedarfs versehen werden. Also aus meiner Sicht ist die Bilanz insgesamt positiv, aber ich sehe eine Herausforderung im Hinblick auf die Konkretisierung.

**Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer** (Technische Universität Braunschweig): Frau Lühmann, die Frage bezüglich des potenziellen Bedarfs ist ganz schwierig. Es gibt natürlich Gutachter, die eine gewisse Prognose machen. Allerdings werden die Verkehre, die wir im Moment im Fokus haben, der Fernverkehr und der Güterverkehr – wir haben darüber ja eben schon diskutiert –, immer als eigenwirtschaftliche Verkehre durchgeführt, wie es so schön heißt. Es wird also nur gefahren, wenn das Verkehrsunternehmen damit zumindest einen kleinen Gewinn machen kann. Die Gewinnmargen im Güterverkehr sind ja zurzeit – das werden mir die anderen Sachverständigen hier bestätigen – sehr, sehr minimal.

Das, was wir hier planen, hat auch den Charakter eines Angebots, damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Verkehre überhaupt abwickeln können. Und dann – hier möchte ich an das anschließen, was Herr Henke gesagt hat – ist natürlich sehr wichtig: Die Züge, die gefahren werden, müssen wirtschaftlich sein. Es ist zum Beispiel wichtig, dass die volle Zuglänge ausgenutzt werden kann, dass man also nicht mit kurzen Zügen, zum Beispiel 500-Meter-Zügen, fahren muss, sondern mit 740-Meter-Zügen fahren kann. Wichtig ist ferner, dass man entsprechende Umläufe gestalten kann, aber auch, dass man Trassenpreise hat, die in das Gesamtsystem des Angebots passen.

Auch an dieser Stelle möchte ich das betonen, was Herr Henke eben schon gesagt hat: Da dieser Bundesverkehrswegeplan nicht dadurch gekennzeichnet ist, dass plötzlich neue Trassen gebaut werden, die im Hochpreissegment liegen, sondern dadurch, dass es um viele Engpassbeseitigungen und viele Maßnahmen an Trassen geht, die zu



normalen Trassenpreisen befahren werden können, ergibt sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen natürlich die Möglichkeit, konkurrenzfähige Angebote zu machen, um dann auch im Wettbewerb mit der Straße erfolgreich sein zu können. Von daher denke ich – um auf Ihre Frage zu antworten –, dass alle bzw. fast alle Maßnahmen, die hier abgearbeitet werden, die zum Teil noch im Potenziellen Bedarf enthalten sind – da gebe ich Ihnen recht – und weiter konkretisiert werden müssen, dazu beitragen werden, das System auch für den normalen Eisenbahnverkehr attraktiver zu machen und damit weitere Transporte auf die Schiene zu verlagern, was unter Umweltaspekten und ähnlichen Gesichtspunkten auch dringend notwendig ist.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage leite ich mit zwei Beispielen im Hinblick auf den Vergleich zwischen dem System Straße und dem System Schiene ein. Bei der Straße wurde die Engpassanalyse stundengenau vorgenommen, während diese Werte beim System Schiene gemittelt dargestellt wurden. Im Ergebnis heißt das, dass bei der Straße die Stauzeiten um 42 Prozent verringert werden sollen, dass bei der Schiene aber nur 13 Prozent der Zugverspätungen abgebaut werden sollen.

Das zweite Beispiel, bezogen auf die Straße, lautet: 25 Prozent der Projekte sind nicht großräumig wirksam; 11,5 Milliarden Euro sind dafür vorgesehen. Demgegenüber sind es bei der Schiene praktisch 0 Prozent, weil die Schienenpersonennahverkehrsprojekte nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind, jedenfalls nicht nach Auffassung der Bundesregierung.

Meine erste Frage geht an Sie, Herr Westenberger: Wie bewerten Sie den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vor dem Hintergrund des Ziels einer Verkehrswende, also der Vergrößerung der Marktanteile der Schiene im Modal Split der verschiedenen Verkehrsträger?

Meine zweite Frage geht an Herrn Dirk Flege. Von Ihnen möchte ich gerne wissen: Wie bewerten Sie generell die Negierung der Bundesregierung, Verantwortung für sogenannte Schienenpersonennahverkehrsmaßnahmen zu übernehmen? Sie konnten ja im Protokoll nachlesen, dass keinesfalls nur SPNV-Maßnahmen ausgenommen sind, sondern auch solche Maßnahmen für Strecken, auf denen

zwar nicht so viel, aber doch auch Fernverkehr oder Güterverkehr rollt. Das heißt, es wurden die Strecken ausgenommen, die keine Hauptstrecken sind. Wie bewerten Sie das?

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Zunächst einmal zur Frage des Modal Split. In diesem Jahrzehnt hat sich der Modal Split im Schienengüterverkehr nicht über 18 Prozent hinausbewegt. Das wird in der Öffentlichkeit meistens so interpretiert, als würde das einen Niedergang des Schienengüterverkehrs bedeuten. Das wird in öffentlichen Diskussionen über unternehmerische Entwicklungen vereinzelt auch so dargestellt. Ich kann Ihnen nur zustimmen, Herr Siefer: Die wirtschaftliche Situation ist angespannt. Trotzdem hat es ein kontinuierliches Wachstum im Schienengüterverkehr gegeben. Auf der Schiene findet Wachstum statt. Die Erwartungen sind, dass es selbst unter den Randbedingungen, die in der Prognose angenommen worden sind, zu einem deutlichen Wachstum im Schienengüterverkehr kommen wird.

Beim Personenverkehr ist, wie schon beim letzten Bundesverkehrswegeplan, eine etwas verhaltenere Entwicklung prognostiziert worden, um es so auszudrücken. Letztendlich muss man festhalten – ich glaube, das war auch das, was Dirk Flege am Anfang meinte –, dass die Rahmenbedingungen, die für die Verkehrsteilnehmer insgesamt gesetzt werden – dabei ist das Infrastrukturangebot nur ein Teil, wenn auch ein sehr wichtiger, und vor allen Dingen ein Teil mit höchster staatlicher Verantwortung –, das Verkehrsmittelwahlverhalten sowohl beim Personenverkehr als auch beim Güterverkehr beeinflussen.

Herr Siefer hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Produktionskosten im Schienengüterverkehr durchschlagen. Den Verladern geht es bei ihrer Entscheidung bei der Wahl des Verkehrsmittels erstens um den Preis, zweitens um den Preis und drittens um den Preis; erst dann folgen Qualität und Zuverlässigkeit. Das ist im Personenverkehr sicherlich ein bisschen anders. Dort spielen auch andere Faktoren eine Rolle.

Ohne jetzt den Rahmen sprengen zu wollen, möchte ich an dieser Stelle sagen, dass die verkehrspolitische Zielsetzung, sich über den Modal Split einen Überblick darüber zu verschaffen, welches Verkehrsgeschehen es in 10, 15 Jahren geben



wird, eine Hilfskonstruktion ist, um die Infrastruktur, aber auch die Rahmenbedingungen zu gestalten. Die infrastrukturellen Vorstellungen, die wir im Bundesschienenwegeausbaugesetz finden, laufen nach meinem Dafürhalten darauf hinaus – das steht dort auch so geschrieben –, das prognostizierte Wachstum bedarfsorientiert abfahren zu können, aber nicht unbedingt darauf, angebotsseitig Maßnahmen zu ergreifen – vor allen Dingen in der erforderlichen Geschwindigkeit –, um dieses Wachstum im Sinne einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu stärken.

Was die Systematik betrifft, wird vom Bund betont, dass man für die SPNV-Projekte nicht zuständig sei. Diese Auffassung kann man vertreten; es gibt allerdings auch gute Gegenargumente. Sie widerspricht in dieser Form aber mit Sicherheit dem Anspruch, integriert zu arbeiten, den man sonst an die Planung hatte. Es gibt Dutzende, wahrscheinlich sogar Hunderte von Beispielen für eine gegenseitige Beeinflussung. Das deutsche Schienennetz ist in großen Teilen durch Mischverkehre geprägt. Deswegen ist es völlig abstrus, eine Bundesschienenwegeplanung zu betreiben, ohne vor allen Dingen die Knoten und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Knoten zu bedenken und somit auch das, was die Länder letztendlich bestellen müssen, mit in die Planung einzubeziehen. Das ist ja angekündigt worden, und zwar bei der Knotenplanung. Deswegen stellt sich, wie ich finde, bei der ganzen Diskussion die Frage, ob der Bund die Aussage treffen möchte, dass er keine SPNV-Projekte finanziert – was so auch nicht richtig ist; er trägt bei SPNV-Projekten ja teilweise schon heute gewisse Anteile mit –, bzw. welche Aussage eigentlich damit verbunden sein soll, dass der SPNV nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans und seiner Systematik sei.

