

Gesetzentwurf

der Fraktion der SPD

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

A. Problem

Die Einheit Deutschlands, die Öffnung Osteuropas und die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraums lassen die Verkehrsleistungen in allen Teilen Deutschlands erheblich ansteigen. Die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen sind der Zunahme des Verkehrs jedoch kaum noch gewachsen: Im Straßen- und im Luftverkehr, aber auch im Schienenverkehr kommt es immer häufiger zu Engpässen und Stauungen, die mit Umweltbelastungen und volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind.

Die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel muß in die Lage versetzt werden, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu übernehmen. Hierzu ist es erforderlich, die Eisenbahn als Verkehrsträger leistungsfähiger zu machen, bisherige Benachteiligungen gegenüber anderen Verkehrsträgern zu beseitigen und das Schienenwegenetz rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung auszubauen.

Zur Gleichstellung der Eisenbahn mit den anderen Verkehrsträgern ist es unerlässlich, daß der Staat seiner Verantwortung für die Bereitstellung und den Ausbau des notwendigen Schienenwegenetzes nachkommt. Dies deckt sich mit den Anforderungen des Rechts der Europäischen Gemeinschaft.

Zur Verdeutlichung der staatlichen Verantwortung für das Schienenwegenetz und zur Sicherung des weiteren Ausbaus der Schienenwege des Bundes wird eine verlässliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits seit 1971 geltenden gesetzlichen Verfahren beim Ausbau von Bundesfernstraßen entspricht.

B. Lösung

Zur Gleichstellung der Eisenbahn mit dem Straßenverkehr auf dem Gebiet des Netzausbaus und im Hinblick auf die Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird der Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes künftig ebenso wie der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes als Gesetz beschlossen. Dadurch wird die Notwendigkeit von Ausbaumaßnahmen vom Deutschen Bundestag selbst bestätigt, den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplans ein größeres Gewicht gegeben und die Realisierung der beschlossenen Vorhaben erleichtert. Gleichzeitig wird damit die finanzielle Verantwortung des Bundes für die Bundesschienenwege verdeutlicht.

Der Ausbau erfolgt von 1992 an nach dem vom Deutschen Bundestag zu beschließenden und nach Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan und darauf aufbauenden Ausbauplänen für das Schienenwegenetz des Bundes. Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr sind zu berücksichtigen.

Der Bedarfsplan für das Schienenwegenetz des Bundes enthält insbesondere

- Maßnahmen des Fernverkehrs zur Verknüpfung von Wirtschaftsräumen in Deutschland und Europa,
- Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und zum Ausbau eines leistungsfähigen Grundnetzes in der Fläche,
- Maßnahmen des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße/Binnenschifffahrt.

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Bedarfsplan an die zwischenzeitlich eingetretene Entwicklung angepaßt. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt der Bundesminister für Verkehr Fünfjahrespläne als Grundlage für konkrete Ausbaupläne auf.

Bei unvorhergesehenem Bedarf können die Ausbaupläne vom Bedarfsplan abweichen.

Der Bundesminister für Verkehr wird verpflichtet, dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes zu berichten.

C. Alternativen

Beibehaltung des derzeitigen unbefriedigenden Zustands mit unterschiedlichen Planungsverfahren für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes.

D. Kosten

Durch das Gesetz selbst entstehen keine Kosten.

Die Festlegung von Ausbauplanungen der Schienenwege des Bundes mit Gesetzeskraft kann die Realisierung beschlossener Vorhaben erleichtern und damit zu einer Senkung von Planungs-, Verfahrens- und letztlich auch Baukosten in nicht näher zu quantifizierender Höhe führen.

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

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

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

§ 2

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

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

(2) Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben unberührt; sie sind auf die Maßnahmen abzustimmen, die aufgrund des Bedarfsplans ausgeführt werden sollen.

