

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier, Renate Blank, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Claus-Peter Grotz, Gerda Hasselfeldt, Kurt J. Rossmanith, Rainer Haungs, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meinl, 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, 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 der Abgeordneten Ekkehard Gries, Roland Kohn, Horst Friedrich, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl, Dr. Olaf Feldmann und der Fraktion der F.D.P.

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

A. Problem

Das Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands sowie die fortschreitende Integration Europas im Westen durch die Vollendung des Binnenmarktes der Europäischen Gemeinschaften (EG) und die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa werden in den nächsten Jahren das Verkehrswachstum in Deutschland mit seiner zentralen Lage in Europa bestimmen. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt werden.

In einem Verkehrssystem, das beiden Zielsetzungen gerecht werden muß, indem Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht gesichert werden, müssen zunächst bestehende Kapazitäten aller Verkehrsträger bestmöglich ausgeschöpft werden; darüber hinaus ist die Leistungsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene so zu stärken, daß ihm in Zukunft ein deutlich höherer Anteil an den Transportaufgaben zukommt, als dies bislang der Fall war.

Die Schienenwege und ihr Ausbau sind ebenso wie Straßen und Wasserstraßen Teil staatlicher Verantwortung. Zur Gleichstellung des Verkehrsweges Schiene mit den im Verantwortungsbereich des Bundes liegenden übrigen konkurrierenden Verkehrswegen ist es verkehrspolitisch geboten, die Verantwortung des Bundes für den Ausbau der Schienenwege umfassender zu regeln. Dies liegt auf der Linie der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften, die der tragenden Rolle des Schienenverkehrs im europäischen Verkehrsmarkt bereits mit einer Reihe von Regelungen Rechnung getragen hat.

Zur Festlegung der Verantwortung des Bundes für den weiteren Ausbau des Schienennetzes wird eine gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits seit 1971 geltenden gesetzlichen Verfahren beim Ausbau von Bundesfernstraßen entspricht. Danach ist auch das Schienennetz künftig rechtzeitig auf der Grundlage vorausschauender Planung auszubauen.

B. Lösung

Der Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes wird künftig ebenso wie der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes als Gesetz beschlossen. Dadurch werden die Notwendigkeit von Ausbaumaßnahmen vom Deutschen Bundestag selbst bestätigt, den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplans ein größeres Gewicht gegeben und der Bau der beschlossenen Vorhaben erleichtert.

Der Ausbau erfolgt von 1993 an nach dem vom Deutschen Bundestag zu beschließenden und nach Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan.

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

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

C. Alternativen

Beibehaltung des derzeitigen Zustands mit unterschiedlichen Verfahren zur Bedarfsermittlung und -festlegung für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes.

D. Kosten

Durch das Gesetz entstehen unmittelbar keine Kosten.

Die Festlegung von Ausbauplanungen der Schienenwege des Bundes mit Gesetzeskraft kann den Bau 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 der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz — SchWAbG)

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 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.

§ 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

Berichtspflicht

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

§ 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am . . . in Kraft.

Bonn, den 21. Oktober 1992

Dirk Fischer (Hamburg)
 Dr. Dionys Jobst
 Horst Gibtner
 Renate Blank
 Heinz-Günter Bargfrede
 Dr. Wolf Bauer
 Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
 Claus-Peter Grotz
 Gerda Hasselfeldt
 Kurt J. Rossmanith
 Rainer Haungs
 Manfred Heise
 Ernst Hinsken
 Michael Jung (Limburg)
 Klaus-Heiner Lehne
 Theo Magin
 Rudolf Meinel
 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
 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
 Dr. Wolfgang Schäuble,
 Dr. Wolfgang Bötsch und Fraktion

Ekkehard Gries
 Roland Kohn
 Horst Friedrich
 Manfred Richter (Bremerhaven)
 Dr. Klaus Röhl
 Dr. Olaf Feldmann
 Dr. Hermann Otto Solms
 und Fraktion

Begründung**A. Allgemeines****1. Verkehrspolitischer Gesamtrahmen**

Das Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands sowie die fortschreitende Integration Europas im Westen durch die Vollendung des Binnenmarktes der Europäischen Gemeinschaften (EG) und die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa werden in den nächsten Jahren das Verkehrswachstum in Deutschland mit seiner zentralen Lage in Europa bestimmen. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbe- reich gestellt werden.

In einem Verkehrssystem, das beiden Zielsetzungen gerecht werden muß, indem Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht gesichert werden, müssen zunächst bestehende Kapazitäten aller Verkehrsträger bestmöglich ausgeschöpft werden; darüber hinaus ist die Leistungsfähigkeit der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, öffentlicher Personennahverkehr und Wasserstraße so zu stärken, daß ihnen in Zukunft ein deutlich höherer Anteil an den Transportaufgaben zukommt, als dies bislang der Fall war.

Auch die EG hat die tragende Rolle des Schienenverkehrs im europäischen Verkehrsmarkt erkannt und ihr bereits mit einer Reihe von Regelungen Rechnung getragen, die einschneidende Veränderungen bei den Eisenbahnen der Mitgliedstaaten notwendig machen.

