

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Vorhaben
„13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Vorhaben
„13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld <sup>[lfd. Fußnotennummer einfügen]</sup> “

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Trassenverlauf wird im Dialog- und Beteiligungsprozess festgesetzt“

### Begründung

Das Projekt dient vor allem der Entmischung der Verkehre auf der Ost-West-Achse Hannover – Ruhrgebiet – Rheinland. Gleichzeitig ist auch eine Verbesserung der Angebotsqualität im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im betroffenen Korridor für die Umsetzung eines Deutschland-Taktes notwendig, da die Strecke zwischen Wunstorf und Minden nur zweigleisig ist und Mischverkehr von Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr (inkl. S-Bahn Hannover) und Schienengüterverkehr besteht. Zwischen Hannover und Dortmund muss künftig eine Fahrzeit von 90 Minuten erreicht werden. Dies bedeutet gegenüber dem Status quo, dass die Fahrzeit im SPFV um 8 Minuten verringert werden muss, um für die Fahrgäste in den genannten Knoten optimale Umsteigebedingungen zu schaffen. Aus dieser Prämisse ergibt sich das Anforderungsprofil für den Ausbau der Strecke Hannover-Bielefeld. Der genaue Trassenverlauf und die Entscheidung über einen abschnittweisen Neu- und/oder Ausbau der Strecke soll daher in einem ergebnisoffenen Dialog- und Beteiligungsprozess gefunden werden. Vorbild dafür kann das Dialogverfahren Schiene Nord sein.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird Nr. 18 wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Vorhaben
„18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg, Haltepunkte Köln-Mülheim u. Düsseldorf-Benrath)“

### Begründung

Das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist eines der bedeutendsten Schienenverkehrsprojekte im Westen Deutschlands. Entsprechend der im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 vorgelegten Konzeption sollte das Projekt Rhein-Ruhr-Express mit den beiden Systemhalten Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath umgesetzt werden. Dies ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz zur klärenden Feststellung zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. <b>ABS Pinneberg – Elmshorn (3. Gleis Pinneberg – Elmshorn und 4. Bahnsteiggleis Elmshorn)</b> “ einfügen]
--	--

### Begründung

Der dreigleisige Ausbau Elmshorn – Pinneberg in Verbindung mit einem 4. Bahnsteiggleis in Elmshorn würde den Knoten Hamburg entlasten und sich positiv auf die Umsetzung eines „Deutschland-Taktes“ auswirken. Da auf der Strecke die Jütland- und Marschbahnlinie zusammentreffen, besteht ein Engpass, der regelmäßig zu Verspätungen führt. Die Maßnahme ist Voraussetzung zur Kapazitätserhöhung, indem regionale Verkehre auf die S-Bahn Hamburg verlagert und damit auch der Hamburger Hauptbahnhof entlastet werden. Ein 4. Bahnsteiggleis in Elmshorn sowie eine Überleitstelle nördlich des künftigen Bahnhofs Hamburg-Altona Nord sind notwendig, um die City-S-Bahn mit dem Fernverkehr zu verknüpfen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u.a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge““ einfügen]	
--	--

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

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

### Begründung

Das Vorhaben 740-Meter-Netz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen Wirkung für die Produktivitätssteigerung insbesondere des Schienengüterverkehrs in ganz Deutschland. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (Ostbahn)“ einfügen]
--	---

### Begründung

Das Vorhaben ist notwendig für die Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs in der Relation Berlin – Küstrin – Grenze D/PL (Woiwodschaft Lebus und Woiwodschaft Wielkopolskie) durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf weitgehend  $V_{\max}$  120 bis 160 km/h.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Berlin – Stralsund“  
einfügen]

### Begründung

Das Vorhaben ist notwendig für die Beschleunigung der Relation Berlin – Stralsund durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h und die hierdurch zu erzielende Einbindung der Relation in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“. Daher ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbau- gesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Itzehoe - Westerland (Sylt) / Brunsbüttel (Variante Brunsbüttel)“ einfügen]	
---	--

### Begründung

Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist einer der bedeutendsten norddeutschen Standorte für die Chemie- und Energiewirtschaft. Das Industriegebiet Brunsbüttel Süd ist auf der Schiene nur über eine nichtelektrifizierte Nebenstrecke erreichbar, die für zukünftige Herausforderungen nicht ausreicht, um die erforderliche Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes abzusichern. Die Strecke ist daher in den „Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen-Cappel“ einfügen]
--	--

### Begründung

Bei der Strecke zwischen Heilbronn und Nürnberg handelt es sich um eine überregionale Verknüpfung zweier Oberzentren. Die überregionale Achse, die insbesondere für die Länder Baden-Württemberg und Bayern von großräumiger Bedeutung ist, geht weit über eine Nahverkehrsfunktion hinaus. Der Ausbau der Strecke hat das Potenzial, die vom Schwerlastverkehr übermäßig in Anspruch genommene Bundesautobahn 6 zwischen Heilbronn und Nürnberg deutlich zu entlasten. Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Klimaziele, zu denen sich der Bund international verpflichtet hat, muss die Strecke demnach so ausgebaut werden, dass sie für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr höhere Kapazitäten erzielt. Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental dient dabei der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Einbindung des Schienenpersonenverkehrs zwischen den beiden Oberzentren Heilbronn und Nürnberg in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“. Aus der großräumigen Bedeutung des Ausbauvorhabens und der hieraus resultierenden Netzwirkung im Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege begründet sich die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.



## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Cottbus – Görlitz“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„11 ABS Cottbus – Görlitz“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Cottbus - Görlitz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen Netzwirkung innerhalb eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, dem „Deutschland-Takt“.

Herausragende Bedeutung kommt insbesondere dem Streckenabschnitt Cottbus – Horka für die Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen zu. Über die Strecke kann nach der Elektrifizierung der Schienenpersonenfernverkehr in der Relation Berlin – Wrocław

– Kraków mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden. Die Elektrifizierung ist weiterhin Voraussetzung dafür, dass zwischen den bedeutenden Städten der westlichen und südwestlichen Woiwodschaften Polens und dem Flughafen BER durchgehende Verbindungen im Schienenpersonenverkehr hergestellt werden können. Auch für den Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und dem stark industrialisierten Südwesten Polens kommt dem abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke große Bedeutung zu. Schließlich kann auch der Schienenpersonenverkehr in der Relation Berlin – Cottbus – Görlitz von dem Vorhaben profitieren.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“ einfügen]	
--	--

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„12	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“
-----	--------------------------------------

### Begründung

Das Vorhaben ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Osten Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

Der Ausbaustrecke kommt vor dem Hintergrund der Vertiefung der europäischen Integration wachsende Bedeutung zu. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL kann wesentlich zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen beitragen. Mittelfristig muss auf dieser wichtigen Ost-West-Achse wieder ein Angebot im Schienenpersonenfernverkehr in der Relation (Leipzig) – Dresden – Görlitz – Wrocław – Kraków etabliert werden. Hierfür werden mit der Einordnung des Vorhabens im Vordringlichen Bedarf die Grundlagen geschaffen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des ausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

[lfd. Nr. einfügen]	<b>ABS Gotha - Leinefelde</b>
---------------------	-------------------------------

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

13	<b>ABS Gotha - Leinefelde</b>
----	-------------------------------

### Begründung

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde wurde vom Freistaat Thüringen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die Diskussion um die für Thüringen relevanten Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 konzentriert sich sehr stark auf die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) im Abschnitt Weimar – Gößnitz. Es ist unstrittig, dass die Vervollständigung der Elektrifizierung auf der MDV ganz vorne rangiert. Andere Vorhaben dürfen dabei aber nicht aus dem Blick geraten. Die Elektrifizierung der 67 Kilometer langen Strecke von Gotha nach Leinefelde steht dabei in unmittelbarem Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung: Nur wenn zwischen Gotha und Leinefelde der Fahrdraht gespannt wird, wird es weiterhin durchgehende Züge von Südniedersachsen und Nordthüringen nach Ostthüringen geben können. Wird hingegen nur die Strecke Weimar – Gößnitz elektrifiziert, muss die jetzt durchgehende Regionalexpresslinie 1 von Göttingen über Erfurt, Weimar, Jena und Gera nach Glauchau in Erfurt „gebrochen“ werden. Aus einer Linie mit Dieseltriebzügen würden dann zwei Linien: Göttingen – Erfurt mit Dieseltriebzügen und Erfurt – Jena – Südwestsachsen mit Elektrotriebzügen. Für Fahrgäste entstünde der Nachteil, künftig in Erfurt umsteigen zu müssen. Außerdem würde sich die Reisezeit zwischen Nord- und Ostthüringen dadurch verlängern.

Damit die Regionalexpresslinie 1 weiterhin ihre wichtige Funktion im thüringischen Binnenverkehr mit schnellen, umsteigefreien Verbindungen zwischen Nord-, Mittel- und Ostthüringen wahrnehmen kann und gleichzeitig die Zubringerfunktion zum ICE-Bahnhof Göttingen (kürzeste Reisezeiten aus Ost- und Mittelthüringen in Richtung Norddeutschland) erfüllen kann, ist eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde unabdingbar.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

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

In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen – Lindau (Hochrhein-/Bodenseegürtelbahn)“ einfügen]
--	---