§ 3

Aufstellung des Bedarfsplans

(1) Bei der Aufstellung des Bedarfsplans sind folgende Maßnahmen vorrangig zu berücksichtigen:

1. Bau und Ausbau von Fernverkehrsstrecken des Personen- und Güterverkehrs,
2. Bau und Ausbau eines Grundnetzes zur Anbindung der Fläche an die Fernverkehrsstrecken,
3. Bau und Ausbau von Rangierbahnhöfen sowie von Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Binnenschifffahrt dienen.

(2) Der Bedarfsplan legt gleichzeitig fest, ob und gegebenenfalls für welche Schienenstrecken die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn ermächtigt werden, den Betrieb dauernd einzustellen und gegebenenfalls den Ländern oder regionalen Gebietskörperschaften die baulichen und maschinellen Anlagen zur Weiterführung eines Eisenbahnbetriebes anzubieten.

(3) Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans aufeinander abzustimmen. Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahn- und

kombinierten Verkehr, Belange des Umweltschutzes, Zielsetzungen der Raumordnung, die Energieversorgung der Bundesrepublik Deutschland sowie die Sicherheit des Verkehrs angemessen zu berücksichtigen.

§ 4

Anpassung des Bedarfsplans

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung der in § 3 Abs. 3 genannten Belange anzupassen ist. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.

§ 5

Planungszeitraum

(1) Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt der Bundesminister für Verkehr Fünfjahrespläne auf. Sie bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft bleibt unberührt.

§ 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

Berichterstattung

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

§ 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am . . . in Kraft.

Bonn, den 6. Mai 1992

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

Begründung

Allgemeines

Die Einheit Deutschlands, die Öffnung Osteuropas und die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraums lassen die Verkehrsleistungen in allen Teilen Deutschlands erheblich ansteigen. Die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen sind der Zunahme des Verkehrs kaum noch gewachsen: Im Straßen- und Luftverkehr, aber auch im Schienenverkehr, kommt es immer häufiger zu Engpässen und Stauungen, die mit Umweltbelastungen und volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind.

Die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel muß eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen übernehmen. Die heutigen Bundeseisenbahnen, Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, sind allerdings weder nach dem Zuschnitt und Zustand ihrer Netze und nach ihrer Stellung im Wettbewerb noch nach ihrer Organisationsstruktur in der Lage, erweiterte Zukunftsaufgaben zu übernehmen. Hierzu ist es vielmehr erforderlich, eine Reihe von Maßnahmen zu verwirklichen: Die Eisenbahn ist als Verkehrsträger insgesamt leistungsfähiger zu machen, bisherige Benachteiligungen gegenüber anderen Verkehrsträgern sind zu beseitigen und das Schienenwegenetz ist rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung auszubauen.

Zur Gleichstellung der Eisenbahn mit den anderen Verkehrsträgern ist es vor allem unerlässlich, daß der Staat seiner Verantwortung für die Bereitstellung und den Ausbau des notwendigen Schienenwegenetzes nachkommt. Dies deckt sich mit den Anforderungen des Rechts der Europäischen Gemeinschaften: Nach Artikel 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft treffen die Mitgliedstaaten die zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur notwendigen Maßnahmen.

Für den weiteren Ausbau der Schienenwege des Bundes wird eine verlässliche und verbindliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits seit 1971 geltenden gesetzlichen Verfahren beim Ausbau der Bundesfernstraßen entspricht und der bevorstehenden Strukturreform der Bundeseisenbahnen Rechnung trägt.

Für die Bundesfernstraßen ist durch das Fernstraßenausbaugesetz vorgeschrieben, daß Neu- und Ausbaumaßnahmen gesetzlich festgelegt, also vom Deutschen Bundestag beraten und verabschiedet werden. Der die Bundesfernstraßen betreffende Teil des Bundesverkehrswegeplans ist zugleich Gegenstand des Fernstraßenausbaugesetzes. Für den Neu- und Ausbau der Schienenwege des Bundes erfolgt bisher keine parlamentarische Beratung und Beschlußfassung. Die Planungen der Bundeseisenbahnen werden

vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans auf ihre Dringlichkeit hin untersucht und bewertet. Der Deutsche Bundestag wird lediglich über das Ergebnis dieser Beratung unterrichtet.

