

29.04.97**Gesetzesantrag**
des Landes Niedersachsen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**A. Zielsetzung**

Zur Zeit sind ausschließlich Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV) der Deutschen Bahn AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz förderfähig. Dies hat sich als unzureichend erwiesen und zu Problemen geführt, die eine zeitgerechte Erstellung der notwendigen KV-Anlagen unmöglich gemacht haben. Folge ist ein beträchtlicher Investitionsstau.

B. Lösung

Mit diesem Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes soll daher als Lösung der Kreis der Berechtigten, die eine Förderung zum Bau oder Ausbau von Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, in Anspruch nehmen können, über den Bereich der Eisenbahnen des Bundes hinaus auf Anlagen des kombinierten Verkehrs im Eigentum Dritter erweitert werden.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und der Gemeinden.

Auch der Haushalt des Bundes wird nicht zusätzlich belastet, es werden lediglich die ohnehin für den kombinierten Verkehr vorgesehenen Fördermittel einem größeren Kreis von Antragsberechtigten zugänglich gemacht.

E. Sonstige Kosten

Keine

Bundesrat

Drucksache 317/97

29.04.97

Gesetzesantrag
des Landes Niedersachsen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwege-
ausbaugesetzes**

DER NIEDERSÄCHSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT

Hannover, den 29. April 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Erwin Teufel

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in
der Anlage beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-
schienenwegeausbaugesetzes

mit der Bitte zuzuleiten, diesen gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des
Bundesrates auf die Tagesordnung der Bundesratssitzung am 16. Mai 1997 zu
setzen.

Mit freundlichen Grüßen

W
W. L. L. L.

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874, geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, werden nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigelegt ist.“

2. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

**„§ 8a
Investitionen im kombinierten Verkehr**

(1) Abweichend von § 8 Abs. 1 stehen die für Investitionen in den kombinierten Verkehr bereitgestellten Haushaltsmittel auch für Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen für Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserweg dienen, im Eigentum Dritter unter gleichen Bedingungen wie für die Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung.

(2) Voraussetzung für eine Förderung ist die Sicherung des diskriminierungsfreien Umschlagbetriebes sowie die Gewährleistung des diskriminierungsfreien öffentlichen Zugangs zu Anlagen des kombinierten Verkehrs auf den Verkehrswegen der beteiligten Verkehrsträger. Ein Verkehrsweg ist öffentlich zugänglich, wenn er für den öffentlichen Verkehr gewidmet ist oder im Rahmen eines grundbuchlich gesicherten Wegerechts oder einer unwiderruflichen vertraglichen Regelung für den öffentlichen Verkehr geöffnet wird.

(3) Für Investitionen in Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, gelten die §§ 9 bis 11 entsprechend.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Zur Zeit sind ausschließlich KV-Anlagen der Deutschen Bahn AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz förderfähig. Dies wirft eine Reihe von Problemen auf:

- Die Planung der Deutschen Bahn AG gestaltet sich sehr zeitintensiv, so daß sich der Abschluß von Finanzierungsvereinbarungen häufig hinauszögert;
- die derzeitigen Produktionsprinzipien im kombinierten Verkehr der Deutschen Bahn AG sind sehr aufwendig, und die in die Wirtschaftlichkeitsrechnungen für die KV-Anlagen eingehenden Kostensätze sind dadurch teilweise so hoch, daß die Wirtschaftlichkeit von notwendigen Anlagen auch unter der Annahme von hohen Zuschußquoten schwer oder gar nicht darstellbar ist;
- unter den derzeitigen eingeschränkten Förderbedingungen ist Fördervoraussetzung nicht nur das -Eigentum der Deutschen Bahn AG an der KV-Anlage selbst, sondern auch an der zuführenden Schieneninfrastruktur, was bei einigen Standorten, z. B. in Häfen - zum Ausschluß der Fördermöglichkeit führt.

Vor diesem Hintergrund sollen - auch im Sinne einer Wettbewerbsneutralität - außer Anlagen der Deutschen Bahn AG auch Anlagen Dritter förderbar sein, wie z. B. kommunale Anlagen, Anlagen von nichtbundeseligen Eisenbahnen oder Hafenbetrieben.

Dennoch ist die Einbindung der Standortplanung in die Bundesverkehrswegeplanung sinnvoll, da kombinierter Verkehr in seinem Schienentransportanteil ganz überwiegend Fernverkehr über längere Distanzen bzw. sogar internationaler Verkehr ist und aus der Notwendigkeit der Bündelung des Aufkommens heraus die Zahl der Umschlaganlagen nicht beliebig erhöht werden kann.