### Begründung

Durch das Vorhaben soll die bisher nicht-elektrifizierte Strecke elektrifiziert und partiell zweigleisig ausgebaut werden. Derzeit fehlt eine entsprechend durchgehende Ost-West-Achse zwischen Südbaden und Württemberg. Die Hochrheinbahn weist darüber hinaus eine Relevanz für den Fernverkehr auf, da über diese in Verbindung mit der Gäubahn die Relation zwischen dem Schweizer Schienenverkehrsknoten Basel und Stuttgart mit dem weiteren deutschen Schienennetz leistungsfähig angebunden wird. Es liegt zudem eine Finanzierungsvereinbarung für die Südbahn (Friedrichshafen – Ulm) vor, so dass die Südbahn bis 2030 ausgebaut und elektrifiziert sein wird. Im Anschluss bleibt jedoch die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen – Radolfzell bislang weiterhin nicht-elektrifiziert, so dass hier kein durchgängiger Verkehr mit strombetriebenen Fahrzeugen möglich ist und eine Elektrifizierungslücke besteht. Für eine wirtschaftliche Umsetzung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplanes, des „Deutschland-Taktes“, ist das Vorhaben Hochrhein-Bodenseegürtelbahn in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn**“  
einfügen]

#### **Begründung**

Ein viergleisiger Ausbau der Strecke Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn inklusive eines Überwerfungsbauwerkes in Hürth-Kalscheuren führt sowohl zur Entlastung eines Engpasses mit überregionaler Relevanz für den Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr. Daher ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Leipzig – Chemnitz“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„38 ABS Leipzig – Chemnitz“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Leipzig – Chemnitz ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung für das Gesamtnetz im Osten Deutschlands im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, dem „Deutschland-Takt“. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

Der durchgehend zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz schaffen die Voraussetzungen dafür, den Schienenpersonenverkehr zwischen den beiden wichtigen sächsischen Großstädten durchgreifend zu verbessern. Im Rahmen der angestrebten Wiederanbindung der Region Chemnitz-Zwickau/Südwestsachsen im Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn kommt dem Vorhaben hohe überregionale Bedeutung zu.



## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“) einfügen]
--	--

### Begründung

Eine Neubaustrecke Viersen-Helenabrunn – A52 – Grenze D/NL (– Roermond) entlastet in hohem Maße den Seehafenhinterlandverkehr zwischen Antwerpen und Zeebrügge und dem Großraum Köln und dem Ruhrgebiet vom überregionalen Schienengüterverkehr. Das Vorhaben schafft damit die Voraussetzung für die Aufnahme der prognostizierten Güterverkehrsmengen auf der Schiene im Westen Deutschlands. Das Vorhaben ist daher im Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festzuschreiben.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Niebüll – Klanxbüll (2. Gleis)“ einfügen]
--	---

### Begründung

Der eingleisige Abschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll ist ein Engpass zur Anbindung der Insel Sylt. Da die Insel nur auf dem Schienenweg und per Fähre über die dänische Nachbarinsel Rømø angefahren werden kann, würde die Erweiterung des Abschnittes zwischen Niebüll und Klanxbüll um ein zweites Gleis die Kapazitäten erweitern und die Erreichbarkeit wesentlich verbessern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Knoten München**  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„36 **Knoten München**“

### Begründung

Das Vorhaben Großknoten München ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Süden Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“ einfügen]	
--	--

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„15	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“
-----	--------------------------------------

### Begründung

Die Strecke Stuttgart – Backnang – Nürnberg stellt die kürzeste Verbindung zwischen den Oberzentren und Metropolregionen Stuttgart und Nürnberg dar und ist zentrale Achse im transeuropäischen Netz TEN Paris – Prag. Der notwendige zweigleisige Ausbau der Strecke (optional mit Neigetechnikrüstung) von Backnang bis Schwäbisch-Hall-Hessental (Murrbahn) dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Der eingleisige Abschnitt zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental bewirkt erhebliche kapazitative Engpässe auf der Strecke. Durch die gegebene Eingleisigkeit sind Fahrzeitgewinne auch mit beschleunigungsstarken neuen Fahrzeugen kaum zu erreichen, da die hohe Auslastung der Strecke und fehlende Kreuzungsmöglichkeiten in den Kreuzungspunkten, bspw. in Murr-

hardt, Oppenweiler, Fornsbach oder Gaildorf zu Wartezeiten führen. Darüber hinaus kann ein zweigleisiger Ausbau der Strecke und eine Neigetechnikrüstung zur Beschleunigung der Schienenfernverkehrsverbindung Zürich – Stuttgart – Nürnberg beitragen. Durch eine verbesserte Verknüpfung der Achsen Zürich – Stuttgart und München – Berlin erhöht sich die Erreichbarkeit von Stuttgart in Richtung Berlin, da die Relation über Nürnberg die schnellste Route darstellt. Zudem können Erreichbarkeitsdefizite zwischen Württemberg und Franken abgebaut werden. Auf Grund der hohen Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr ist dieses Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)“ einfügen]	
--	--