Dieses Vorgehen hat in der Vergangenheit mit dazu geführt, daß das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn um 3 500 km von 30 500 km auf 27 000 km zurückgebaut wurde, während gleichzeitig ca. 130 000 km neue Straßen und Autobahnen geschaffen wurden. Hier liegt der wahre Grund für den jetzigen Zustand der Bahn, die in einem freien Wettbewerb so lange nicht bestehen kann, wie nicht im Infrastrukturbereich faire Chancengleichheit hergestellt wird.

In Zukunft kann die unterschiedliche Behandlung von Schiene und Straße in der Verkehrsplanung und im Bundesverkehrswegeplan nicht aufrechterhalten werden:

- Schon wegen der erheblichen finanziellen und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der anstehenden Entscheidungen über weitere Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schienenwege zur Bewältigung des sprunghaft gestiegenen Bedarfs ist eine parlamentarische Beratung und Verabschiedung dieser Pläne erforderlich.
- Die Verantwortung des Bundes für die Entwicklung der Bundesverkehrswege hat bei den Bundes-schienenwegen kein geringeres Gewicht als bei den Bundesfernstraßen. Dies wird durch die Richtlinie 91/440/EWG unterstrichen und ist bei der Ausgestaltung gesetzlicher Planungsverfahren zu beachten.
- Die zunehmend notwendiger werdende Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern und die erforderliche Vernetzung ihrer Wege und Verkehrsleistungen läßt sich nur bewerkstelligen, wenn auch der Ausbau der Netze und die darauf abzielenden längerfristigen Planungen in den gleichen, miteinander verbundenen und aufeinander abgestimmten Verfahren erfolgen. Der Deutsche Bundestag kann die von ihm zu beschließenden Ausbaumaßnahmen für die Bundesfernstraßen nur dann umfassend, auch mit ihren Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr beurteilen, wenn ihm parallel die entsprechenden Planungen für die Schienenwege des Bundes zur Beratung und Beschlußfassung vorliegen. Die bisherigen Bundesverkehrswegepläne erfüllen diese Anforderungen nicht.
- Die sich abzeichnende Strukturreform der Bundeseisenbahnen wird eine deutlichere Trennung zwischen der unmittelbaren Verantwortung des Bundes für die Weiterentwicklung seines Schienenwegenetzes und der unternehmerischen Abwicklung

des Schienenverkehrs auf diesem Netz bringen. Diese Annäherung an die von jeher für den Straßenverkehr geltende Aufgabenverteilung ist auch bei der gesetzlichen Verankerung staatlicher Aufgaben- und Finanzplanung zu beachten, indem für die Schienenwege des Bundes die gleichen gesetzlichen Instrumente wie für die Bundesfernstraßen eingeführt werden.

In Anlehnung an das für die Bundesfernstraßen vorgesehene Verfahren ist erstmals im Jahre 1992 ein Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufzustellen, als Gesetz zu beschließen und alle fünf Jahre in Anpassung an die zwischenzeitliche Entwicklung fortzuschreiben. Der Bedarfsplan soll insbesondere Maßnahmen des Fernverkehrs und der Anbindung der Fläche an das Fernverkehrsnetz sowie des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße/Binnenschifffahrt erfassen. Zur Umsetzung des Bedarfsplans werden Fünfjahrespläne aufgestellt, die die Grundlage für ausführende Ausbaupläne bilden.