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene e. V.): Herr Gastel, Sie haben zwei Punkte angesprochen, bei denen Schiene und Straße offensichtlich unterschiedlich behandelt werden. Erstens ging es um die Stauzeiten bzw. die Kapazitätsengpässe und darum, wie man sie bei Schiene und Straße misst. Zweitens ging es um die großräumigen Maßnahmen, die bei der Schiene – als Dogma – gegeben sein müssen, bei der Straße aber nicht. Ich glaube, es gibt noch eine dritte große Ungleichbehandlung, und zwar die Art und Weise, wie man den

Nutzen-Kosten-Faktor berechnet.

Ich habe mir das Wortprotokoll der Sitzung vom 26. Oktober dieses Jahres angeschaut, in der der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann Auskunft darüber gegeben hat, warum viele Schienenprojekte nicht enthalten sind. Bei mir kommen Zweifel auf, ob man wirklich versucht, den unterschiedlichen Gegebenheiten bei beiden Verkehrsträgern ausgewogen gerecht zu werden. Sie, Herr Ferlemann, haben gesagt, man müsse aufpassen, dass man selbst beim RRX nicht unter den Nutzen-Kosten-Faktor 1 komme. Ich glaube, es ist hier im Raume unstrittig, dass das für NRW ein wirklich sinnvolles Projekt ist. Die Ortsumgehungen sind, wie gesagt, alle hineingekommen. Ich habe mir sagen lassen, dass von allen Straßenverkehrsprojekten 19 in der Kategorie „Kein Bedarf“ gelandet sind und über 1.400 im Bedarf enthalten sind. Man kann also, etwas salopp formuliert, sagen: Bei der Straße springen alle Projekte über den Nutzen-Kosten-Faktor 1 – unter anderem aufgrund der sehr starken Berücksichtigung der Reisezeit –, bei der Schiene ist es selbst für Projekte wie den RRX schwierig, den Nutzen-Kosten-Faktor 1 zu überspringen. Ich glaube, da muss man sich die Methodik noch einmal grundsätzlich ansehen; denn sie scheint dem Verkehrsträger Schiene nicht gerecht zu werden.

Herr Gastel, Sie fragten nach den regionalen Schienenprojekten. Wir haben uns einmal die Mühe gemacht, zu schauen: Wo baut man nach der bisherigen Nutzen-Kosten-Methodik Straßen, während man sie bei der Schiene negiert? Auch diese Frage war am 26. Oktober dieses Jahres in der internen Befassung hier Thema. Als vom Abgeordneten Zierke die Karniner Brücke genannt wurde, hat Herr Ferlemann ganz pauschal gesagt: Das rechnet sich überhaupt nicht, nie und nimmer; da kann auch gar kein Güterverkehr fahren. – Ja, das ist klar. Wenn keine Gleise da sind, kann kein Schienengüterverkehr fahren. Gleichzeitig bauen Sie für 100 Millionen Euro eine Ortsumfahrung Wolgast; da wird also in die Straße investiert. Dass dann, wenn Sie nur die Straße ausbauen – das meinte ich vorhin auch in meinem Eingangsstatement –, der bestehende Modal Split fortgeschrieben wird und nichts auf der Schiene von Polen nach Deutschland transportiert wird, ist klar.



Aber ich glaube, es ist nicht im Sinne der Alternativenprüfung und des integrierten Ansatzes, dass man einseitig die Straßen und Ortsumgehungen highlightet, während man bei der Schiene pauschal sagt: „Das rechnet sich nicht“, zumal die Begründungen – auch sie sind interessant – durchaus voneinander abweichen. In der Vorhabenliste heißt es in der Regel: Es besteht kein Bedarf, da es ein ausschließlich regionales Projekt ist. – Der Staatssekretär hat beim letzten Mal allerdings sehr stark mit dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit argumentiert. Das setzt voraus, dass eine Prüfung stattgefunden hat. Das war für mich nicht ganz einleuchtend.

Letzter Aspekt, Herr Gastel. Sie sagten: Es betrifft nicht nur den SPNV. – Das ist richtig. Wir finden bei der Schiene, wie ich finde, auch eine Ignoranz mit Blick auf regionale Güterverkehrstrecken. Ein Beispiel möchte ich hier nennen, und zwar den Lückenschluss zwischen Blankenstein an der Saale und Marxgrün. Da ist eine große Papierfabrik. Es geht um 6 Kilometer Schiene, die man bauen müsste. Auch das wird pauschal negiert, und zwar mit der Begründung – so steht es wortwörtlich in der Liste –: kein Nutzen für den überregionalen Verkehr. Tatsache ist, dass die Güterzüge jetzt einen Umweg von 200 Kilometern fahren müssen. Es finden dort Transporte statt. Diese Maßnahme ist für den überregionalen Verkehr natürlich relevant. Auch das ist ein Beispiel dafür, dass regionale Güterverkehrstrecken pauschal hinten herunterfallen und nicht einmal geprüft werden. Das hat definitiv Schlagseite. Als Antwort auf Ihre Frage sage ich also: Schiene und Straße werden nicht nur im Schienenpersonennahverkehr, sondern auch im regionalen – oder sogar im überregionalen – Güterverkehr unterschiedlich behandelt, was die Prüfung angeht.

**Vorsitzender:** Dann kommen wir jetzt zur zweiten Runde.

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich darf Professor Siefer zwei Fragen stellen. Zunächst: Wie ist Ihre Einschätzung zur Entscheidung des BMVI, Projekte mit überwiegend Nahverkehrsnutzen nicht in den BVWP aufzunehmen? Dieses Thema hatten wir zwar schon, aber in diesem Zusammenhang hätten wir das gerne noch einmal vertieft.

Dann, Herr Professor Siefer, zur Rolle des Zielfahrplanes in der langfristigen Infrastrukturpla-

nung. Hier geht es mir um die Frage, ob man das mit ausreichender Zuverlässigkeit bereits jetzt, also derart frühzeitig, festlegen kann.

**Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer** (Technische Universität Braunschweig): Fangen wir mit dem Nahverkehr an. Sie haben ja gerade nach dem Zielfahrplan gefragt. Ganz wichtig ist: Wenn man eine fahrplanbasierte Infrastrukturplanung macht bzw. machen will, dann werden alle Verkehre – der Schienenpersonenfernverkehr, der Schienenpersonennahverkehr und der Güterverkehr – gemeinsam betrachtet. Es wird, weil wir ja auf dem ganz überwiegenden Teil unseres Netzes einen Mischverkehr haben, offensichtlich, wo sich diese Verkehre gegenseitig beeinflussen. Wenn Maßnahmen durchgeführt werden, dann ist es so, dass davon alle Verkehre profitieren, das heißt auch der Nahverkehr. Dort, wo es zum Beispiel aufgrund einer sehr starken Zunahme des Nahverkehrs Schwierigkeiten gab, die anderen Verkehre abzuwickeln oder durchzuführen, wurde das ebenfalls offensichtlich.

In diesem Fall ist es situationsabhängig – das kann man also nicht pauschalisieren –, ob eine Maßnahme ergriffen wird, um den Fernverkehr herauszunehmen und ihm eventuell auch noch bestimmte Fahrzeitverbesserungen zu ermöglichen, damit er bestimmte Knotenzeiten erreicht, oder ob man den Güterverkehr herausnimmt. Allerdings muss man sagen, dass sich Güterverkehr und Personennahverkehr gegenseitig gar nicht so sehr wehtun, weil ein Güterzug, der mit 100 Kilometern pro Stunde fährt, und ein Regionalexpress, der mit 160 Kilometern pro Stunde fährt und alle 10 Kilometer hält, ein sehr ähnliches fahrdynamisches Verhalten aufweisen, wenn man sich das auf einer längeren Strecke ansieht, sodass man sagen muss: Dann ist es eventuell sinnvoll, in diesem Fall eine Maßnahme für den Fernverkehr herauszunehmen.

Im Bundesverkehrswegeplan würde eine solche Maßnahme als Maßnahme des Fernverkehrs auftauchen, weil er auf den ersten Blick das System ist, das am meisten davon profitiert. Aber auch der Nahverkehr und der Güterverkehr profitieren davon. Das macht die Sache – das gebe ich zu – nicht unbedingt einfacher. Aber die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehren führen zu solchen Maßnahmen. Gerade im Zulauf auf



Knoten – ich weiß nicht mehr, wer das vorhin angesprochen hat – ist ganz entscheidend, dass wir diese Verkehre entmischen, um eine höchstmögliche Leistungsfähigkeit auf der Schiene zu erreichen. Von daher: Maßnahmen für den Nahverkehr finden statt, und das spielt auch eine Rolle. Aber es wird – zugegebenermaßen – dann ein bisschen schwierig, wenn es auf einer Strecke nur Nahverkehr und gar keinen Güter- und Fernverkehr gibt.

