

03.09.93

6 Febr

VP - Fz - U - Wo

Gesetzesbeschluß

des Deutschen Bundestages

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 167. Sitzung am
30. Juni 1993

1. aufgrund der Nummer 1 der Beschlußempfehlung und des
Berichts des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)
- Drucksache 12/5314 - den von

der Fraktion der SPD eingebrachten
Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau des Schienenwege-
netzes des Bundes
(Bundesschienenwegeausbaugesetz)
- Drucksache 12/2560 -

und den von

**den Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier,
Renate Blank, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börsen
(Bönstrup), Claus-Peter Grotz, Gerda Hasselfeldt, Kurt J. Rossmanith,
Rainer Haungs, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg),
Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt),
Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Ulrich Adam,
Dr. Walter Franz Altherr, Anneliese Augustin, Dietrich Austermann,
Hans-Dirk Bierling, Dr. Maria Böhmer, Klaus Brähmig, Paul Breuer,
Monika Brudlewsky, Werner Dörflinger, Maria Eichhorn, Wolfgang Engelmann,
Rainer Eppelmann, Ilse Falk, Erich G. Fritz, Hans-Joachim Fuchtel,
Johannes Ganz (St. Wendel), Peter Götz, Elisabeth Grochtmann, Klaus Harries,
Klaus-Jürgen Hedrich, Dr. h. c. Adolf Herkenrath, Dr. Paul Hoffacker,**

...

Fristablauf: 24.09.93

Initiativgesetz des Bundestages

Josef Hollerith, Siegfried Hornung, Claus Jäger, Georg Janovsky, Karin Jeltsch, Dr.-Ing. Rainer Jork, Dr. Egon Jüttner, Dr. Harald Kahl, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Thomas Kossendey, Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese), Franz Heinrich Krey, Dr.-Ing. Paul Krüger, Christian Lenzer, Editha Limbach, Eduard Lintner, Dr. Manfred Lischewski, Sigrun Löwisch, Dr. Michael Luther, Dr. Dietrich Mahlo, Claire Marienfeld, Erwin Marschewski, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Dr. Hedda Meseke, Maria Michalk, Dr. Klaus Mildner, Engelbert Nelle, Johannes Nitsch, Dr. Rolf Olderog, Friedhelm Ost, Eduard Oswald, Dr. Peter Paziorek, Dr. Hermann Pohler, Rosemarie Priebus, Hans Raidel, Erika Reinhardt, Dr. Norbert Rieder, Franz Romer, Adolf Roth (Gießen), Heinz Rother, Ortrun Schätzle, Günther Schartz (Trier), Dr.-Ing. Joachim Schmidt (Halsbrücke), Trudi Schmidt (Spiesen), Michael von Schmude, Dr. Andreas Schockenhoff, Joachim Graf von Schönburg-Glauchau, Reinhard Freiherr von Schorlemer, Dr. Hermann Schwörer, Heinrich Seesing, Wilfried Seibel, Dr. Hans-Joachim Sopart, Karl-Heinz Spilker, Erika Steinbach-Hermann, Dr. Wolfgang Freiherr von Stetten, Karl Stockhausen, Dr. Klaus-Dieter Uelhoff, Dr. Roswitha Wisniewski, Simon Wittmann (Tännesberg), Wolfgang Zeitlmann, Benno Zierer und der Fraktion der CDU/CSU sowie den Abgeordneten Ekkehard Gries, Roland Kohn, Horst Friedrich, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl, Dr. Olaf Feldmann und der Fraktion der F.D.P.

eingebraehten

**Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
(Bundesschienenwegeausbaugesetz — SchWAbG)**

- Drucksache 12/3500 -

zusammengefaßt und unter Berücksichtigung der mündlich
vorgetragenen Berichtigung

2. aufgrund der Nummer 2 der Beschlußempfehlung und des Berichts
des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß) - Drucksache
12/5314 - den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege
(Anlage zu § 1 des Gesetzes) unter Berücksichtigung
der angenommenen Nummer 3 des Änderungsantrages in
Drucksache 12/5316 sowie der dazu mündlich vorgetragenen
Berichtigung

in der nachstehenden Fassung angenommen:

**Gesetz
über den Ausbau der Schienen-
wege des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

**Ausbau des Schienewegenetzes
des Bundes**

(1) Das Schienewegenetz des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung nach § 36 des Bundesbahngesetzes verbindlich.

§ 2

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

(1) Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.

(2) Einzelne Baumaßnahmen, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, bleiben unberührt; sie sind auf die Baumaßnahmen abzustimmen, die auf der Grundlage des Bedarfsplanes ausgeführt werden sollen.