In einen Bedarfsplan für den Schienenwegeausbau sollten beispielsweise folgende Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen aufgenommen werden:

- Lübeck/Hagenow-Stralsund
- Hamburg-Büchen-Berlin
- Hamburg-Hannover
- Hamburg-Bremen-Münster-Dortmund-Köln-Flughafen Köln-Frankfurt-Mannheim
- Bremen-Langwedel-Soltau-Uelzen-Salzwedel-Stendal-Berlin
- Köln-Dortmund-Hannover-Stendal-Berlin
- Helmstedt-Magdeburg-Berlin
- Eichenberg-Halle
- Dresden-Prag
- Berlin-Rostock
- Berlin-Angermünde-Stettin
- Stralsund-Stettin
- Berlin-Cottbus-Forst
- Berlin-Frankfurt/Oder
- Berlin-Dresden
- Wittenberge-Magdeburg-Halle-Leipzig
- Leipzig-Eilenburg-Falkenberg-Cottbus
- Görlitz-Dresden-Chemnitz-Hof-Nürnberg
- Erfurt-Bebra-Fulda-Frankfurt (M)
- Frankfurt (M)-Würzburg
- Thüringen-Fulda-Gießen-Limburg-Koblenz-Trier-Luxemburg
- Frankfurt (M)-Karlsruhe
- Frankfurt (M)-Hanau
- Karlsruhe-Offenburg-Basel
- Stuttgart-Ulm-Augsburg

- Stuttgart-Nürnberg
- Stuttgart-Singen-Schaffhausen
- Mainz-Mannheim
- Mannheim-Saarbrücken
- Dortmund-Kassel-Bebra-Erfurt-Leipzig-Dresden
- Erfurt-Gera-Chemnitz-Dresden
- Würzburg-Nürnberg
- Nürnberg-München
- Nürnberg-Passau
- München-Mühlendorf-Freilassing
- München-Landshut-Regensburg
- München-Memmingen-Lindau-(Zürich)
- Hamburg-Harburg-Hamburg-Rothenburgsort
- Köln-Aachen-Bundesgrenze
- (Randstad Holland)-Bentheim-Rheine-Osnabrück-Löhne
- Minden-Nienburg-Verden-Rotenburg
- Löhne-Rinteln-Hameln-Elze-Braunschweig
- Mönchengladbach-Kaldenkirchen-Venlo
- Duisburg-Emmerich
- Bielefeld-Lage-Altenbeken
- Flughafen Düsseldorf-Flughafen Köln
- München-Kiefersfelden
- Hagen-Siegen-Gießen (Ruhr-Sieg-Strecke)
- Lindau-Ulm
- Marktredwitz-Hof/Schirnding

Neben den genannten Hauptstrecken sollten u. a. folgende Strecken oder Streckenabschnitte mit besonderen Maßnahmen aufgenommen werden:

- Uelzen-Dömitz-Ludwigslust-(Schwerin) (Lückenschluß)
- Maschen-Uelzen (viergleisiger Ausbau)
- Löhne-Hameln-Elze-Hildesheim-Braunschweig-Wolfsburg (Elektrifizierung)
- (Hannover)-Goslar-Vienenburg-Wasserleben-Halberstadt-(Halle) (Lückenschluß, Ausbau und Elektrifizierung)
- Stapelburg-Vienenburg (Lückenschluß)
- Jerxheim-Dedeleben (Lückenschluß)
- (Leipzig/Chemnitz)-Reichenbach-Hof-Regensburg-(München) (Elektrifizierung und Ausbau)
- Landshut-Mühlendorf-Rosenheim (Elektrifizierung)
- Mühlendorf-Eggenfelden-Pfarrkirchen-Passau (Ausbau)
- (Augsburg)-Geltendorf-Weilheim-(Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck) (Elektrifizierung)