Ich möchte in Ergänzung zu Herrn Flege Folgendes sagen: Bei der Berechnung des Nutzens im Hinblick auf den Wettbewerb zwischen Straße und Schiene spielen immer auch die Sicherheit und der Sicherheitsgewinn eine Rolle. Da die Eisenbahn in Deutschland von Grund auf, auch schon im Istzustand, relativ sicher ist – um nicht zu sagen: sehr sicher –, wird sie durch Ausbaumaßnahmen nicht sehr viel sicherer. Wird hingegen eine Umgehungsstraße gebaut, gewinnt die Straße natürlich sofort viel Sicherheit hinzu. Insofern würde ich Ihnen zustimmen: Das ist ein Punkt, an dem man sich die Systematik noch einmal anschauen sollte. – So viel zu Ihrer ersten Frage.

Jetzt zum Zielfahrplan. Es ist sicherlich richtig, dass die Situation in Deutschland nicht mit der Situation in der Schweiz vergleichbar ist. Die Schweiz hat einen Zielfahrplan für die nächsten zehn Jahre, und Deutschland ist durchaus etwas größer. Gleichwohl muss man sagen, dass die Geschwindigkeit auf den einzelnen Strecken nicht ohne Weiteres gesteigert werden kann. Wir haben festgestellt – auch wenn es einige Strecken gibt, auf denen eine Geschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde gefahren werden kann –, dass 250 Kilometer pro Stunde in der Regel eine Geschwindigkeit sind, mit der wir ein sehr gutes Angebot, auch im Wettbewerb zum Luftverkehr und zum Straßenverkehr, machen können. Hinzu kommt, dass die Fahrzeitgewinne bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 250 Kilometern pro Stunde auf 300 Kilometer pro Stunde aufgrund der Halteabstände, die wir in Deutschland haben, sehr, sehr gering sind. Außerdem steigt der Energieverbrauch dann deutlich an, und der Verschleiß der Züge ist größer.

Darüber hinaus sind Möglichkeiten, die Geschwindigkeit zu erhöhen, in letzter Zeit schon sehr umfassend wahrgenommen worden. Wir haben im Nahverkehr gewissermaßen eine natür-

liche Grenze bei 160 Kilometern pro Stunde. Für Geschwindigkeiten darüber hinaus braucht man ein anderes Signalsystem. Das hätte einen großen Kostensprung zur Folge. Wir müssen also sagen: Tatsächlich sind die Verkehre, die wir haben, ziemlich ausgereizt. Auch das Beschleunigungsvermögen der Züge ist aufgrund der Haftung von Stahlrad auf Stahlschiene nicht unendlich steigerbar. Wir haben mit den modernen Triebzügen im Prinzip das erreicht, was man unter den derzeitigen Randbedingungen erreichen kann, sodass wir von der Fahrdynamik her sagen können: Durch das, was in den nächsten 10, 20, 30 Jahren passiert, wird es zu keinen großen Änderungen kommen. Auch die Güterzüge werden sich nicht ohne Weiteres deutlich beschleunigen lassen. Wenn wir mit den Güterzügen schneller fahren, brauchen wir irgendwann andere Bremssysteme, was das System wiederum verteuern würde. Man kann also sagen: Wir haben einen gewissen Stand erreicht, mit dem man relativ gut planen kann.

Es gibt die Überlegung, dass wir, wenn wir interessante Angebote machen wollen, mit den Nahverkehrszügen vor den Fernverkehrszügen in den Knoten hineinkommen und nach den Fernverkehrszügen wieder aus dem Knoten herausfahren müssen, sodass die Fahrgäste gute Umsteigemöglichkeiten haben. So ist eine gewisse Struktur im Prinzip vorgegeben. Wir haben ja nicht unterstellt, dass es *den* Fahrplan gibt, sondern wir sind von *einem* möglichen Fahrplan ausgegangen. Dass es da natürlich noch Weiterentwicklungen geben kann, ist klar. Gleichwohl ist ganz wichtig, dass man mit einer fahrplanbasierten Infrastrukturplanung zu deutlich besseren Ergebnissen kommt als bei völlig fahrplanungebundenen Planungen. Von daher kann man schon sagen: Das ist ein Schritt, bei dem eine sehr große Wahrscheinlichkeit besteht, dass man die Verkehre der Zukunft so abbildet und die Infrastruktur so baut oder auslegt, dass diese Zielfahrpläne zu fahren sind.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich würde Herrn Flege gerne eine Frage zum Thema „Potenzieller Bedarf“ stellen. Sie haben sehr vehement kritisiert, dass so viele sinnvolle Schienenprojekte im sogenannten Potenziellen Bedarf gelandet sind; dieser Begriff wurde ja, wenn ich das richtig verstanden habe, genau dafür geschaffen. Meine Frage ist nun, was Ihre Befürchtung ist, wenn diese Kategorie so bleibt, und – umgekehrt – wie



Ihr Vorschlag lautet – auch an uns als Abgeordnete, die demnächst über die Ausbaugesetze beschließen müssen –, was daran geändert werden sollte. Es wäre für mich ganz wichtig, dass wir da eine Konkretisierung bekommen.

Ich würde Herrn Kiel gerne eine Frage in Bezug auf die mehrfach sehr kritisch beurteilte Entscheidung stellen, Schienenprojekte des Nahverkehrs aus der Bundesförderung – so muss man es ja sagen – über den Bundesverkehrswegeplan generell auszuschließen. Wie schätzen Sie das in der kommunalen Familie ein? Wie könnten diese Schienenausbauprojekte, von denen ja niemand sagt, dass sie unnötig oder nicht sinnvoll sind, alternativ realisiert und finanziert werden? Haben Sie da eine Vorstellung? Oder sollten die Mitglieder des Verkehrsausschusses auch hier noch einmal über die jeweiligen Entscheidungen diskutieren bzw. sie prüfen und im besten Fall Veränderungen beschließen?

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene e. V.): Frau Leidig, was ist unsere Befürchtung, wenn ich den Potenziellen Bedarf, wie Sie sagen, so vehement kritisiere? Unsere Befürchtung ist, dass wir zu viel Zeit verlieren. Die Bedarfspläne für die Schiene werden alle fünf Jahre neu aufgestellt. Nehmen wir einmal das Netz für 740-Meter-Güterzüge. Wir haben aus Sicht des Schienengüterverkehrs nicht fünf Jahre Zeit, um die Maßnahme 31 im nächsten Bedarfsplan vom Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf zu bekommen.

Die Formulierung, die jetzt im Gesetzentwurf enthalten ist, ist eine Passivformulierung. Es heißt dort als Überschrift:

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald diese Projekte die üblichen Kriterien erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Natürlich hat Frau Lühmann recht: Letztendlich entscheidet die Bundeshaushaltsordnung. Das muss geprüft sein; sonst kann man es nicht im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung finanzieren. Genau das ist der Punkt: Die Formulierung, die hier jetzt drinsteht, ist missverständlich. Sie ist auslegbar. Sie ist interpretationsfähig. Wer entscheidet denn, was in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird? Ist das ein Automatismus? Ist es das Ministerium, das wieder etwas sagen muss? Wenn ja, wann? Tritt das automatisch

und sofort in Kraft?

Ich glaube, das Parlament wäre gut beraten, zwei Dinge zu machen:

Erstens sollten die Maßnahmen, bei denen unstrittig ist, dass sie in den Vordringlichen Bedarf gehören, jetzt ins Bundesschienenwegeausbaugesetz hineingepackt werden. Exemplarisch nenne ich die Knotenmaßnahmen, und zwar alle – ich kenne niemanden, der in Zweifel zieht, dass sie Sinn machen –, und die Überholgleise für 740-Meter-Züge, also die Maßnahme 31.

Im Hinblick auf die Maßnahmen, die drinbleiben – sie müssen, wie Frau Lühmann zu Recht gesagt hat, noch die formale Hürde überspringen, wenn sie hochgestuft werden sollen –, sollte eine Aktivformulierung statt der bislang vorgeschlagenen Passivformulierung gewählt werden. Da sind mehrere Möglichkeiten denkbar. Das Netzwerk hat vorgeschlagen – diese Lösung könnten auch wir uns gut vorstellen –, dass man das Wort „werden“ durch das Wort „sind“ ersetzt. Dann ist ein Automatismus da, und dann ist auch klar, dass niemand zusätzlich irgendwie etwas freigeben muss. Nach der Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 ist eine Maßnahme dann also im Vordringlichen Bedarf enthalten, ohne dass es eines weiteren Beschlusses bedarf.