§ 3

Gegenstand des Bedarfsplans

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen.

(2) Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abzustimmen. Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr und kombinierten Verkehr angemessen zu berücksichtigen.

§ 4

Überprüfung des Bedarfs

(1) Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8. Juni 1967 (BGBl. I S. 582) bleibt unberührt.

§ 5

Planungszeitraum

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt der Bundesminister für Verkehr Fünfjahrespläne auf. Der erste Fünfjahresplan wird aufgeteilt in einen Zweijahresplan und einen folgenden Dreijahresplan. Die Fünfjahrespläne bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

§ 6

Unvorhergesehener Bedarf

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur es erfordert, können die Ausbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

§ 7

Berichtspflicht

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienewegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

(Anlage zu § 1 des Gesetzes)

1. Vordringlicher Bedarf

a) Überhang

1. Überhang des Bundesverkehrswegeplans 1985
2. ABS¹⁾ Fulda-Frankfurt
3. ABS Frankfurt-Mannheim, 2. Stufe
4. ABS Graben-Neudorf-Karlsruhe
5. ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel, 1. Stufe²⁾
6. ABS Dortmund-Köln
7. NBS Köln-Rhein/Main
8. ABS/NBS Stuttgart-Augsburg
9. ABS Mainz-Mannheim
10. ABS Dortmund-Kassel
11. ABS Iphofen-Nürnberg
12. NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München
13. ABS München-Mühldorf-Freilassing
14. ABS Hamburg-Harburg-Hamburg-Rothenburgsort
15. ABS Köln-Aachen
16. ABS Augsburg-München
17. ABS München-Kiefersfelden
18. ABS Hamburg-Büchen-Berlin
19. ABS Helmstedt-Magdeburg-Berlin
20. ABS Eichenberg-Halle
21. ABS Bebra-Erfurt
22. ABS Hochstadt-Marktzeuln-Camburg
23. ABS Hof-Plauen
24. Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. Stufe
25. Kombinierte Verkehr, 1. Stufe

¹⁾ ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.

²⁾ Einschließlich vierspurigen Ausbaus bis Müllheim (Baden).

b) Neue Vorhaben

1. ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund
2. ABS Uelzen-Stendal
3. ABS/NBS Hannover-Berlin
4. ABS Bad Harzburg-Stapelburg
5. ABS/NBS Nürnberg-Erfurt
6. NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle
7. ABS Berlin-Halle/Leipzig
8. ABS Leipzig-Dresden
9. ABS/NBS Hanau-Erfurt
10. a) ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz
b) ABS Paderborn-Halle
11. ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden⁴⁾
12. ABS Uelzen-Langwedel/Oldenburg-Wilhelms-
haven⁵⁾
13. ABS Pinneberg-Elmshorn
14. ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg
15. ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze-Emmerich-
Oberhausen
16. ABS Hagen-Gießen
17. ABS (Paris-) D/F-Grenze-Saarbrücken-Ludwigs-
hafen/Kehl-Appenweier
18. ABS/NBS Hanau-Nantenbach/Würzburg-
Iphofen
19. ABS Bingerbrück/Gau Algesheim-Bad Kreuz-
nach-Neustadt (Weinstr.)-Landau-Karlsruhe³⁾
20. ABS Darmstadt-Mannheim³⁾
21. ABS Berlin-Dresden
22. ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover
23. ABS Hamburg-Rothenburgsort-Hamburg-Eidel-
stedt

³⁾ Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption.

⁴⁾ Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen.

⁵⁾ Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter.

24. Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe⁶⁾
25. Kombiniertes Verkehr, 2. Stufe⁶⁾
26. CIR-ELKE⁷⁾
27. Ausbau von Knoten⁸⁾
Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock
28. Knoten Berlin⁸⁾
29. Länderübergreifende Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

2. Weiterer Bedarf

1. ABS Münster-Lünen-Dortmund
2. Ausbau von Knoten
3. Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 3. Stufe
4. Länderübergreifende Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

⁶⁾ Aufnahme vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe 2. Stufe und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs 2. Stufe. Die Einstellung von Rangierbahnhöfen und Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in den Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn setzt den gesonderten Nachweis der Einzelwirtschaftlichkeit für jedes Rangierbahnhof-Vorhaben und eine Gesamt-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Kombinierten Verkehr voraus. Alternativen der privaten Finanzierung und Betriebsführung sowie der gleichberechtigte Zugang zur öffentlichen Förderung sind zu prüfen.

⁷⁾ Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-integrated-railroading“-Systems.