- Regensburg–Landshut–Flughafen München II (Anbindung)
- Altenbeken–Northeim–Nordhausen–(Halle/Leipzig) (Ausbau)
- (Kassel)–Altenbeken–Detmold–Herford–Bünde–Bassum–(Bremen) (Ausbau)
- Sulingen–Nürnberg (Ausbau)
- Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück (Elektrifizierung)
- Görlitz–Frankfurt/Oder–Angermünde–Eberswalde (Ausbau)
- Berlin–Kietz/Küstrin (Ausbau)
- Hamburg–Lübeck–Puttgarden–Fehmarn–Belt–Querung (Ausbau und Elektrifizierung, 3. Gleis zwischen Hamburg und Lübeck)
- Hamburg–Flensburg (mit Abzweig nach Kiel); (Elektrifizierung und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit)
- Pinneberg–Elmshorn (Ausbau)
- Lübeck–Rostock (Ausbau, Elektrifizierung)
- Lübeck–Büchen–Lüneburg (Ausbau)
- Hamburg (Ausbau der nördlichen Güterumgehungsbahn)
- Kaarst–Düsseldorf–Mettmann (Ausbau)
- Haltern–Essen–Wuppertal (Elektrifizierung)
- Bingerbrück–Landau–Karlsruhe (Ausbau)
- Hagen–Arnsberg–Warburg–(Kassel) (Elektrifizierung)
- Paderborn–Gerstungen und Nordkurve Kassel (Ausbau)
- Paderborn–Goslar/Northeim–Halle (Ausbau)
- Minden–Wunstorf (4gleisiger Ausbau)–Hannover–Lehrte
- Neustadt/Weinstraße–Landau–Karlsruhe (Ausbau und Elektrifizierung)
- Winden–Weißenburg–(Straßburg) (Ausbau)
- Langenlonsheim–Rheinböllen–Simmern–Morbach–Trier (Wiederaufbau)
- Simmern–Kastellaun–Pfalzfeld (Wiederaufbau)
- Schifferstadt–Wörth–Lauterburg (Ausbau)
- Darmstadt–Mannheim–Friedrichsfeld (3. Gleis)
- Erfurt–Suhl–Schweinfurt (Ausbau)
- Erfurt–Sangershausen (Ausbau)
- Saalfeld–Gera–Leipzig (Ausbau)

Aufzunehmen sind ferner Regionalstrecken im Großraum Berlin/Brandenburg, die die Verbindung der deutschen Hauptstadt bis in die Tiefe des Landes Brandenburg herstellen. Diese Strecken sind durch die Trennung West-Berlins bisher stark vernachlässigt oder unterbrochen worden. Für die Herstellung

der Funktionsfähigkeit des Regierungssitzes Berlin ist auch die Schaffung attraktiver Regionalbahnverbindungen über das S-Bahnnetz hinaus nach Brandenburg unabdingbar. Ein Teil der in Frage kommenden Strecken ist im Bedarfsplan für den Fernverkehr bereits enthalten; beim Ausbau dieser Strecken ist darauf zu achten, daß auch ausreichende Streckenkapazitäten für einen schnellen und häufigen Regionalbahnverkehr mit geschaffen werden.

Folgende Terminals des kombinierten Verkehrs (Standorträume) sollten ebenfalls Bestandteil des Bedarfsplans werden:

Augsburg	Kiel/Neumünster
Basel	Koblenz
Berlin	Köln
Bielefeld-Paderborn	Landshut
Bochum/Herne	Lübeck
Braunschweig	Magdeburg
Bremen	Mannheim
Bremerhaven	Müldorf
Chemnitz/Zwickau	München
Cottbus	Nürnberg
Dörpen	Oberfranken
Dresden	Offenburg
Düsseldorf/Neuss	Ravensburg
Duisburg/Krefeld	Regensburg
Erfurt	Rheine/Osnabrück
Frankfurt/M./Mainz	Rostock-See
Freiburg	Rostock-Binnen
Hagen	Saarbrücken
Halle/Leipzig	Schweinfurt
Hamburg-Hafen	Singen
Hamburg-Binnen	Stuttgart
Hannover	Ulm
Karlsruhe	Wuppertal
Kassel	

Die genannten Strecken und Terminals des kombinierten Verkehrs sind nur Beispiele. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts unter Beteiligung der Bundesländer einen umfassenden Bedarfsplan mit Dringlichkeitsstufen aufzustellen.