Unser Hauptplädoyer wäre, die Überholgleise für 740-Meter-Züge und die Knotenmaßnahmen schon jetzt in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, wobei man natürlich noch eine Klausel wie „vorbehaltlich der abschließenden Nutzen-Kosten-Untersuchung“ vorsehen könnte. Das wäre ein politisches Signal. Das haben Sie als Parlament früher übrigens auch gemacht. Die Knotenmaßnahmen waren nie bis zum Ende so durchspezifiziert, dass jede kleinste Maßnahme schon durchgerechnet war. Ich denke, es ist eine politische Willensentscheidung: Möchte das Parlament das Schienennetz, jedenfalls das Kernnetz, für 740 Meter lange Güterzüge ertüchtigen, ja oder nein? Das sollte man dann auch politisch genau so highlighten. Der Bedarfsplan ist ja nichts anderes, als dass man sagt: Das möchten wir als Parlamentarier.

**Thomas Kiel** (Deutscher Städtetag): Noch einmal für das Protokoll: Ich vertrete heute auch die Kollegen des Deutschen Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes.



Ich möchte gleich konkret auf die Frage von Frau Leidig nach den Schienenprojekten des Nahverkehrs eingehen. In der Tat bin ich ein Stück weit vom Umfang überrascht, über den diskutiert wird, wenn es darum geht, Nahverkehrsprojekte und in diesem Fall auch SPNV-Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan auszusparsen. Denn Eigentümer der Schienen – wir sprechen hier ja über einen Infrastrukturplan – ist der Bund. Diejenigen, die dafür zu zahlen haben – nach der Bahnreform sind dies übrigens die Länder –, refinanzieren diesen Ausbau, und zwar über die Trassenpreise. Wir alle wissen, dass die Regionalisierungsmittel unter anderem deswegen erhöht werden mussten, weil der höchste Prozentsatz der Ausgaben, die aus den Regionalisierungsmitteln gedeckt werden, den Trassenpreis betrifft. Wenn also jetzt argumentiert wird, dass man als Bund bestimmte Streckenverbindungen im Netz der Bahn nicht mehr ausbauen muss, sondern dies Sache der Länder ist, dann gehe ich davon aus, dass die Verfassung geändert wird und wir demnächst auch Länderschienenverkehrsprojekte haben werden, die diese Strecken entsprechend berücksichtigen. – Herr Herzog schüttelt gerade den Kopf.

Ich will das an einem Beispiel festmachen, nämlich an der Mitte-Deutschland-Verbindung, die von Herrn Vieregg heute Morgen schon angesprochen worden ist. Hier geht es um den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung. Beides sehe ich unmissverständlich als Aufgabe des Bundes an. Es geht nämlich darum, die Bundesinfrastruktur herzustellen und zu ertüchtigen. Das ist mit Sicherheit eines der Projekte, bei denen verschiedenste Formen von Defiziten beseitigt werden können, nämlich eine Linienverbindung, die Bestandteil des TEN-V ist, die auf europäischer Ebene eine entsprechende Berücksichtigung findet. Letztendlich trägt sie nicht zu einem Elektrifizierungsziel bei. Vielmehr geht man davon aus, dass eine Elektrifizierung 2032 erfolgt. Dies Vorhaben ist vor dem Hintergrund, dass es als potenzieller Bedarf eingestuft ist, in der Tat offensichtlich relativ gering bewertet. Daher ist meine klare Bitte, an solchen Stellen anzusetzen.

Warum die kommunale Familie davon auch unmittelbar betroffen ist, kann ich Ihnen sehr klar verdeutlichen: Sie sind in drei Bundesländern über die Verbünde unmittelbar an der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs beteiligt.

Das heißt, dass finanzielle Lasten – zum Beispiel im Zusammenhang mit dem RRX – nicht etwa von den Ländern, sondern von den Kommunen zu tragen sind, die das über die Verbünde schultern. Dementsprechend müssen hier die Finanzierungsfragen eindeutig geklärt sein.

Abg. **Kirsten Lüthmann** (SPD): Ich möchte bei diesem Thema etwas weitermachen und frage Herrn Dr. Henke. Es wurde mehrfach gesagt, die Bundesförderung sei ausgeschlossen und das finanzielle Risiko liege bei den Ländern und bei den Kommunen. Wir haben jetzt ein System, innerhalb dessen die Länder bei der Umstrukturierung der Bahn damals gesagt haben, sie möchten gerne für den Regionalverkehr zuständig sein, weil sie die Bedarfe eigentlich besser beurteilen können, als es der Bund kann, und dafür hat der Bund sie mit entsprechenden Mitteln ausgestattet, die auch gerade erhöht wurden. Das wurde hier mehrfach kritisiert. Es wurde gesagt, das sei kein gutes System und der Bund solle das doch bitte wieder selber machen, was dann natürlich auch bedeuten würde, dass wir entscheiden, wo die Bedarfe sind und wo ausgebaut wird. Halten Sie das für sinnvoll? Teilen Sie also die Ansicht der anderen Sachverständigen, die sich dazu geäußert haben, dass man diesen Teil aus der Hoheit der Länder wieder herausnehmen sollte? Wenn Sie sie nicht teilen: Warum teilen Sie sie nicht? Wenn Sie sie teilen, dann hätte ich auch ganz gerne gewusst, warum Sie sie teilen.

Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Siefer. Wir haben heute Morgen die Ausführungen von Herrn Vieregg gehört. Er hat in seinen Ausführungen – auch in den schriftlichen – gesagt, der Nutzen-Kosten-Faktor bei der Schiene – ich überspitze es ein bisschen – sei willkürlich und nicht stringent, und das Ermessen, das dabei vom Ministerium ausgeübt werde, sei nicht nachvollziehbar. In dieser Expertenrunde hier wurde heute auch schon gesagt, dass die Berechnung dieses Nutzen-Kosten-Faktors – insbesondere auch im Vergleich zur Straße – nicht verständlich sei. Teilen Sie diese Ansicht? Sind Sie der Meinung, dass die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors bei der Schiene nach logischen Gesichtspunkten erfolgt? Oder teilen Sie die Meinung von Herrn Vieregg, der sagt, das sei willkürlich? Es wäre nett, wenn Sie das auch kurz begründen könnten.



**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Aus meiner und aus unserer Sicht hat sich das Regionalisierungsgesetz ausgesprochen bewährt. Das war auch die Grundlage für den enormen Zuwachs der Verkehrsleistung und noch mehr der Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr. Dieses Haus hat das Regionalisierungsgesetz auf seiner Agenda und auch begleitet, und die entsprechenden Mittel sind in dieser Legislaturperiode erhöht worden.

Ein Teil der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz ist für Investitionen vorgesehen; das ist richtig. Das hat man seinerzeit so gemacht, weil die GVFG-Mittel in den 90er-Jahren eine Zeit lang höher waren. Man hat sie wieder zurückgeführt und den Betrag, um den man sie zurückgeführt hat, in die Regionalisierungsmittel übernommen – auch deshalb, um einen Investitionsanteil für die Länder zu haben, den sie direkt für die Regionalisierungsaufgaben verwenden können. Das ist auch ganz vernünftig und sachgerecht, weil es natürlich Dinge gibt, bei denen die Investitionssteuerung besser aus der Perspektive des Bestellers erfolgt. Das ist also auf gar keine Fall infrage zu stellen.

Man könnte sich allerdings wünschen – insofern bin ich mit den anderen Sachverständigen schon auf einer Linie –, dass man sich bei dem einen oder anderen Projekt, das den Bezug zu den Bestellermaßnahmen nicht unmittelbar hat, sondern auf einer anderen Ebene liegt – insbesondere wenn es um diese Mischverkehre geht; Professor Siefer hat gerade darüber gesprochen –, an der im Grundgesetz vorgesehenen Teilung der Investitionszuständigkeit – je nachdem, ob es sich um ein Bundesnetz oder ein anderes Netz handelt – ausgerichtet hätte, was bedeutet hätte, dass man sich verstärkt in Bezug auf die Regionalnetze eingebracht hätte. Dies gilt auch deshalb, weil, wie gesagt, ein gewisses Ungleichgewicht insoweit besteht, als dass es an einzelnen Stellen schon regionale Strecken gibt, die nach dem Bundesverkehrswegeplan bzw. dem Bundesschienenwegeausbaugesetz gefördert werden.

Nicht zu vergessen ist an dieser Stelle übrigens auch, dass es bei dem GVFG wieder um das Bundesnetz geht. Es gibt also durchaus den einen oder anderen Topf. Wir hoffen natürlich, dass es den GVFG-Topf auch weiterhin gibt. Wir ermutigen Sie hierzu ganz ausdrücklich. Auch das könnte in

den nächsten Monaten eine wichtige Rolle spielen.