### Begründung

Eine Elektrifizierung sowie ein partieller zweigleisiger Ausbau trägt zu einer signifikanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs auf dieser Strecke bei. Zudem ist eine Elektrifizierungsoffensive sowie eine verbesserte Erschließung des ländlichen Raumes Ostwürttembergs und dessen Anbindung an die größeren Zentren Voraussetzung für die Umsetzung eines durchgängigen deutschlandweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Die Elektrifizierung und ein partieller zweigleisiger Ausbau der ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn) würde zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten auf der Strecke führen, die Pünktlichkeit erhöhen, Anschlüsse verbessern und einen wichtigen Beitrag beim Lärmschutz leisten, da die Güterzüge nach Giengen vermehrt tagsüber statt nachts fahren könnten. Hinzu kommt, dass sich die Rolle der ABS Ulm-Aalen im Gesamtstreckennetz spätestens mit der Inbetriebnahme der Strecke Berlin-Nürnberg ändern wird, da dann der schnellste Weg von Friedrichshafen nach Berlin über Ulm und Aalen führt. Durch den Ausbau wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im überregionalen Schienenverkehr im Süden Deutschlands erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des ausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **ABS Weimar – Gera – Gößnitz**“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„20 **ABS Weimar – Gera – Gößnitz**“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Weimar – Gera – Gößnitz ist von herausragender Bedeutung mit einer hohen kapazitiven Wirkung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

Die Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gera – Gößnitz ist angesichts des dichten Angebots im Schienenpersonenverkehr entlang der Thüringer Städtekette allein aus betrieblichen Gründen geboten. Weiterhin ermöglicht die Streckenelektrifizierung die adäquate Einbindung Ostthüringens und Südwestsachsens in das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs. Für beide Regionen können mit dem Vorhaben die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die bestehenden Defizite bei der Anbindung an den Fernverkehr beseitigt bzw.

verringert werden. Auch für den Schienengüterverkehr ergeben sich durch die direkte Anbindung des stark industrialisierten Teil Sachsens an diese Ost-West-Strecke zahlreiche Vorteile.



## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Blankenstein/Saale – Marxgrün (Höllentalbahn)“ einfügen]
--	--

#### Begründung

Mit dem Vorhaben wird ein eingleisiger, 6,4 Kilometer langer Lückenschluss auf der Relation zwischen Blankenstein/Saale und Marxgrün vorgenommen, der seit Jahrzehnten infolge der deutsch-deutschen Teilung im Netz der bundeseigenen Schienenwege fehlt. Mit dem Lückenschluss der Höllentalbahn erfolgt eine erhebliche Fahrweg- und Reisezeiteinsparung im Schienengüterverkehr zwischen Südthüringen und Bayern im Schienenpersonenverkehr von bis zu 200 Kilometern auf der Relation. Auf Grund der hohen überregionalen Bedeutung der Maßnahme ist das Ausbaivorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS (Bützow – Güstrow –) Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL“ einfügen]
--	---

### Begründung

Eine Beschleunigung der Verbindung Lübeck – Stettin durch die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf durchgehend  $V_{max}$  120 bis 160 km/h würde die Strecke und weite Teile Mecklenburg-Vorpommerns in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“, einbinden und erhebliche Verbesserungen für die überregionale Erreichbarkeit Südmecklenburgs und Vorpommerns im Schienenpersonenfernverkehr bewirken. Somit ist für das Vorhaben eine Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr zu konstatieren. Daher ist das Vorhaben ABS (Bützow – Güstrow –) Neubrandenburg – Pasewalk – Grenze D/PL in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Coburg – Eisfeld (Werrabahn)“ einfügen]
--	---

#### Begründung

Mit dem Vorhaben wird ein eingleisiger Lückenschluss auf der Relation Coburg – Eisfeld – Hildburghausen vorgenommen, der eine fehlende Verbindung infolge der deutsch-deutschen Teilung im Netz der bundeseigenen Schienenwege wiederherstellt. Mit dem Lückenschluss der Werrabahn erfolgt eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit Südthüringens und Frankens im Schienenpersonenverkehr, insbesondere an den ICE-Halt in Coburg und Bamberg sowie eine erhebliche Fahrzeiteinsparung im Rahmen eines bundesweiten Integralen Taktfahrplan, des „Deutschlands-Taktes“. Auf Grund der hohen überregionalen Bedeutung der Maßnahme ist das Ausbaivorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Cuxhaven – Stade“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„28 ABS Cuxhaven – Stade“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Cuxhaven – Stade mit einer zweigleisigen Ausführung und Elektrifizierung der Strecke ist bedeutsam für den Schienengüterverkehr im Hafenhinterlandverkehr vom und zum Hafen Cuxhaven. Durch den Ausbau wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im nationalen und internationalen Seehafenhinterlandverkehr und Schienengüterverkehr im Norden Deutschlands erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Gera – Leipzig“  
einfügen]

### Begründung

Eine Streckenelektrifizierung und Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf  $V_{\max}$  120 km/h nach der Prämisse eines bundesweiten Integralen Taktfahrplanes, den „Deutschland-Takt“, führt zu erheblichen Verbesserungen im überregionalen Schienenpersonenverkehr. Für das Vorhaben ist daher eine Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr im Osten Deutschlands zu konstatieren. Daher ist das Vorhaben ABS Gera – Leipzig in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. <b>ABS Halle (Saale) – Nordhausen – Eichenberg</b> (– Kassel)“ einfügen]
--	--