Zu den Einzelbestimmungen

Zu § 1

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gibt den künftigen Bedarf an Investitionen im Bereich des Schienenwegenetzes des Bundes an. Er ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans.

Zu § 2

Die Einteilung in unterschiedliche Dringlichkeitsstufen dient der längerfristigen Planung. Bei Projekten, deren Bauwürdigkeit nachgewiesen ist, denen jedoch nach zusätzlichen Entscheidungskriterien keine Priorität zukommt, wird die notwendige Flächensicherung im Zuge anderer öffentlich-rechtlicher Verfahren ermöglicht.

Der Bedarfsplan behindert nicht die Durchführung einzelner Verbesserungsmaßnahmen außerhalb der mehrjährigen Planung, sondern begnügt sich mit einer Abstimmung solcher Maßnahmen mit den im Plan genannten Vorhaben.

Zu § 3

Der Bedarfsplan erfaßt in Anlehnung an die bisherige Bundesverkehrswegeplanung und unter Berücksichtigung der aktuellen Schwerpunkte der Schienenverkehrsentwicklung insbesondere den Neu- und Ausbau von Fernverkehrsstrecken des Personen- und Güterverkehrs einschließlich einer leistungsfähigen Anbindung der Fläche an diese Strecken sowie den Neu- und Ausbau von Rangierbahnhöfen und Schienenverkehrsanlagen des kombinierten Verkehrs.

Gleichzeitig muß das Parlament bei der Entscheidung über den Bedarfsplan auch den eventuellen Abbau von Schienenstrecken oder deren Übertragung an Länder, Kreise oder Kommunen in die notwendige Gesamtbetrachtung einbeziehen können. Absatz 2 trägt dem Rechnung. Eine Übertragung setzt allerdings in jedem Fall die Sicherstellung einer angemessenen und zweckgebundenen Finanzausstattung der übernehmenden Gebietskörperschaften für Unterhaltung und Betrieb der Strecken voraus.

Zur Vermeidung von Parallelinvestitionen und um der Forderung nach rationeller Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern sowie nach Vernetzung ihrer Wege und Verkehrsleistungen Rechnung zu tragen, sieht Absatz 3 eine gegenseitige Abstimmung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und der entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger vor. Hierbei sind auch die für eine vorausschauende Verkehrswegeplanung wesentlichen öffentlichen Belange angemessen zu berücksichtigen.

Zu § 4

Nach dem bei der Ausbauplanung für die Bundesfernstraßen und beim Bundesverkehrswegeplan bewährten Verfahren ist auch der Bedarfsplan für den Ausbau

der Bundesschienenwege alle fünf Jahre an die verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen unter Beachtung der öffentlichen Belange anzupassen. Die Anpassung geschieht wie die erstmalige Aufstellung durch Gesetz.

Zu § 5

Zur Umsetzung der im Bedarfsplan als dringlich ausgewiesenen Vorhaben stellt der Bundesminister für Verkehr Fünfjahrespläne auf. Sie bilden die Grundlage für die Ausbaupläne für die Bundesschienenwege.

Der Bedarfsplan und die daraus abgeleiteten Ausbaupläne für die Bundesschienenwege sind nicht identisch mit den nach § 10 des Gesetzes zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft (StabG) aufzustellenden Investitionsprogrammen; sie bilden jedoch eine Grundlage für die mittelfristige Finanzplanung nach dem StabG.

Zu § 6

Zur raschen Reaktion auf unvorhergesehenen Verkehrsbedarf wird wie im Fernstraßenausbaugesetz zugelassen, daß die Ausbaupläne für die Bundesschienenwege im Einzelfall Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

Zu § 7

Die Vorschrift stellt sicher, daß das Parlament jährlich über die Umsetzung des von ihm aufgestellten Bedarfsplans unterrichtet wird.

Zu § 8

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.