

**Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

zur Unterrichtung durch die Bundesregierung

- Drucksachen 21/3950 -

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Ausbaustrecke/Neubaustrecke Augsburg – Ulm**

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

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die geplante Neubaustrecke Augsburg – Ulm im Rahmen des Deutschlandtakts ist ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung des Bahnverkehrs in Deutschland und Europa. Sie behebt eine absehbare Überlastung und ermöglicht einen sprunghaften Anstieg der Taktangebote im Nahverkehr auf der Bestandsstrecke. Sie schließt die Lücke im Netz der Hochgeschwindigkeitsstrecken, das perspektivisch von Köln bzw. Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda – Frankfurt über Mannheim und Stuttgart durchgehend bis Augsburg existieren wird. Zwischen Augsburg und München ist die Bestandsstrecke für passende Fahrzeiten angemessen ausgelegt. Durch die Nutzbarkeit der geplanten Neubaustrecke für den Schienengüterverkehr ist insbesondere in den Nachtstunden eine Entlastung der Bestandsstrecke und der dortigen Anwohnenden zu erwarten. Durch das Engagement der Region ist zudem die Umsetzung eines Regionalhalts in Zusmarshausen möglich. Dadurch wird die Region ebenfalls direkt von der Neubaustrecke profitieren. Die weitgehende Trassierung der Bahnstrecke entlang bestehender Infrastruktur ist vorbildhaft. Dadurch sind Auswirkungen auf die Umwelt reduziert worden. Jedoch ist die aktuelle Autobahn bereits eine große Quelle von Lärm für die Region. Die Neubaustrecke selbst wird nach aktuellem Standard geplant und trägt somit zu Lärmentwicklung nicht wesentlich bei.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

1. Die Neubaustrecke Augsburg – Ulm unter Berücksichtigung der in den folgenden Punkten aufgeführten Positionen zu den Kernforderungen sowie weiteren Festlegungen weiter zu planen. Die Neubaustrecke im Rahmen der Etappierung des Deutschlandtakts in die zeitliche Reihenfolge einzuordnen. Damit geht einher, dass das Vorhaben im Rahmen der Etappierung rechtzeitig zu finanzieren ist. Eine rechtzeitige und überjährige Finanzierung reduziert im Endeffekt die Gesamtkosten des Projekts.
2. In Bezug auf die Forderung nach verbessertem Lärmschutz ist insbesondere die Autobahn bezüglich des Lärmschutz zu sanieren. Dies ist bereits vor Bau der Neubaustrecke möglich und kann daher zeitnah den Lärm in der Region reduzieren. Dadurch ist ein weiterer Lärmschutz bei der Neubaustrecke über das gesetzliche Maß nicht mehr erforderlich.

3. Die Auswirkungen der Neubaustrecke Augsburg – Ulm auf die beiden jeweils folgenden Bahnknoten Ulm sowie Augsburg ist unter Hinzunahme der Verkehrsprognose 2040, den geplanten Maßnahmen des Deutschlandtakts sowie des dort hinterlegten Zielfahrplans auf ausreichende Kapazität zu prüfen. Eventuell notwendige Maßnahmen sind in das Projektbündel 6 aufzunehmen, jedoch nicht im Rahmen dieses Projekts umzusetzen. Es ist sicherzustellen, dass eine möglichst zeitnahe Fertigstellung aller Maßnahmen erfolgt, damit die Effekte der Neubaustrecke vollständig ausgenutzt werden können.
4. Die Finanzierung der Generalsanierung Augsburg – Ulm ist zeitnah sicherzustellen. Der Sperrzeitraum der Generalsanierung ist für vorlaufende Maßnahmen, insbesondere im Bereich der parallelen Streckenführung sowie die Ausfädelungsabschnitten zu nutzen. Des Weiteren ist durch die Nutzung von ETCS Level 2 ohne PZB sowie der Umsetzung aller benötigten kleinen und mittleren Maßnahmen ein erster Schritt zur Verbesserung der Pünktlichkeit zu erreichen.
5. Die Forderungen bezüglich weiterer Bahnhalte in der Region liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Bundesländer. Für den Halt Zusmarshausen übernimmt der Bund alle Kosten, die im Rahmen des regulären Überholbahnhofs notwendig sind. Die ausschließlich für den Nahverkehr notwendigen Maßnahmen werden durch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert. Somit beteiligt sich der Bund zu mindestens 60% gemäß der aktuellen Fördersätze an der Umsetzung des Regionalhalts. Die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs ist in die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts einzubeziehen. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Förderung durch das GVFG ist damit erfolgt. Die Finanzierung des Betriebs des Nahverkehrs auch auf der Neubaustrecke liegt wie üblich in der Zuständigkeit der Bundesländer.
6. Weitere geforderte Tunnelmaßnahmen sind nicht notwendig. Die Lärmsanierung der Autobahn ist der entscheidende Schlüssel zur Reduzierung des Lärms. Längere Tunnel erhöhen den Energieverbrauch sowie die Baukosten und die Treibhausgasemissionen.
7. Gegenüber dem Bundestag ist unabhängig von der Weiterplanung dieses Projekts ein Bericht vorzulegen, der die neue maximale trassierte Steigung von 8 ‰ als Grundsatzentscheidungen für Neubaustrecken begründet sowie die Auswirkung auf die Trassierung der Projekte darstellt.

**Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

zur Unterrichtung durch die Bundesregierung

- Drucksachen 21/4948 -

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland**

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

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Beseitigung der eingleisigen Engpässe ist für die Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland dringend notwendig. Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Pünktlichkeit im Nahverkehr für die Pendler*innen. Der Deutsche Bundestag begrüßt dabei insbesondere die durch den Deutschlandtakt festgestellte Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus auch auf der Insel Sylt. Zuvor war nur der Abschnitt auf dem Festland für den zweigleisigen Ausbau vorgesehen. Nur ein möglichst vollständiger zweigleisiger Ausbau kann die Pünktlichkeit verbessern und weitere Angebote im Nahverkehr – wie vom Land Schleswig-Holstein vorgesehen – umsetzen.

Das besondere Interesse der Region an einer schnellen Umsetzung des Projekts zeigt sich dadurch, dass die Region keine zusätzlichen Kernforderungen erhebt, die die Umsetzung des Projekts verzögern oder die Kosten erhöhen könnte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

1. Das Projekt ist im Rahmen der Etappe 2035 des Deutschlandtakts umzusetzen. Dafür ist für die weitere Planung sowie den Bau bereits jetzt eine Finanzierung vollständig abzusichern.
2. Die parallel laufende Elektrifizierung der Marschbahn ist in den Abschnitten möglichst zu synchronisieren. Mindestens ist sicherzustellen, dass die Zweigleisigkeit unter Berücksichtigung der Elektrifizierung erfolgt, sodass spätere Umbaumaßnahmen vermieden werden. Sofern es zu keiner Verzögerung des zweigleisigen Ausbaus führt, sind die Sperrpausen und Bauzeiten auch für die Errichtung der Elektrifizierung zu nutzen. Dafür ist das aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanzierte Vorhaben der Elektrifizierung ebenfalls in der Etappe 2035 des Deutschlandtakts umzusetzen.
3. Es ist unmittelbar zu prüfen, ob der verbleibende eingleisige Abschnitt im Vorfeld des Bahnhofs Westerland auch bei Umsetzung der zusätzlich geplanten Nahverkehrsangebote des Landes Schleswig-Holstein im Rahmen der Fortschreibung des Deutschlandtakts ausreichend ist. Insbesondere ist zu vermeiden, dass nach Fertigstellung der aktuell geplanten Baumaßnahmen ein neuer Engpass entsteht. Des Weiteren ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Insel auf beispielsweise 140 km/h bei geringem baulichen Aufwand eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit ermöglicht.

4. Die Region ist in die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen in der weiteren Planung miteinzubeziehen.
5. Die Umsetzung des Vorhabens mit dem Modell des partnerschaftlichen Bauens ist zu prüfen, sofern sich dadurch eine Beschleunigung des Projekts ergibt.