### Begründung

Mit dem Ausbau der Halle-Kasseler-Bahn soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf  $V_{\max}$  120 bis 160 km/h erhöht werden, so dass die überregionale Erreichbarkeit Nordthüringens und des Südwestens Sachsen-Anhalts im Schienenpersonenverkehr deutlich verbessert würde. Für das Vorhaben ist daher eine Fernverkehrsrelevanz zu konstatieren, welche eine Einordnung des Ausbauvorhabens in den Vordringlichen Bedarf begründet.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbau- gesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) werden zusätzlich folgende Nummern angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **ABS Hamburg – Ahrensburg (mit 3. Gleis HH-Wandsbek-Ahrensburg)**“  
einfügen]

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„25 **ABS Hamburg – Ahrensburg**“

### Begründung

Im "Zielnetz Schiene" des Bundesverkehrswegeplans ist der Streckenabschnitt als überlastet gekennzeichnet. Die Strecke ist wichtig, um Kapazitäten im Nah-, Fern- und Güterverkehr zu schaffen. Die Vorentwurfsplanungen sind bereits abgeschlossen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Knoten Frankfurt**  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„32 **Knoten Frankfurt**“

### Begründung

Das Vorhaben Großknoten Frankfurt am Main ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung für das Schienennetz in ganz Deutschland. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.



## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Knoten Hamburg**“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„33 **Knoten Hamburg**“

### Begründung

Das Vorhaben Großknoten Hamburg ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Norden Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Knoten Köln**  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„34 **Knoten Köln**“

### Begründung

Das Vorhaben Großknoten Köln ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Westen Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Knoten Mannheim**“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„35 **Knoten Mannheim**“

### Begründung

Das Vorhaben Großknoten Mannheim ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für das Netz im Westen und Süden Deutschlands. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
„27	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
„22	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“

### Begründung

Das Ausbauprojekt Stuttgart – Singen – Grenze D/CH ist von außerordentlicher Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich und hat sämtliche Stufen des Bewertungsverfahrens des Bundesverkehrswegeplanes positiv durchlaufen. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. Knoten Stuttgart (u. a. 5. u. 6. Gleis Stuttgart Feuerbach – Zuffenhausen und Große Wendlinger Kurve)“ einfügen]
--

### Begründung

Im Zuge der Neuordnung des Großknotens Stuttgart durch das Projekt „Stuttgart 21“ und der NBS Wendlingen – Ulm ergeben sich neue Verkehrsrelationen auf überregionaler Ebene. In der Folge resultieren hieraus neue Kapazitätseinschränkungen im Bestandsnetz im Zulauf auf den und vom Knoten Stuttgart. Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart mündet zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Zuffenhausen in den nördlichen Schienenstreckenzulauf Richtung Stuttgart. Die Neubaumaßnahmen im Zuge des Projekts NBS Stuttgart – Ulm setzen erst in Stuttgart-Feuerbach im Bestandsnetz an. Ein Ausbau der Bestandsstrecke zwischen den o.g. Neubauabschnitten ist im Rahmen des Projekts bislang nicht vorgesehen.

Weiterhin ist im Sinne der Behebung von entstehenden Kapazitätsengpässen für einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan „Deutschland-Takt“ ein kreuzungsfreier zweigleisiger Ausbau durch die sogenannte „Große Wendlinger Kurve“ notwendig. Hierzu führt die Machbarkeitsstudie für einen Deutschland-Takt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter der Bezeichnung „Abzweig Neckartal (höhengleicher, zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Neckartal)“ die Große Wendlinger Kurve im „AP 1.4“ Teil der Infrastrukturausbauvorschläge für den Fahrplan 2030 (Szenario Infrastrukturerweiterung 2, Anhang S. 83 Nr. 13) als dringend notwendigen Ausbau eines entstehenden Engpasses aus. Die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung kommt zur Einschätzung, dass die Große Wendlinger Kurve erforderlich ist, da das zugrunde gelegte Betriebsprogramm des Schienenfernverkehrs dazu führen würde, dass sich Züge des Regionalverkehrs auf der bislang eingleisigen Verbindung begegnen würden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mitgeteilt, dass alle Maßnahmen und Vorschläge der Machbarkeitsstudie in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sind. Es ist nicht erkennbar, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis diese Prüfung hinsichtlich der Großen Wendlinger Kurve durchgeführt wurde.

Zur räumlichen Bedeutung der Großen Wendlinger Kurve ist festzustellen, dass den neuen Regionalverkehrslinien Karlsruhe – Stuttgart – Tübingen sowie Aalen – Stuttgart – Tübingen überregionale Bedeutung zukommt und die entsprechende Eisenbahninfrastruktur des Bundes in der Verantwortung des Bundes liegt.