Ziel der KV-Förderung muß es sein, ein flächendeckendes Netz mit optimalen Standorten und niedrigen Betriebskosten aufzubauen. Weder hinsichtlich der Betriebskosten noch hinsichtlich der Standorte sind die Planungen der Deutschen Bahn AG immer die günstigsten.

Schließlich sind Terminals des kombinierten Verkehrs nicht nur einem Verkehrsträger zuzuordnen. Deshalb ist die derzeit gegebene Zuordnung allein zum Verkehrsträger Schiene im Hinblick auf die Finanzierungsmodalitäten nicht sachgerecht. Insbesondere werden auch im planerischen Bereich, beginnend bei den transeuropäischen Netzen über die Bundesverkehrswegeplanung bis zu ergänzenden Landeskonzepten, KV-Anlagen als Schnittstellen einer eigenständigen Betrachtung unterzogen, so daß es konsequenterweise eines eigenständigen gesetzlich abgesicherten Förderweges bedarf, der von der Investitionsförderung im Bahnbereich abweicht.

Entsprechendes empfiehlt auch der Bundesrechnungshof in seinem Bericht über die Beteiligung des Bundes bei der Deutschen Bahn AG und deren Beteiligungsunternehmen im Bereich des kombinierten Verkehrs am 10.01.1997.

Das geltende Bundesschienenwegeausbaugesetz enthält in Fußnote 6 der Anlage 1 ebenfalls einen entsprechenden Prüfauftrag für Alternativen zur privaten Finanzierung und

Betriebsführung solcher Anlagen und deren gleichberechtigten Zugang zur öffentlichen Förderung.

Als Lösung bietet sich deshalb eine Ergänzung im Sinne einer klarstellenden und eindeutigen Regelung innerhalb des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 1)

Klarstellung, daß Anlagen des kombinierten Verkehrs ohne eine Beschränkung auf einen bestimmten Eigentümer oder Betreiber Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind. Damit wird eine verbindliche Planungsgrundlage zur Standortplanung von KV-Anlagen geschaffen. Diese Bedarfsplanung soll sowohl die künftige Nutzung sichern, wozu zumindest ein Nachweis der am Markt erreichbaren Potentiale erforderlich ist, als auch verhindern, daß in unmittelbarer Nähe zueinander konkurrierende Anlagen unterschiedlicher Betreiber entstehen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 8a)

- Absatz 1 -

Absatz 1 öffnet den Empfängerkreis für die Fördermittel des Bundes auf Dritte.

Dritte sind hier insbesondere nichtbundeseigene Eisenbahnen, kommunale Gebietskörperschaften oder deren Wirtschaftsbetriebe, Hafenbetriebe oder GVZ-Gesellschaften.

- Absatz 2 -

Nennung der Anforderungen, die für die Förderung erfüllt sein müssen.

Insbesondere ist der diskriminierungsfreie öffentliche Zugang bei den beteiligten Verkehrsträgern und beim Umschlag sicherzustellen.

Satz 2 präzisiert den Begriff der öffentlichen Zugänglichkeit über die Widmung hinaus. Insbesondere im Eisenbahnbereich sollen durch flexible Lösungen mögliche eisenbahntechnische Folgeprobleme gegenüber starren Anforderungen vermieden werden.

- Absatz 3 -

Für die Finanzierung und Durchführung dieser Maßnahmen sollen die für die Schienenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes geltende Vorschriften ebenfalls Anwendung finden.

Zu Artikel 2

Im Sinne der gewollten Förderung des kombinierten Verkehrs ist ein unverzügliches Inkrafttreten des Gesetzes geboten.

06.06.97

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Zielsetzung

Zur Zeit sind ausschließlich Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV) der Deutschen Bahn AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz förderfähig. Dies hat sich als unzureichend erwiesen und zu Problemen geführt, die eine zeitgerechte Erstellung der notwendigen KV-Anlagen unmöglich gemacht haben. Folge ist ein beträchtlicher Investitionsstau.

B. Lösung

Mit diesem Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes soll daher als Lösung der Kreis der Berechtigten, die eine Förderung zum Bau oder Ausbau von Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, in Anspruch nehmen können, über den Bereich der Eisenbahnen des Bundes hinaus auf Anlagen des kombinierten Verkehrs im Eigentum Dritter erweitert werden.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und der Gemeinden.

Auch der Haushalt des Bundes wird nicht zusätzlich belastet, es werden lediglich die ohnehin für den kombinierten Verkehr vorgesehenen Fördermittel einem größeren Kreis von Antragsberechtigten zugänglich gemacht.

E. Sonstige Kosten

Keine

06.06.97

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

/ Der Bundesrat hat in seiner 713. Sitzung am 6. Juni 1997 beschlossen, den aus der
Anlage ersichtlichen Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes
beim Deutschen Bundestag einzubringen.

/ Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874, geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Das Schienenwegeneitz der Eisenbahnen des Bundes und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, werden nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.“

2. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

§ 8a Investitionen im kombinierten Verkehr

(1) Abweichend von § 8 Abs. 1 stehen die für Investitionen in den kombinierten Verkehr bereitgestellten Haushaltsmittel auch für Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen für Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserweg dienen, im Eigentum Dritter unter gleichen Bedingungen wie für die Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung.

(2) Voraussetzung für eine Förderung ist die Sicherung des diskriminierungsfreien Umschlagbetriebes sowie die Gewährleistung des diskriminierungsfreien öffentlichen Zugangs zu Anlagen des kombinierten Verkehrs auf den Verkehrswegen der beteiligten Verkehrsträger. Ein Verkehrsweg ist öffentlich zugänglich, wenn er für den öffentlichen Verkehr gewidmet ist oder im Rahmen eines grundbuchlich gesicherten Wegerechts oder einer unwiderruflichen vertraglichen Regelung für den öffentlichen Verkehr geöffnet wird.

(3) Für Investitionen in Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße dienen, gelten die §§ 9 bis 11 entsprechend.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Zur Zeit sind ausschließlich KV-Anlagen der Deutschen Bahn AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz förderfähig. Dies wirft eine Reihe von Problemen auf:

- Die Planung der Deutschen Bahn AG gestaltet sich sehr zeitintensiv, so daß sich der Abschluß von Finanzierungsvereinbarungen häufig hinauszögert;
- die derzeitigen Produktionsprinzipien im kombinierten Verkehr der Deutschen Bahn AG sind sehr aufwendig, und die in die Wirtschaftlichkeitsrechnungen für die KV-Anlagen eingehenden Kostensätze sind dadurch teilweise so hoch, daß die Wirtschaftlichkeit von notwendigen Anlagen auch unter der Annahme von hohen Zuschußquoten schwer oder gar nicht darstellbar ist;
- unter den derzeitigen eingeschränkten Förderbedingungen ist Fördervoraussetzung nicht nur das Eigentum der Deutschen Bahn AG an der KV-Anlage selbst, sondern auch an der zuführenden Schieneninfrastruktur, was bei einigen Standorten, z. B. in Häfen - zum Ausschluß der Fördermöglichkeit führt.

Vor diesem Hintergrund sollen - auch im Sinne einer Wettbewerbsneutralität - außer Anlagen der Deutschen Bahn AG auch Anlagen Dritter förderbar sein, wie z. B. kommunale Anlagen, Anlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder Hafenbetrieben.

Dennoch ist die Einbindung der Standortplanung in die Bundesverkehrswegeplanung sinnvoll, da kombinierter Verkehr in seinem Schienentransportanteil ganz überwiegend Fernverkehr über längere Distanzen bzw. sogar internationaler Verkehr ist und aus der Notwendigkeit der Bündelung des Aufkommens heraus die Zahl der Umschlaganlagen nicht beliebig erhöht werden kann.

Ziel der KV-Förderung muß es sein, ein flächendeckendes Netz mit optimalen Standorten und niedrigen Betriebskosten aufzubauen. Weder hinsichtlich der Betriebskosten noch hinsichtlich der Standorte sind die Planungen der Deutschen Bahn AG immer die günstigsten.

Schließlich sind Terminals des kombinierten Verkehrs nicht nur einem Verkehrsträger zuzuordnen. Deshalb ist die derzeit gegebene Zuordnung allein zum Verkehrsträger Schiene im Hinblick auf die Finanzierungsmodalitäten nicht sachgerecht. Insbesondere werden auch im planerischen Bereich, beginnend bei den transeuropäischen Netzen über die Bundesverkehrswegeplanung bis zu ergänzenden Landeskonzepten, KV-Anlagen als Schnittstellen einer eigenständigen Betrachtung unterzogen, so daß es konsequenterweise eines eigenständigen gesetzlich abgesicherten Förderweges bedarf, der von der Investitionsförderung im Bahnbereich abweicht.

Entsprechendes empfiehlt auch der Bundesrechnungshof in seinem Bericht über die Betätigung des Bundes bei der Deutschen Bahn AG und deren Beteiligungsunternehmen im Bereich des kombinierten Verkehrs am 10.01.1997.

Das geltende Bundesschienenwegeausbaugesetz enthält in Fußnote 6 der Anlage 1 ebenfalls einen entsprechenden Prüfauftrag für Alternativen zur privaten Finanzierung und

Betriebsführung solcher Anlagen und deren gleichberechtigten Zugang zur öffentlichen Förderung.

