

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem von der Fraktion der SPD eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau des Schienennetzes der
Deutschen Bundesbahn (BbSchwAbG)
— Drucksache 10/3010 —

A. Problem

Der Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn ist im Bundesverkehrswegeplan 1985 enthalten, der durch Beschluß der Bundesregierung vom 18. September 1985 festgestellt worden ist.

Die Fraktion der SPD wünscht Feststellung dieses Bedarfsplanes durch förmliches Gesetz nach dem Vorbild des Fernstraßenausbaugesetzes.

B. Lösung

Ablehnung des Gesetzentwurfes, weil nach dem jetzigen Verfahren der Bedarfsplan leichter an die sich ändernden verkehrspolitischen Verhältnisse angepaßt werden kann.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion der SPD besteht auf unveränderter Annahme des Gesetzentwurfes.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 10/3010 — abzulehnen.

Bonn, den 4. Juni 1986

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Dr. Jobst
Vorsitzender	Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der in Drucksache 10/3010 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 143. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Juni 1985 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 4. Juni 1986 behandelt.

I. Inhalt und Ziele des Gesetzentwurfs

Bundesregierung und Vorstand der Deutschen Bundesbahn haben Pläne entwickelt, um das aus dem 19. Jahrhundert stammende Schienennetz der Deutschen Bundesbahn zu erweitern und zu modernisieren. Es besteht die Absicht, in den kommenden Jahren zusätzlich zu den im Bau befindlichen Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart weitere Neubaustrecken zu bauen. Außerdem sollen zahlreiche vorhandene alte Strecken so modernisiert werden, daß höhere Geschwindigkeiten als bisher gefahren werden können. Diese Streckenausbau- und -neubaupläne sind im Bundesverkehrswegeplan 1985 niedergelegt, der von der Bundesregierung durch Beschluß vom 18. September 1985 festgestellt worden ist. Da es sich hier um einen Kabinettsbeschluß handelt, ist eine Änderung jederzeit möglich.

Die Fraktion der SPD schlägt vor, ähnlich wie für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes auch für den Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn einen Bedarfsplan als förmliches Gesetz zu verabschieden. Auf diese Weise sollen die Planungen des Unternehmens auf eine verlässliche Grundlage gestellt werden. Außerdem kann nach Auffassung der Antragstellerin nur auf diese Weise eine angemessene Beteiligung des Parlamentes an den Planungen, die von großer wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung sind, sichergestellt werden. Der Bedarfsplan soll nach jeweils fünf Jahren an die zwischenzeitliche Entwicklung angepaßt werden; jährlich soll der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag über den Fortgang des Ausbaus des Schienennetzes berichten.

II. Ergebnisse eines öffentlichen Anhörungsverfahrens

Der Gesetzentwurf wurde bei einem öffentlichen Anhörungsverfahren am 12. März 1986 wie folgt unterschiedlich beurteilt:

1. Eine Reihe von Sachverständigen und Verbänden haben den Gesetzentwurf begrüßt als einen Beitrag zur besseren Fundamentierung und Verstärkung der großen Ausbauvorhaben. Auf diese

Weise könne die Notwendigkeit des Streckenausbau nicht immer wieder in Frage gestellt werden. Die Bindungswirkung eines Gesetzes sei deutlich größer als diejenige eines Kabinettsbeschlusses. Vorauszusetzen sei jedoch, daß die Trassenführung im einzelnen einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibe. Hingewiesen wurde ferner auf die Auffassung des Bundesverfassungsgerichtes, wonach alle wichtigen Angelegenheiten des Gemeinschaftslebens durch förmliches Gesetz zu entscheiden seien. Hierzu gehöre auch der Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn in den kommenden Jahrzehnten.

2. Überwiegend wurde jedoch die Auffassung vertreten, daß ein in Gesetzesform verabschiedeter Bedarfsplan gegenüber dem jetzigen Verfahren eher von Nachteil sei. Bei einem Ausbau des Streckennetzes müßten sowohl volkswirtschaftliche Gesichtspunkte wie auch betriebswirtschaftliche Belange der Deutschen Bundesbahn berücksichtigt werden. Im Laufe eines langwierigen Gesetzgebungsverfahrens würden jedoch Einflüsse der Länder und der Gebietskörperschaften wirksam werden, die nicht voll mit den Zielen einer ökonomischen Rationalität übereinstimmen würden. Die Handlungsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn im Investitionsbereich würde daher empfindlich beeinträchtigt. Ferner wäre ein sachlich begründeter Korrekturbedarf dann schwieriger durchzusetzen als bei dem jetzigen Verfahren. Die finanzielle Absicherung der Ausbaupläne in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes sei unabhängig davon, ob der Bedarfsplan durch Kabinettsbeschluß oder durch förmliches Gesetz festgestellt werde. Auch für die gerichtliche Überprüfung von Planfeststellungsbeschlüssen sei es ohne Belang, in welcher Form der zugrundeliegende Bedarfsplan festgelegt sei. Die Feststellung einer Rangfolge für die einzelnen Neubaustrecken in einem Bedarfsplangesetz sei eher von Nachteil, wenn die Baureife sich für die einzelnen Projekte in einer Weise entwickle, die nicht vorhersehbar sei. Ferner erschwere die Kompliziertheit der Verkehrsplanungen ein Gesetzgebungsverfahren erheblich.

III. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben übereinstimmend den Gesetzentwurf abgelehnt. Hierfür waren folgende Gründe ausschlaggebend:
 - Die Festlegungen durch Kabinettsbeschluß im Bundesverkehrswegeplan und in der mittelfristigen Finanzplanung seien voll ausreichend. Darüber hinausgehende Bindungen in

Form eines Gesetzes würden zu mangelnder Flexibilität bei den sich verändernden verkehrspolitischen Verhältnissen und zu einer Bürokratisierung führen.

- Auch bei der Durchsetzung der Ausbaupläne für neue Schienenwege wäre ein förmliches Gesetz nicht hilfreich, weil im Planfeststellungsverfahren nach höchstrichterlicher Rechtsprechung Bedarf und Linienführung in jedem Fall überprüfbar bleibe.
- Ein Vergleich mit dem Bedarfsplan im Fernstraßenausbaugesetz sei nicht möglich, weil für den Ausbau des Schienennetzes nach dem Grundgesetz die alleinige Verantwortlichkeit des Bundes gegeben sei, während beim Bundesfernstraßenbau die Länder im Auftrag des Bundes tätig seien, so daß hier ein weitaus größerer Koordinierungsbedarf bestehe.

2. Die Vertreter der Fraktion der SPD bestanden auf unveränderter Annahme des Gesetzentwurfs aus den angegebenen Gründen.

IV. Mitberatende Stellungnahmen

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie der Haushaltsausschuß haben übereinstimmend empfohlen, den Gesetzentwurf abzulehnen.

V. Beratungsergebnis

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt mit Stimmenmehrheit die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Bonn, den 4. Juni 1986

Dr. Jobst

Berichterstatler