Die überregionale Bedeutung der Anbindung der Region Neckar-Alb wird unterstrichen durch das am 18. März 2015 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG. Hiernach soll bis zum Jahr 2030 das Fernverkehrsangebot bundesweit erheblich ausgeweitet werden. Das DB-Fernverkehrskonzept für das neue Intercity-Netz bis zum Zieljahr 2030 umfasst die Einrichtung der neuen Intercity-Linie Bamberg – Würzburg – Stuttgart – Tübingen. Die Anbindung der Region Neckar-Alb mit der Universitätsstadt Tübingen und der Großstadt Reutlingen in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG ist die folgerichtige Konsequenz des neuen Fernverkehrskonzepts mit der kriterienscharfen Prämisse, möglichst alle deutschen Großstädte im Zwei-Stunden-Takt im neuen IC-Netz anzubinden. Hinzu tritt die Feststellung, dass der Bund in seiner Machbarkeitsstudie über die Umsetzbarkeit des Deutschland-Taktes zum klaren Ergebnis kommt, dass die Ausbaunotwendigkeit der bislang vorgesehenen Kleinen Wendlinger Kurve durch den Fernverkehr veranlasst ist.

Weiterhin ist zu konstatieren, dass die Beseitigung deringleisigkeit dieses Abzweigs in hohem Maße der Betriebsstabilität auf der NBS Stuttgart – Ulm zu Gute kommt. Auf Grund dieseringleisigkeit auf der NBS Stuttgart – Ulm sind Züge von Tübingen nach Stuttgart gezwungen, auf ihrem Fahrweg das Gegengleis der NBS zu überfahren. Für den Zeitraum dieser Trassen ist das Gegengleis der NBS Stuttgart – Ulm mit entsprechenden Pufferzeiten gesperrt. Zusätzlich können sich die Züge von und nach Tübingen auf demingleisigen Abschnitt nicht begegnen, was immanent zu zusätzlichen Wartezeiten auch auf der NBS Stuttgart – Ulm führt. Dies schränkt die Streckenkapazitäten der NBS in erheblichem Maße ein mit dem Ergebnis, dass sich kapazitätsbedingt vermeidbare Verspätungen aufbauen. Vor diesem Hintergrund besteht ein außerordentlich hohes Interesse des Schienenpersonenfernverkehrs an der Beseitigung dieses Infrastrukturengpasses.

Im Rahmen von Beteiligungsverfahren wurde auf diese vorgenannten Engpässe hingewiesen, welche im Bundesschienenwegeausbaugesetz mit einem Ausbau des Knotens Stuttgart im Zeitraum bis 2030 vordringlich zu beheben sind. Daher ist der Ausbau des Knotens Stuttgart mit dem Ausbau des 5. und 6. Gleises zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart Zuffenhausen und der Bau der Großen Wendlinger Kurve in die Kategorie Vordringlicher Bedarf aufzunehmen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **ABS Köln – Aachen**  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„29 **ABS Köln – Aachen**“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Köln – Aachen ist als Teil des Kernnetzes des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland von herausragender Bedeutung vollständig auszubauen. Die Personenschnellverkehrsstrecke und Güterverkehrsstrecke ist bedeutsam für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr zwischen dem Knoten Köln und Belgien sowie der Niederlande. Durch den Ausbau wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr im Westen Deutschlands erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. <b>Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)</b> “ einfügen]	
---	--

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„2 <b>Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)</b> “	
--	--

### Begründung

Die Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim hat das Ziel, den Schienengüterverkehrskorridor Rheine-Alpine durch eine leistungsfähige Achse zu stärken und dabei eine Entlastungswirkung im Mittelrheintal zu erzielen. Die Neubaustrecke ist unabdingbar, um weitere gesundheitliche Schäden im Mittelrheintal auszuschließen.

Zudem hat sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits in seiner „Korridorstudie Mittelrhein“ für den Ausbau von Entlastungsstrecken ausgesprochen. Eine Bewertung liegt also vor. Die beauftragten Gutachter sehen zwei Wege, um das Mittelrheintal zu entlasten: Einerseits könnte mittelfristig ein Teil des Verkehrs über die noch auszubauende rechtsrheinische Rhein/Ruhr-Sieg-Achse von



Hagen/Köln über Siegen Richtung Hanau verkehren. Dies dient vor allem dem Schienengüterverkehr zwischen den Nordseehäfen Richtung Bayern, Österreich und Italien, da der Fahrweg gegenüber der Rhein-strecke kürzer wird. Andererseits schlagen die Gutachter dem Bund den Neubau einer ebenfalls rechtsrhei-nischen Güterverkehrsstrecke zwischen Troisdorf und Mainz-Bischofsheim vor, um das Rheintal von ver-bleibenden Güterzügen zu entlasten.