Als Lösung bietet sich deshalb eine Ergänzung im Sinne einer klarstellenden und eindeutigen Regelung innerhalb des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 1)

Klarstellung, daß Anlagen des kombinierten Verkehrs ohne eine Beschränkung auf einen bestimmten Eigentümer oder Betreiber Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind. Damit wird eine verbindliche Planungsgrundlage zur Standortplanung von KV-Anlagen geschaffen. Diese Bedarfsplanung soll sowohl die künftige Nutzung sichern, wozu zumindest ein Nachweis der am Markt erreichbaren Potentiale erforderlich ist, als auch verhindern, daß in unmittelbarer Nähe zueinander konkurrierende Anlagen unterschiedlicher Betreiber entstehen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 8a)

- Absatz 1 -

Absatz 1 öffnet den Empfängerkreis für die Fördermittel des Bundes auf Dritte. Dritte sind hier insbesondere nichtbundeseigene Eisenbahnen, kommunale Gebietskörperschaften oder deren Wirtschaftsbetriebe, Hafenbetriebe oder GVZ-Gesellschaften.

- Absatz 2 -

Nennung der Anforderungen, die für die Förderung erfüllt sein müssen.

Insbesondere ist der diskriminierungsfreie öffentliche Zugang bei den beteiligten Verkehrsträgern und beim Umschlag sicherzustellen.

Satz 2 präzisiert den Begriff der öffentlichen Zugänglichkeit über die Widmung hinaus. Insbesondere im Eisenbahnbereich sollen durch flexible Lösungen mögliche eisenbahntechnische Folgeprobleme gegenüber starren Anforderungen vermieden werden.

- Absatz 3 -

Für die Finanzierung und Durchführung dieser Maßnahmen sollen die für die Schienenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes geltende Vorschriften ebenfalls Anwendung finden.

Zu Artikel 2

Im Sinne der gewollten Förderung des kombinierten Verkehrs ist ein unverzügliches Inkrafttreten des Gesetzes geboten.

Entschließung
zum
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundesrat stellt fest, daß die bisherigen verkehrspolitischen Bemühungen, eine verstärkte Verlagerung von Gtertransporten auf die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu erreichen, noch nicht zum Ziel geführt haben. Eine durchgreifende Trendwende im Sinne einer stärkeren Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff ist bislang auch mit den bisherigen Fördermaßnahmen des kombinierten Verkehrs noch nicht erreicht worden. Die vollständige Öffnung des Marktes im Straßengüterverkehr mit dem Wegfall der Kobotage Mitte 1998 läßt im übrigen erwarten, daß die Wettbewerbsfähigkeit des Straßengüterverkehrs auch in preislicher Hinsicht nochmals zunehmen wird. Ein weiteres überproportionales Wachstum des Straßengüterverkehrs ist ohne intensivere Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung von Verkehrsnahzu unvermeidlich. Eine nachhaltige Stärkung der wettbewerblichen Rahmenbedingungen von Bahn und Binnenschifffahrt ist vor diesem Hintergrund dringlich.

Der Bundesrat hält dabei insbesondere die stärkere Förderung des Kombinierten Ladungsverkehrs auf Schiene und Wasserstraße, attraktive Trassengebhren für die Nutzung des Schienennetzes der Deutschen Bahn AG, rasche Schritte für den Abbau der technischen und administrativen Hürden im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und - international abgestimmt - intensivere Kontrollen zur Einhaltung verkehrlicher, technischer und sozialer Vorschriften im Straßengüterverkehr für geboten.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung vor diesem Hintergrund dazu auf,

- bei der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, daß durch eine effizientere Vorhaltung und einen rationelleren Betrieb des Schienennetzes die Trassenpreise insbesondere auch für den Güterverkehr nachhaltig gesenkt werden können,
- bei der Deutschen Bahn AG und auf der Ebene der Europäischen Union für eine Beschleunigung der Bemühungen zur Schaffung eines grenzüberschreitenden interoperablen Eisenbahnsystems einzutreten,

- darauf hinzuwirken, daß die Kontrollen des Straßengüterverkehrs, insbesondere des Transports gefährlicher Güter auf der Straße, international abgestimmt intensiviert werden, um einerseits die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen und andererseits mögliche Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unzureichender Einhaltung von Sozialvorschriften, fahrzeugtechnischer oder von Sicherheitsvorschriften gegenüber dem Gütertransport auf Schiene und Wasserstraße abzubauen,
- bei der Europäischen Union darauf hinzuwirken, daß in den Mitgliedstaaten bei Gefahrguttransporten die Kennzeichnung an den Fahrzeugen und den Transportbehältern verbessert wird.