Insgesamt muss man schon sagen, dass die Töpfe für den Regionalverkehr in diesem Bereich nicht riesengroß sind. Die Mittel setzen sich aus einem Teil der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz und aus dem begrenzten Topf der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zusammen.

Das heißt, gerade die Aufgabenträger Länder und damit – über die Verbünde einbezogen – teilweise auch die Kommunen stehen natürlich unter einem starken Druck. Das darf man hier nicht ganz vergessen. Insofern bin ich schon auch auf deren Seite, dass man sich also hätte vorstellen können, dass sich der Bund hier noch etwas mehr engagiert hätte.

**Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer** (Technische Universität Braunschweig): Ich muss gleich vorweg sagen, dass ich keiner der Wissenschaftler bin, die diesen Nutzen-Kosten-Faktor mit entwickelt haben, sondern ich bin ganz im Gegenteil eher Nutzer oder Anwender dieses Systems der vergleichenden Bewertung, innerhalb dessen wir ab und zu ja auch Gutachten erstellen.

Der Nutzen-Kosten-Faktor bietet sicherlich eine Möglichkeit, verschiedene Vorhaben besser miteinander zu vergleichen als mit dem – ich sage es einmal so – dicken Daumen. Ganz wichtig bei allen Untersuchungen des Nutzen-Kosten-Faktors ist, welche Randbedingungen es gibt. Diese müssen sehr transparent eingestellt werden, sodass man genau sehen kann, welche Prognosen, Randbedingungen und Gewinne an Sicherheit und Ähnlichem quasi Basis für die entsprechende Nutzen-Kosten-Bewertung sind. Von daher – das muss ich ganz ehrlich sagen – kann ich im Moment nicht nachvollziehen, warum man sagt, das alles sei intransparent. Die Berechnungen sind transparent. Man kann sehen, welche Randbedingungen dort eingegangen sind. Natürlich kann man zum Teil darüber streiten, ob bestimmte Nachfrageerwartungen richtig oder falsch sind, aber das ist bei jeder Prognose eine gewisse Schwierigkeit.

Von daher bin ich schon der Meinung, dass das ein System ist, um unterschiedliche Maßnahmen vergleichbar zu machen. Man muss nur beachten, was in diese Formel eingesetzt wird. Das ist aber nachvollziehbar, und dann kann man selbst fest-



stellen, ob es jemand vielleicht ein bisschen zu gut gemeint hat oder ob dort ein bisschen kritisch herangegangen wurde. Als Vergleichsfaktor finde ich das aber schon sinnvoll und notwendig.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dirk Flege ist in der ersten Runde auf das Thema Nutzen-Kosten-Verhältnisse und die Berechnungsmethodik eingegangen. Er hat festgestellt, dass die Bereiche Straße und Schiene unterschiedlich bewertet werden und dass der Bereich Schiene hier benachteiligt ist.

Herr Westenberger, ich möchte Ihnen eine Frage stellen, die sich auch auf die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bezieht. Ich möchte von Ihnen wissen, inwieweit Sie dieses Instrument als Bewertungskriterium im Bundesverkehrswegeplan für geeignet halten. Ganz konkret: Wie verlässlich ist dieses Instrument? Wie objektiv werden die Nutzen und Kosten in diesem Verhältnis wiedergespiegelt? Ist dieses Kriterium aussagekräftig genug, um damit die Projekte entsprechend einzuordnen?

Meine zweite Frage in dieser zweiten Runde geht ebenfalls an Sie, Herr Westenberger. Ich möchte von Ihnen gerne wissen, wie Sie die Festschreibung einzelner Fernverkehrshaltepunkte im Bundesverkehrswegeplan beurteilen. Dort wurden Günzburg, Minden und weitere Orte festgeschrieben. Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, so etwas in dem Bundesverkehrswegeplan festzuschreiben, oder ist das allein eigenwirtschaftlich zu entscheiden und hat mit der Bundesverkehrswegeplanung, bei der es um Infrastruktur geht, gar nichts zu tun?

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Zur ersten Frage: Ich muss Sie insoweit zum Teil enttäuschen, dass wir vonseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr keine eigenen Prüfungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der Berechnungsgrundlagen durchführen. Ich habe aber mit Aufmerksamkeit verfolgt, dass trotz der Verbesserung, die attestiert worden ist, immer noch einige Vorbehalte von Akteuren geäußert worden sind, die sich vertieft mit dieser Systematik beschäftigt haben.

Herr Doll vom Fraunhofer-Institut in Karlsruhe hat kürzlich den hohen Anteil der Fahrzeitgewinne vor allen Dingen im Personenverkehr in Frage gestellt. Dabei ging es um die starke Gewichtung, die zu einer hohen Priorisierung vor allen

Dingen im Straßenverkehr führt. Das wurde vor allem deshalb kritisiert, weil sich die Fahrzeitgewinne – wenn ich das richtig in Erinnerung habe – aus Teilelementen zusammensetzen, die so klein sind, dass sie vom Nutzer, also vom Pkw-Fahrer, überhaupt nicht als Zeitgewinn erkannt werden und sich nur über die Vielzahl an einzelnen Fahrten zu einer großen Summe addieren, die, multipliziert mit hohen Euro-Werten, das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Straßenbereich besonders günstig gestaltet.

Für den Schienengüterverkehr wurde mir berichtet – das kann ich allerdings nur referieren –, dass bei der Bedarfsplanüberprüfung die Ansätze, die in Bezug auf die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zugunsten der Schiene gewertet worden sind, drastisch vermindert wurden, was das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Güterverkehrsmaßnahmen belastet hat.

Ein Beispiel aus der relativ nahen Praxis: Bei den 740-Meter-Maßnahmen drehte sich die Diskussion der letzten Tage auch darum, eine volkswirtschaftliche Prüfung durchzuführen, also ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für Einzelmaßnahmen zu identifizieren. Sie haben teilweise – Herr Henke hat es bereits gesagt – einen sehr marginalen Umfang, erfordern also keine großen Investitionen, wirken sich aber netzweit aus. Die Frage, welche Wirkungen die Verlängerung eines Überholgleises auf 740 Meter im Einzelnen haben kann, ist von den durch uns befragten Güterverkehrsunternehmen schlicht und einfach mit einem Schulterzucken beantwortet worden.

Deswegen greifen die Ökonomen dort letztendlich zu Modellen, die versuchen, diese Wirkungen zu identifizieren. Gerade bei diesen kleinen Maßnahmen – ich glaube, das gilt auch für die Knotenuntersuchungen – bzw. diesen sogenannten mikroskopischen Maßnahmen, die ja noch weiter untersucht werden sollen, gibt es tatsächlich berechtigte Zweifel, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis wirklich eine geeignete Antwort auf die Frage darstellt, ob diese Investitionen gerechtfertigt sind oder nicht.

Wenn das für den Ausschuss oder Sie eine relevante Frage ist, dann biete ich gerne an, im Nachgang auch noch einmal schriftlich darauf zu antworten.



(Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Gerne!)

Ich habe vorhin im Zusammenhang mit den 740 Metern vernommen, dass die Bundeshaushaltsordnung zwingend verpflichtet, die Auswirkungen zu berechnen, bevor das in den Haushalt eingestellt wird. Ich habe die Bundeshaushaltsordnung nun nicht die ganze Zeit unter dem Arm. Dafür bitte ich um Verständnis; es geht mir hier anders als einigen anderen. Trotzdem habe ich noch einmal in den einschlägigen Vorschriften nachgelesen, auf die immer Bezug genommen wird, nämlich in den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung, die für die Finanzierung der Maßnahmen herangezogen werden, die beispielsweise DB Netz umsetzt. Vielleicht überprüft man noch einmal, ob § 24 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung im Fall der 740-Meter-Maßnahmen, die aus unserer Sicht entscheidungsreif sind, nicht auch einschlägig sein könnte. Dort heißt es nämlich – es ist so, als wäre er dafür gemacht –:

Ausnahmen von den Absätzen 1 und 2 sind nur zulässig, wenn es im Einzelfall nicht möglich ist, die Unterlagen rechtzeitig fertigzustellen,

– das ist kein Vorwurf ans Ministerium –

und aus einer späteren Veranschlagung dem Bund ein Nachteil erwachsen würde.

Ich glaube, dass beide Kriterien beim 740-Meter-Programm grundsätzlich erfüllt sind, und rege an, das noch einmal nachzuprüfen.

Zu den Fernverkehrshalten, die Sie angesprochen haben: Ich persönlich bin der Auffassung, dass das kein Thema für den Bundesverkehrswegeplan und für das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist. Natürlich kann man solche Kriterien bei einer Gesetzgebung – tatsächlich handelt es sich nur beim Bundesschienenwegeausbaugesetz um eine gesetzliche Maßnahme – einführen und sagen, Oberzentren und Standorte mit einer gewissen Größe sollen mit Fernverkehr versorgt werden. Ich glaube aber, dass die konkrete Festlegung auf einzelne Halte – Sie hatten als Beispiele Günzburg und Minden angesprochen, die in der aktuellen Situation eine Rolle spielen – nicht nur aus dem Grund, den Sie genannt haben, nicht erfolgen sollte, sondern auch noch aus einem weiteren Grund.