Das Vorhaben ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitiven Wirkung insbesondere für den Schienengüterverkehr im Netz. Daher ist das Vor-haben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Lübeck – Rostock – Stralsund (u. a. 2. Gleis Rostock – Rövershagen u. Velgast – Stralsund)“ einfügen]
--	---

### Begründung

Der Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Rostock und Rövershagen sowie zwischen Velgast und Stralsund würde das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 1 auf der gesamten Achse Lübeck – Rostock – Stralsund komplettieren. Für die Einführung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Takts“, auf dieser Ost-West-Achse ist zudem die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf Vmax 160 km/h vorzusehen, für kürzere Streckenabschnitte entlang der Achse Lübeck – Rostock – Stralsund können Vmax 120 km/h oder Vmax 140 km/h festgesetzt werden. Auf der Strecke gibt es Schienenpersonenfernverkehr, folglich ist eine Fernverkehrsrelevanz zu konstatieren, so dass eine Einordnung des Ausbaivorhabens in den Vordringlichen Bedarf vorzusehen ist.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Lüneburg – Dannenberg – Salzwedel“ einfügen]	
--	--

### Begründung

Mit dem Vorhaben würde die Reaktivierung der Strecke Lüneburg – Dannenberg zusammen mit dem Wiederaufbau der Strecke Dannenberg – Lüchow – Salzwedel und einer Elektrifizierung beider Teilstrecken verbunden. Hierdurch wird zur hochbelasteten Fernverkehrs- und Güterverkehrsstrecke Lüneburg – Uelzen und nördlichen Zulaufstrecke zum Ostkorridor ein Bypass geschaffen, der durch den Schienengüterverkehr als auch den Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden wird. Somit ist für das Ausbaivorhaben eine erhebliche Bedeutung für den Schienenpersonenfernverkehr als auch Schienengüterverkehr zu konstatieren, so dass eine Einordnung des Ausbaivorhabens in den Vordringlichen Bedarf vorzusehen ist.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Magdeburg – Oebisfelde“  
einfügen]

#### Begründung

Mit dem Vorhaben wird auf dem Streckenabschnitt Glindenberg – Barleben ein zweites Gleis ergänzt und somit auf der gesamten Strecke zwischen Magdeburg und Oebisfelde Zweigleisigkeit hergestellt. Zudem würde die bisherige Einschränkung der Streckenkapazitäten durch die Kreuzungssituation in Glindenberg mit dem Ausbaivorhaben aufgehoben, so dass das Ausbaivorhaben erhebliche Relevanz für den überregionalen Schienenverkehr entfaltet. Daher ist das Ausbaivorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen. Die Elektrifizierung der Hauptbahn hat eine hohe netzbildende Funktion und sorgt für Redundanzen, so dass im Falle von Bauarbeiten und Streckensperrungen alternative Laufwege für den Schienengüterverkehr bereitstehen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Münster – Lünen (vollständig mit 2. Gleis)“  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„30 ABS Münster – Lünen“

### Begründung

Das Vorhaben ABS Münster – Lünen ist als Teil des Kernnetzes des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland von herausragender Bedeutung vollständig zweigleisig auszuführen. Hierdurch wird eine hohe kapazitative Wirkung insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr in Nord- und Westdeutschland erzielt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

	„[lfd. Nr. ABS Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund“ einfügen]
--	---

#### Begründung

Mit dem Vorhaben wird eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf  $V_{max}$  120 bis 160 km/h angestrebt, um die Strecke in einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den „Deutschland-Takt“, einzubinden. Hierdurch kann die überregionale Anbindung Südmecklenburgs und Vorpommerns in das bundesweite Taktgefüge verbessert werden. Auf Grund der deutlich erkennbaren überregionalen Wirkung des Vorhabens ist das Ausbaivorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen. Das Projekt steht in enger Wechselbeziehung zum Ausbau der B 96 [Kreuz Oranienburg (A 10) – Landesgrenze BB/MV sowie Weisdin – Warlin]. Daher ist bezogen auf das Straßenbauvorhaben eine intensive Alternativenprüfung vorzunehmen. Durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke in der genannten Relation sind wesentlich geringere Umweltwirkungen zu erwarten.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)“ einfügen]	
--	--

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„4 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)“	
--	--

### Begründung

Das Vorhaben Güterzugtunnel Fürth ist von herausragender Bedeutung für das Gesamtnetz der bundeseigenen Schienenwege mit einer hohen kapazitativen Wirkung insbesondere für den Schienengüterverkehr im Netz. Weiterhin hat die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung zum Deutschland-Takt die Notwendigkeit des Güterzugtunnels Fürth für einen Deutschland-Takt herausgestellt. Daher ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf zu verankern.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Oldenburg – Leer“  
einfügen]

### Begründung

Der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg – Leer ist im wachsenden überregionalen Schienengüterverkehr bedeutsam für den Hafenhinterlandverkehr vom und zum Hafen Cuxhaven. Auf der Strecke läuft aktuell bereits ein Kooperationsprojekt Nah- und Fernverkehr, folglich ist eine Relevanz des Vorhabens für den Schienenpersonenfernverkehr zu konstatieren. Mit der Umsetzung des Vorhabens würde der wachsende Schienenverkehr in ganz Nordwestdeutschland unterstützt. Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben ABS Oldenburg – Leer im Vordringlichen Bedarf einzustufen.



## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird zusätzlich folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. ABS Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ – Vojtanov (– Cheb)“ einfügen]
--

#### Begründung

Mit dem Vorhaben wird ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Plauen – Bad Brambach – Grenze D/CZ – Vojtanov (– Cheb) angestrebt, um die notwendigen Kapazitäten für den wachsenden internationalen Schienengüterverkehr zwischen dem Ostkorridor (Seehafen-Hinterlandverkehr) und der Tschechischen Republik zu erhöhen. Auf Grund der internationalen Bedeutung des Schienengüterverkehrs in dieser Relation ist das Ausbaivorhaben in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen. Das Ausbaivorhaben erhöht die Kapazitäten und sorgt für Redundanz im Falle von Störungen in anderen Netzabschnitten. Die Strecke wird bereits heute im Falle von Betriebsstörungen oder Bauarbeiten auf der Elbtalstrecke als Ausweichstrecke im Schienengüterverkehr genutzt.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Drucksachen 18/9524, 18/9953

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1) wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) wird nach Nr. 26 folgende Nummer angefügt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„[lfd. Nr. **Deutschland-Takt**  
einfügen]

- b) In Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können, entfällt:

lfd.Nr.	Vorhaben
---------	----------

„44 **Deutschland-Takt**“

### Begründung

Zur Erreichung europäischer und internationaler Klimaschutzziele ist es notwendig, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dazu bedarf es einer klar formulierten und ganzheitlichen Wachstumsstrategie mit eindeutigen und überprüfbaren Zielmarken. Den wichtigsten Beitrag hierzu liefert die Einführung eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans, des „Deutschland-Taktes“. Der Deutschland-Takt schafft ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Schienenverkehrsangebot im Personenverkehr, indem die Züge im Stunden- oder 30-MinutenTakt von wichtigen Knotenbahnhöfen abfahren – unabhängig von der Fahrtrichtung. Durch bessere Umsteigemöglichkeiten und Reisezeitreduzierungen wird die Attraktivität des Bahnfahrens so erhöht, mit dem Ziel, deutlich mehr Fahrgäste für das System Schiene zu gewinnen.

Auch für den Güterverkehr können feste Fahrplantrassen angeboten werden. Darüber hinaus führt die Einführung des Deutschland-Taktes auch zu positiven Effekten auf der Betreiber- und der Infrastrukturseite.

Infrastrukturseitig nutzt der Deutschland-Takt die vorhandenen Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr besser aus. Indem die Planung der Schienenwege am Ziel eines Deutschland-Taktes mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen punktgenau ausgerichtet wird, steigt dazu die Effektivität der Infrastrukturinvestitionen und damit auch die Netzkapazität insgesamt. Doch dafür muss die Infrastruktur anhand eines Fahrplans für das Gesamtnetz, also fahrplanbasiert, weiterentwickelt werden.

Vorbilder sind die regional sehr erfolgreichen Taktsysteme im SPNV seit 1995 und die Schweiz. Mit ihrem Konzept „Bahn 2000“ hat die Schweiz vorgemacht, wie die Attraktivität, aber auch die Auslastung des Systems Schiene durch die Einführung eines streng aufeinander abgestimmten Taktfahrplans erheblich gesteigert werden kann. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entwickelt sich der Modal Split – anders als in Deutschland – kontinuierlich zugunsten der Schiene. Doch die bereits von der letzten Bundesregierung beauftragte Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr hat aufgezeigt, dass die Einführung eines Integralen Taktfahrplans in Deutschland volkswirtschaftlich sinnvoll und sowohl betrieblich-technisch als auch europarechtskonform ist.

Der Deutschland-Takt kann nicht mit einem einzigen Fahrplanwechsel eingeführt werden. Vielmehr handelt es sich um einen mehrjährigen Prozess, der in Abhängigkeit von Infrastrukturmaßnahmen und betrieblichen Konzepten mittel- bis langfristig zu planen und sukzessive umzusetzen ist. Die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung setzt den Rahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre und bietet die Chance, mit einer Einordnung des Deutschland-Taktes in den Vordringlichen Bedarf diesen bundesweiten Integralen Taktfahrplan bei der Bewertung von Verkehrsinfrastruktur konsequent mitzudenken. Grundvoraussetzung zur Umsetzung und zur fahrplanbasierten Infrastrukturplanung ist die Erstellung eines Langfristfahrplans sowie der klare politische Wille, den Deutschland-Takt umzusetzen.

Der Deutschland-Takt ist eine politische Entscheidung. Auf Grund der Vielzahl an Einzelmaßnahmen sind die Maßnahmen nicht im Rahmen des von der Bundesregierung vorgesehenen Bewertungsverfahrens mit Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses monetär bewertbar. Der Deutschland-Takt ist daher unabhängig von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf einzuordnen.