⁸⁾ Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

3. Länderübergreifende Projekte

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

1. ABS Hamburg-Puttgarden (-Kopenhagen)
2. ABS (Amsterdam-) D/NL-Grenze-Emmerich-Oberhausen-Köln/Herne
3. ABS Stuttgart-Grenze D/CH (-Zürich)
4. ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel, 2. Stufe
5. ABS Ulm-Lindau-Grenze D/A (-Zürich)
6. ABS München-Lindau-Grenze D/A (-Zürich)
7. ABS Nürnberg-Passau-Grenze D/A (-Wien)
8. ABS Nürnberg-Grenze D/C (-Prag)
9. ABS Dresden-Grenze D/C (-Prag)
10. ABS Dresden-Görlitz-Grenze D/PL
11. ABS Berlin-Frankfurt/O.-Grenze D/PL (-Warschau)
12. ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund-Rügen (-Skandinavien)
13. ABS Berlin-Rostock (-Skandinavien)

03.09.93

VP - Fz - U - Wo**Beschluß****des Deutschen Bundestages**

zum

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
(Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 167. Sitzung am 30. Juni 1993 zu dem von ihm verabschiedeten Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) - Drucksachen 12/2560, 12/3500, 12/5314 - die nachfolgende Entschließung in Drucksache 12/5314 - Nummer 3 der Beschlußempfehlung - angenommen:

Teil der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ist die verkehrsmäßige Verknüpfung der Verkehrsträger Luft und Schiene in der Region Köln/Bonn. Hier befindet sich im Raumordnungsverfahren die sogenannte Bogen-Sehne-Lösung und die damit einhergehende Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die ICE-Strecke.

Der Deutsche Bundestag erkennt dieses Teilstück (Bogen und Sehne) — nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit dem Bonn-Berlin-Beschluß — als vordringlich an.

Der Deutsche Bundestag fordert im Hinblick auf die derzeit noch nicht abschließend geklärte Finanzierung der Flughafenanbindung an das ICE-Netz — insbesondere im Hinblick auf die Beteiligung Dritter — die Bundesregierung auf, dieses Teilstück (Bogen und Sehne) ohne jeden Verzug planerisch und baurechtlich voranzutreiben. Das Planfeststellungsverfahren — sowohl für den Bogen als auch für die Sehne — ist zeitgleich einzuleiten und parallel durchzuführen.

24.09.93**Beschluß
des Bundesrates**

**Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
(Bundesschienenwegeausbaugesetz)**

Der Bundesrat hat in seiner 660. Sitzung am 24. September 1993 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 30.06.1993 verabschiedeten Gesetz einen Antrag gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zu stellen.

Er hat ferner die folgende Entschließung gefaßt:

1. Auch wenn der Bundesrat zu dem Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses nicht verlangt, kann daraus nicht geschlossen werden, daß die Länder von ihrer Forderung im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Bahnreform abrücken, daß der Bund Eigentümer des gesamten Schienenwegenetzes der Bundeseisenbahnen bleibt und damit weiterhin für die Finanzierung des Neu- und Ausbaus, der Ersatzinvestitionen sowie der Instandsetzung und Unterhaltung des Schienennetzes verantwortlich ist. Das Gesetz berührt dagegen ausschließlich den Bau und den Ausbau von Fernverkehrsstrecken, erstreckt sich also nicht auf den künftig zu regionalisierenden Schienenpersonennahverkehr.

Der Bundesrat bekräftigt daher seinen Beschluß vom 07.05.1993 zu den Gesetzentwürfen der Bundesregierung zur Bahnreform (BR-Drs. 130/93 und 131/93 (Beschluß)).

2. Die Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken der Deutschen Bahnen mit internationalen Verkehrsflughäfen entspricht den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Länder und des Bundes. Der Bundesrat hält für vordringlich, daß die Infrastrukturmaßnahmen zur Verknüpfung der internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Hannover, Leipzig/Halle, Köln/Bonn, München und Stuttgart einschließlich des geplanten Flughafens Berlin/Brandenburg - International mit dem Schienennetz des Fernver-

kehr so bald als möglich realisiert werden. Dies entspricht auch den Vorstellungen, die die Länder in bezug auf die künftige Novellierung des Schienenwegeausbaugesetzes haben, die im Zuge der Bahnreform nötig wird (Artikel 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes).

Die Bedeutung der künftigen Schienenwegeinfrastruktur für die Lagegunst der Länder verlangt die intensive Begleitung der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundes-schienenwege durch die Länder. In Analogie zum Verfahren bei der Aufstellung des Bundesfernstraßenbedarfsplans ist nach Auffassung des Bundesrates die Beteiligung der Länder sicherzustellen.