Der Grund, den Sie genannt haben, ist: Es ist eine

eigenwirtschaftliche Entscheidung – und zwar nicht nur der Deutschen Bahn AG, die heute weitestgehend das Fernverkehrsangebot macht –, ob ein bestimmter Haltepunkt angefahren wird oder nicht. Es ist in Abgrenzung zum unterstützenden Nahverkehr auch richtig, den Eisenbahnverkehrsunternehmen diese eigenwirtschaftliche Entscheidung zu überlassen.

Ich glaube aber auch, dass die Entscheidung nicht der Realität in der Praxis entspricht. Schon heute gibt es im Netz der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr einige Linien, die einzelne Städte anbinden. Daneben gibt es eine Reihe von anderen Linien, die dort durchfahren. Herr Mehdorn hat hier mit dem Beispiel der Milchkanne im Zusammenhang mit dem Mannheimer Hauptbahnhof unrühmliche Berühmtheit erlangt. In der Praxis läuft das aber schon so, beispielsweise in Montabaur, in Limburg-Süd und in Stendal.

Sie haben bei Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen vielleicht eher das Problem – das ist seit mehreren Jahren ein großes Thema in Darmstadt –, darauf achten zu müssen, die Kapazität auf der schnellen Strecke nicht unnötig durch aus- und einfädelnde Züge zu beeinträchtigen. Ich erwähne hier beispielhaft die Wendlinger Kurve. Zumindest ist hier der Zielkonflikt klar, und es ist durchaus möglich, Oberzentren oder größere Städte anzubinden, die vielleicht keine drei Linienhalte pro Stunde benötigen, aber gerne einen Fernverkehrshalt haben wollen, wenn dort die infrastrukturellen Voraussetzungen, das heißt die Verknüpfung des Netzes, gegeben sind.

Meine persönliche Meinung zum Thema Minden lautet: Wer sich die historischen Gründe und die Fahrzeiten anschaut, der kommt natürlich zu dem Ergebnis, dass für den Schienengüterverkehr aufgrund der überregionalen Dinge, die Minden nicht direkt interessieren, die Führung einer schnellen Strecke an Minden vorbei – Herr Ferlemann, hier bin ich ganz bei Ihnen – die richtigere Maßnahme wäre. Deswegen sollte sie auch nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Damit zu verbinden, dass Minden vom Fernverkehr abgehängt wird, greift aber zu kurz und sollte hier nicht Maßstab sein.

**Vorsitzender:** Gibt es den Wunsch nach einer dritten Runde? – Bei der Union gibt es keine Fragen mehr.



Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich wollte noch einmal eine Frage zum Thema Unterfinanzierung stellen, weil das von mehreren Sachverständigen angesprochen worden ist. Deshalb bin ich mir jetzt auch gar nicht im Klaren darüber, wer die Frage am besten beantworten kann. Vielleicht überlege ich mir das gleich noch einmal.

Wir haben das Problem, dass die sinnvollen und noch nicht im Vordringlichen Bedarf angesiedelten Projekte mit den zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln bis zum Ende dieses Bundesverkehrswegeplans nicht ausfinanziert werden können, wenn ich das richtig verstanden habe. Auf der anderen Seite gibt es darüber hinaus Projekte, die als durchaus sinnvoll eingestuft werden und auch nicht ausfinanziert sind.

Ich richte an Dirk Flege die Frage, ob Sie eine Größenordnung angeben können, wie viel Mittel mehr notwendig wären, um die jetzt geplanten und sinnvollen Schienenprojekte tatsächlich zu finanzieren. Gibt es hier eine Größenordnung? Ein großer Unterschied zu den Straßenprojekten besteht hier nicht, aber auch hier geht es natürlich in ganz vielen Fällen – vor allen Dingen bei den Knotenausbauten und größeren Strecken – um sehr langfristige Planungen, bei denen eben klar sein muss, dass das alles auch weitergeht.

Abschließend habe ich eine Frage zu zusätzlichen Bahnprojekten. In der vorherigen Anhörung haben wir hier Herrn Vieregge zum allgemeinen Bundesverkehrswegeplan gehört. Er hat einige sehr konkrete Projekte für die Schiene genannt, die aus seiner Sicht in diesem Bundesverkehrswegeplan fehlen. Ein Beispiel ist die Mitte-Deutschland-Verbindung. Zwischen Gera und Zwickau gibt es eine Langsamfahrstrecke. Deren Ausbau könnte für die Gesamtverbindung einen relativ großen Nutzen haben.

Meine Frage an Herrn Westenberger ist: Können Sie solche zusätzlichen Projekte benennen, die bisher quasi noch gar nicht vorgesehen sind, aus Ihrer Sicht aber sinnvoll und notwendig wären und noch auf unseren Zettel gehören?

In der dritten Runde werde ich noch einmal zum Thema Nutzen/Kosten fragen, weil das eng zusammenhängt.

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene e. V.): Das Schienennetz in Deutschland ist seit Jahren unterfinan-

ziert. Wir beklagen das als Allianz pro Schiene unter anderem, indem wir regelmäßig die Pro-Kopf-Investitionen auflisten. Unser Slogan heißt, dass wir in Deutschland eigentlich mindestens italienische Verhältnisse bräuchten. In Deutschland betragen die Pro-Kopf-Investitionen in das Bundesschienennetz 56 Euro, die Italiener investieren seit Jahren zwischen 70 und 80 Euro. Wenn Sie diese Messlatte nehmen, dann sehen Sie, dass wir für den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt 150 Prozent dessen bräuchten, was wir heute haben.

Nach dem Bundesverkehrswegeplan, dem Bedarfsplan, den Sie jetzt hier zu beschließen haben, und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sind die Sätze für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – die LuFV – konstant. Das heißt, es wird davon ausgegangen, dass der jetzige Betrag auch für die nächsten Jahre reichen wird. Dahinter machen wir einmal ein dickes Fragezeichen.

Sie haben weitere Projekte genannt, die eigentlich sinnvoll wären. Diese könnte man mit den 150 Prozent des heutigen Gesamtansatzes sicherlich finanzieren. Das Problem gerade bei der Schiene ist natürlich, dass die Planungskapazitäten nicht mit den politischen Wünschen Schritt halten. Es ist auch ein Dauerthema, dass der Bundestag mehr Geld für die Bundesschieneninfrastruktur zur Verfügung stellt, als die Deutsche Bahn AG verbaut. Ich hoffe, durch den Planungsvorrat haben wir hier einen substanziellen Fortschritt erreicht. Hier ist jetzt hoffentlich Besserung in Sicht, sodass ich – was bleibt mir anderes übrig – optimistisch bin, dass wir die höheren Planungsansätze in der Realität dann auch tatsächlich erleben werden. – Das ist sozusagen verdichtet die Antwort auf Ihre Frage.

Wenn wir verkehrs- und umweltpolitische sowie volkswirtschaftliche Ziele stärker erreichen wollen, dann müssen wir deutlich mehr in die Schieneninfrastruktur investieren. Der politische Wille ist oft da, und ich denke, wir reden hier wirklich nicht über einige Millionen, sondern das sind große Beträge. Ich halte in etwa 150 Prozent dessen, was wir in den vergangenen Jahren investiert haben, für die nächsten Jahre für angebracht.

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Die zugespitzte Frage nach zusätzlichen Projekten beantworte ich klar mit Nein.



Es ist nicht so, dass es nicht noch gute Ideen gäbe; aber ich glaube, die Situation ist hinreichend beschrieben: Bei dem, was im Potenziellen Bedarf steht, ist es ein ausreichendes Betätigungsfeld, zunächst einmal eine Reihung der sinnvollen Maßnahmen herzustellen.

Bei der Befragung unserer Unternehmen wurde noch – ich sage es einmal so – ein kleines Thema angesprochen. Es ging darum, dass man sich noch einmal die KV-Terminals und deren Leistungsfähigkeit ansehen sollte. Aber wie gesagt: Das würde ich aus meiner Sicht unter das „Nein“ subsumieren.

Die Situation in den nächsten Jahren wird ohnehin dadurch gekennzeichnet sein, dass wir im Bestandsnetz durch die dringend erforderlichen Bautätigkeiten erhebliche Einschränkungen haben werden, weswegen zusätzliche Baumaßnahmen tunlichst noch besser auf diesen Umstand ausgerichtet werden sollten. Das klingt zunächst wie ein Widerspruch zu der Forderung, mehr Geld in den Ausbau zu stecken; aber ich glaube, es gibt hier noch Potenziale. Durch eine entsprechende Planung der Abläufe – ich denke vor allem an die Möglichkeit, die großen Knoten, wo es durch Baumaßnahmen, wenn sie denn kommen, zu erheblichen zusätzlichen Behinderungen des Verkehrs kommen wird, zu umfahren – kann man vorzeitig eine Entlastung im Einzelfall schaffen. Ich denke hier insbesondere an Vorhaben der Elektrifizierung von einzelnen Abschnitten, die heute in der Praxis nicht genutzt werden. Anschließend kann man dann das Sanierungsprogramm mit geringeren Friktionen durchführen. Das ist aber keine Maßnahme, die in der Projektliste durch zusätzliche Projekte berücksichtigt werden müsste, sondern das müsste in der Bau- und in der Projektplanung geschehen.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich habe eine Frage an Professor Siefer. Es geht um die Steigerung des Personen- und Güterverkehrs. Können Sie mir etwas zur Berechnung der Prognosen sagen? Sind diese Prognosen richtig berechnet, und zwar auch unter Berücksichtigung des geplanten bzw. vorgeesehenen Ausbaus? Bei der Straße geht zum Beispiel auch eine Fahrzeitverkürzung in die Berechnung ein.

Damit Sie es besser verstehen: Wenn es darum geht, Bahnhöfe zu ertüchtigen, dann geht man

vom Istzustand der Umsteiger und der Verbindung aus. Es wird dann zum Beispiel gesagt: Der Bahnhof ist zu klein. Deswegen machen wir dort nichts. – Deshalb hätte ich gerne von Ihnen gewusst, ob die Prognosen in Bezug auf die Schienenverkehre korrekt berechnet wurden. Oder könnte es in Zukunft doch mehr Zunahmen geben, was den Nutzen-Kosten-Faktor und den Modal Split auch verbessern würde?

**Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer** (Technische Universität Braunschweig): Die erste Antwort ist: Die Prognosen haben nicht wir gemacht, sondern ein anderer Gutachter. Es hat dort aber durchaus gewisse Iterationen gegeben, indem wir gesagt haben: Hier sind bestimmte Potenziale, die gehoben werden können. – Dann gab es eben Prognosen, dass bestimmte Mehrverkehre entstehen.

Damit sind wir bei den Prognosen und der Frage, wie sich das verändert. Das ist natürlich eine sehr schwierige Kunst. Wir haben eben auch von den anderen Gutachtern schon gehört, dass eine gewisse Veränderung des Modal Splits durchaus angedacht ist, aber mit relativ kleinen Schritten. Man muss jetzt aber ganz ehrlich sagen – damit möchte ich das aufgreifen, was Herr Westenberger gesagt hat -: Es gab in den letzten Jahren zum Beispiel im Güterverkehr signifikante Zunahmen der Transportmengen. Das heißt, es gibt dort Steigerungen. Weil sich der Gesamtmarkt auch entwickelt hat, gab es allerdings keine Steigerung des Anteils der Schiene.

Auch beim Personenverkehr auf der Schiene gibt es inzwischen Steigerungen. Die ganz großen Steigerungen gab es zugegebenermaßen aber im Nahverkehr. Das liegt auch daran, dass die Menschen ganz generell die meisten Wege im relativ überschaubaren Nahbereich zurücklegen.

Gleichwohl haben wir hier Fahrzeitgewinne unterstellt. Man muss dabei sagen – das ist vielleicht die Besonderheit beim Deutschland-Takt –, dass wir die Fahrzeitgewinne unter anderem dadurch erreichen, dass Umsteigebeziehungen verbessert werden. Es ist ganz wichtig, dass die Fahrgäste, wenn wir sie für das System Bahn gewinnen wollen, nicht immer erst nach der Abfahrt des anderen Zuges ankommen und dann große Wartezeiten haben, sondern dass es eine gewisse Verlässlichkeit gibt.

Ein bisschen boshaft muss man jetzt aber sagen:



Wenn es zukünftig auf bestimmten Strecken Verspätungen gibt, dann beträgt die Wartezeit in einem ungünstigen Fall nur noch 25 Minuten und nicht mehr 55 Minuten, weil dort verstärkt Halbstundentakte eingeführt wurden. Auch von dieser Seite her gibt es also Gewinne. Hier wird es aber ganz schwierig, weil es in der Modellwelt keine ganz belastbaren Ansätze gibt, wie sich diese deutliche Verkürzung der Übergangszeiten und die Steigerung der Zuverlässigkeit auswirken. Darüber streiten die Gelehrten.

Es ist zu befürchten oder zu hoffen, je nachdem, wie man es sieht, dass die Ansätze, die bisher gewählt worden sind, nicht ausreichend sind. Ich persönlich glaube, dass ein entsprechendes Angebot mit einer höheren Verlässlichkeit oder mit der Perspektive auf geringere Umsteigezeiten dazu führen wird, das System attraktiver zu machen.

Wir müssen einfach sehen, dass Menschen nach wie vor nicht nur von Großstadt zu Großstadt fahren, sondern dass sehr viele Menschen mit Nahverkehrszügen oder eben auch mit Stadtbahnen oder Ähnlichem zum Bahnhof kommen. Ihnen müssen wir eine gewisse Verlässlichkeit bieten. Ich persönlich erwarte, dass dann die Nachfrage noch stärker zunehmen wird, als man das in den Modellen bisher prognostiziert.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Fragen möchte ich sowohl Herrn Westenberger als auch Herrn Flege stellen. Ich möchte gerne wissen, ob Sie Handlungsbedarfe bei der Elektrifizierung sehen und, wenn ja, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Könnten Sie beschreiben, weshalb und wo und was aus Ihrer Sicht damit für die Verkehrswende, für den Klimaschutz und für mehr Verkehr auf der Schiene erreicht werden kann?

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene e. V.): Elektrifizierungsnotwendigkeiten sind definitiv da. Bei der Schiene wird immer etwas beschönigend von der „letzten Meile“ gesprochen, die überbrückt werden muss. Ein Blick auf das Schienennetz zeigt: 60 Prozent sind elektrifiziert, 40 Prozent nicht. Da kann man nicht von der „letzten Meile“ sprechen.

Wenn das Ziel ernst gemeint ist, 2050 auch auf der Schiene CO<sub>2</sub>-frei unterwegs zu sein, setzt das zwingend eine weitere deutliche Elektrifizierung der Bundesschienenwege voraus. Wir selber als Verband fühlen uns nicht in der Lage, zu sagen:

Im Jahre 2050 müssen soundso viel Prozent des Schienennetzes elektrifiziert sein, damit man wirklich CO<sub>2</sub>-frei unterwegs ist.

Ich glaube aber, die Richtung muss politisch definiert werden. Deswegen halte ich als politische Größe – wohlgemerkt: politische Größe, die sich jetzt nicht naturwissenschaftlich oder auf der Grundlage vieler Prognosemodelle herleiten lässt – die Zahl 70 Prozent für geeignet, um die Richtung vorzugeben. Das wären also 10 Prozent mehr Elektrifizierung der Bundesschienenwege. Ich will mich auch gar nicht für das Jahr verkämpfen, bis wann das erreicht sein muss. Ich glaube, das ist zum jetzigen Zeitpunkt sekundär.

Wichtiger ist aus unserer Sicht die Richtung, also dass die Politik diese Herausforderung, diese Aufgabe annimmt und sagt: Es reicht nicht, nur Lokomotiven oder alternative Antriebe zu fördern – da sind auf der Inno-Trans spannende Sachen vorgestellt worden –, nein, wir müssen auch ein Elektrifizierungsprogramm auflegen. – Weil die ganzen elektrifizierungsrelevanten Nahverkehrsprojekte herausgefallen sind, gibt es da verschiedene Möglichkeiten.

Ich will ein Beispiel nennen, weil Sie nach Beispielen gefragt haben: Itzehoe-Westerland. Auch das war am 26. Oktober hier Thema in der Anhörung. Wir sind der Meinung, diese Strecke gehört elektrifiziert. Dann kann man ICE-Verkehr fahren. Das ist zwar ein sehr langes Stück, das man elektrifizieren möchte. Aber dadurch würde der Tourismusverkehr von Hamburg nach Sylt um ein Vielfaches attraktiver. Das hätte sehr wohl einen Nutzen für den überregionalen Verkehr. Es gibt viele weitere Beispiele.

Nun hat die Verkehrsministerkonferenz gesagt: Man kann diese methodische Unwucht, dass die Regionalverkehrsprojekte bei der Schiene, die oft Elektrifizierungsprojekte sind, hinten runterfallen, auf drei Arten und Weisen beseitigen. Entweder macht man ein Elektrifizierungsprogramm des Bundes – auch das kann ich mir vorstellen –, oder man heilt diesen Fehler noch im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes, sprich: im Bedarfsplan Schiene und im Bundesschienenwegeausbaugesetz – ich glaube, dafür ist die Zeit zu weit vorangeschritten –, oder man geht über die Anlage 7.2 bei der LuFV. Diese drei Vorschläge haben die Verkehrsminister der Länder als mögliche Alter-



nativen genannt. Auch ich kann mir alle drei Möglichkeiten vorstellen. Letztendlich ist es an Ihnen, zu entscheiden, wohin Sie dieses Thema packen möchten.

Ich bin zutiefst davon überzeugt – dies als Antwort auf Ihre Frage –: Es ist eine Aufgabe der Politik, auch bei der Schiene in Sachen Streckenelektrifizierung proaktiv zu handeln und sich nicht nur auf Testfelder wie A 9, Auto- und Lkw-Verkehr zu konzentrieren. Wenn man autonomes Fahren oder Elektrifizierung und solche Sachen auch bei der Schiene andenkt, ist da noch großer Handlungsbedarf.

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Vielleicht sollte man vorausschicken, dass die Verkehrsleistung im Schienenverkehr trotz der relativ geringen Ausstattungsquote der Strecken schon heute zu über 90 Prozent elektrisch erbracht wird.

Warum Elektrifizierung? Das sind nicht alleine die ökologischen Gründe, also die Möglichkeit, erneuerbare Energien einzusetzen und energieeffizienter zu fahren und dafür zu sorgen, dass die Traktion leiser stattfindet – da haben wir im Übrigen das Thema mit Dieseltraktion unter Fahrdracht –, sondern das ist für alle Beteiligten auch betriebswirtschaftlich wesentlich günstiger. Aber die Historie zeigt, dass die schon seit Jahrzehnten im Bundesverkehrswegeplan vorhandenen Elektrifizierungsvorhaben unter dem Regime von knappen Mitteln in den vergangenen Jahren immer wieder hintangestellt worden sind, weil es zugegebenermaßen wichtigere Streckenmaßnahmen gab.

Ich befürchte ein wenig, dass eine ganze Reihe von Maßnahmen und großen Projekten, die schon lange im Plan enthalten und noch nicht realisiert sind, wie beispielsweise im ostbayerischen Raum – „ostbayerischer Raum“ darf ich nicht sagen, Herr Ferlemann, da gab es eine kleine Unsicherheit; also sagen wir: in Oberfranken und in Mittelfranken –, bei der Bewertung im Potenziellen Bedarf möglicherweise wieder hintangestellt werden, wenn das Thema Finanzierung nicht gelöst wird. Deswegen wäre es vonseiten des Gesetzgebers sinnvoll, in der Gesetzgebung explizite Aussagen zum Thema Elektrifizierung zu machen.

Ich will zwei Projekte herausgreifen, die aus meiner Sicht bei der Elektrifizierung prioritär sind. Das erste Projekt – das ist relativ unumstritten –

ist der Ostkorridor, also von Hof in Richtung Süden. Das macht, wenn man eine verkehrliche Wirkung erzielen will, tatsächlich nur Sinn, wenn man die Elektrifizierung des Ostkorridors fortführt, und zwar nicht nur bis Regensburg, sondern, wie wir vorgeschlagen haben, bis nach Freilassing bzw. bis in Richtung Rosenheim. Auch da muss eine Elektrifizierung vorgesehen werden.

Das zweite Projekt führt uns mitten in ein heftig umstrittenes Thema hinein. Ich glaube schon, dass es zielführend wäre, nicht nur über die direkte Verbindung Hannover-Bielefeld über Porta Westfalica–Minden–Bückeburg nachzudenken, sondern auch die Strecke entlang der Weser von Bad Oeynhausen – ich habe Ihre Position gehört, ich finde sie nicht richtig – über Hameln in Richtung Elze zu elektrifizieren, weil das nicht nur, aber auch für den Güterverkehr eine vernünftige Strecke auch für den Umleitungsfall wäre. Dort wie auch in vielen anderen Fällen würde die Elektrifizierung einer Dieselinselfahrt auch für den Nahverkehr perspektivisch ganz andere Möglichkeiten bieten.

Letzter Punkt – das ist ein gutes Stichwort –: Ich glaube, die Elektrifizierung im Nahverkehr muss nicht 100 Prozent der Strecken umfassen. Es gibt über die – ich betone den Plural – Hybridtechnologien Möglichkeiten, Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen, bei denen die Elektrifizierung mit der Oberleitung sich nicht rechnet und auch nicht schön wäre, abzudecken. Aber dort, wo es sinnvoll ist, sollte dieses Elektrifizierungsprogramm viel stärker, als das bisher der Fall gewesen ist, mit den Ausschreibungszyklen der Aufgabenträger im Nahverkehr und deren Fahrzeugbeschaffungsprogramm oder Fahrzeugeinsatzprogramm harmonisiert werden, weil man ansonsten in der Gefahr ist, „standard investments“ in Größenordnungen zu produzieren, wenn man elektrifiziert.

**Vorsitzender:** Herr Westenberger hat auf einen gesenkten Daumen der Kollegin Wilms reagiert.

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Für das Wortprotokoll!)

- Nur für das Protokoll.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Auch meine Frage geht an Herrn Westenberger, weil Sie Vertreter der europäischen Bahnen sind. Bei aller Schienen-



euphorie ist für mich der Lärm, den die Güterzüge entwickeln, ein begrenzender Faktor. Als jemand, der im Mittelrheintal schon öfters vor Ort war, kann ich Ihnen sagen: Wenn man den Menschen vor Ort erklären würde, wir hätten gerne viel mehr Verkehr auf der Schiene, dann bekäme man von ihnen eine ganz andere Reaktion als von manchen hier im Raum. Deswegen meine Frage an Sie: Wann können wir damit rechnen, dass neben der Schweiz und Deutschland auch andere europäische Länder die Bekämpfung des Schienenlärms als vorrangig ansehen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen?

**Peter Westenberger** (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.): Das ist eine suggestive Frage, Herr Abgeordneter, wenn ich das sagen darf. Diese Debatte wird seit Jahren davon beherrscht, dass man einzelne Länder in Mitteleuropa identifiziert hat, in denen das Thema Lärm seit langem eine große Rolle spielt, namentlich Österreich, die Schweiz, die Niederlande und eben Deutschland. Man hat den Eindruck – der damit korrespondiert –, dass das Interesse an diesem Thema in anderen Ländern, beispielsweise in Polen oder Frankreich, deutlich geringer ist, weil dort die Güterverkehrsanteile im gesamten Verkehrsmarkt teilweise viel kleiner sind als in den genannten Ländern.

Ich glaube, Ihre Frage wird durch die europäische Gesetzgebung überholt werden, wenn die Perspektive wahr wird, dass die TSI-Grenzwerte, also die Lärmgrenzwerte, die eigentlich seit 2007 für neue Güterwagen gelten, auch für den Bestand gelten, oder etwas Adäquates. Ab dem Beginn der 2020er-Jahre gelten diese Werte dann für sämtliche Wagenhalter in den von Ihnen angesprochenen Ländern. Die Diskussion ist jetzt ein Stück weit durch

den Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen in Deutschland vorweggenommen, der natürlich im Ausland aufmerksam betrachtet wird. Wir haben gesagt: Wir teilen die Zielsetzung und begrüßen den Gesetzentwurf. Dieses Signal wird dazu führen, dass man dieses Thema – zunächst einmal geht es um die Halbierung des Schienenlärms – aufgreifen wird.

Aber ich will auch deutlich sagen: Natürlich sind damit die Akzeptanzprobleme auf den hochbelasteten Strecken auch unter Berücksichtigung von Lärmsanierungsmaßnahmen noch nicht erledigt. Es wird also weiter darum gehen, in der Fahrzeugtechnik, vor allen Dingen mit Blick auf die Entwicklung von neuen Güterwagen, zusätzliche Lärminderungspotenziale zu heben. Aber die Diskussion, die wir heute über Strecken und auch über die Rolle des Schienengüterverkehrs in den vom Lärm stark betroffenen Regionen führen, beruht eben auch auf der Entwicklung der vergangenen Jahre, nämlich einer starken Verkehrszunahme auf bestimmten Strecken mit lauten Fahrzeugen. Das ist nicht die Zukunft. Es ist die politische Aufgabe, deutlich zu machen, dass die Zukunft anders, nämlich leiser ist.

**Vorsitzender:** Dann sind wir am Ende dieser Anhörung angekommen. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen für die reichhaltigen Meinungen zu den vielen Fragen.

Ich schließe damit die öffentliche Anhörung.

Schluss der Sitzung: 15.42 Uhr

Martin Burkert, MdB  
**Vorsitzender**