Vor diesem Hintergrund gilt es, das Schienenverkehrssystem zu gestalten, daß

- sowohl unternehmerisch-betriebswirtschaftliche Zielsetzungen mit positiven wirtschaftlichen Ergebnissen erreicht werden können, die zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte führen,
- als auch der Schienenverkehr als wettbewerbsfähige und attraktive Alternative im Verbund mit anderen Verkehrsträgern die an ihn gerichteten Anforderungen ökonomisch und ökologisch wirkungsvoll erfüllen kann.

Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010 unterstreichen die Notwendigkeit, so schnell wie möglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer deutlichen Leistungssteigerung im Schienenverkehr führen. Hinsichtlich der Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen wird im Güterverkehr mit einer Zunahme um 55 % und um 41 % im Personenverkehr gerechnet. Der Güterverkehr der Binnenschifffahrt

wird um 84 % steigen. Im Luftverkehr beträgt die Steigerungsrate 151 %. Auf den öffentlichen Straßenverkehr entfällt ein Zuwachs von 27 %.

Um den sich daraus ergebenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie den umweltpolitischen Zielen gerecht zu werden, wird dem Ausbau des Schienennetzes besondere Bedeutung zukommen. Das Schienennetz genügt dabei z. Z. am wenigsten den Anforderungen für ökonomisch wirkungsvolle Transportabläufe. Darüber hinaus werden auch die Grundlagen für eine weitgehende Verknüpfung der Leistungen der einzelnen Verkehrsträger durch Ausbau der Verkehrsschnittstellen und der verkehrsträgerübergreifenden Informationssysteme zu schaffen sein. Beides sind wesentliche Voraussetzungen, um die Leistungen aller Verkehrsträger in Zukunft besser miteinander zu verbinden im Sinne einer bestmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen. Ziel ist es, auf diesem Weg die Attraktivität der Verkehrsträger, die für Massentransporte geeignet sind, für den Personen- und Güterfernverkehr zu steigern.

Zur Stärkung ist weiterhin eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EG unabdingbar. Dies gilt sowohl für die Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Verkehrsträgers Schiene als auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern. Dabei spielt die Abgabeharmonisierung im Straßenverkehr auf möglichst hohem kosten- und umweltorientiertem Niveau eine wichtige Rolle.

Die Überlastung der Straßeninfrastruktur und die zunehmende Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung der großen europäischen Verkehrsachsen lassen die Vorzüge eines leistungsfähigen und zuverlässigen Schienenverkehrssystems immer deutlicher werden.

Dies unterstreicht, daß die Chancen des Schienenverkehrs in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept auch EG-weit verbessert und darauf zielende Maßnahmen zügig vereinheitlicht werden müssen. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit gerade der deutschen Eisenbahnen ist ein unabdingbarer Schritt für die umweltgerechte Sicherung von Wirtschaftswachstum und Mobilität in Europa; dabei gilt es bereits heute, sie durch eine auf Produktivität und Flexibilität ausgerichtete Unternehmensstruktur für den Wettbewerb mit den anderen europäischen Eisenbahnen und anderen Verkehrsträgern mehr als bisher zu rüsten.

2. Bau der Schienenwege des Bundes

Bau und Ausbau der Schienenwege des Bundes erfolgt, wie beim Fernstraßenbau, nach einem Bedarfsplan.

B. Zu den Einzelbestimmungen**Zu § 1**

Wie das Netz der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz soll auch das Schienennetz des Bundes nach einem Bedarfsplan ausgebaut werden. Er ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. In den Bedarfsplan aufgenommen werden nicht alle Investitionen, sondern nur Bau- und Ausbaumaßnahmen. Mit der Aufnahme dieser Investitionen in den Bedarfsplan liegt ein durch das Parlament festgelegtes öffentliches Interesse am Bau der Schienenwege vor. Damit wird im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise des Baus oder Ausbaus entschieden, da der Bedarf an Schienenwegen mit diesem Gesetz vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt wird.

Zu § 2**Zu Absatz 1**

Ebenso wie beim Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz erfolgt der Bau und Ausbau von Schienenwegen nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind.

Zu Absatz 2

An Baumaßnahmen, die in den Bedarfsplan aufgenommen wurden, besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse. Andere Baumaßnahmen können daneben gleichwohl durchgeführt werden. Vorrangig sind jedoch die Baumaßnahmen im öffentlichen Interesse. Daher sind andere Baumaßnahmen auf diese abzustimmen.

Zu § 3**Zu Absatz 1**

Der Bedarfsplan erfaßt wie in der bisherigen Praxis der Bundesverkehrswegeplanung üblich den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken des Personen- und Güterverkehrs, die Schaffung leistungsfähiger Knoten und die Schienenverkehrsanlagen des kombinierten Verkehrs. Dabei können aktuelle Schwerpunkte der Schienenverkehrsentwicklung Eingang in die Planung finden.

Zu Absatz 2

Die vorausschauende Verkehrsplanung erfordert eine Einbeziehung der Bundesschienenwege unter das Dach der Bundesverkehrswegeplanung, um eine gezielte Abstimmung mit den Planungen der anderen Verkehrsträger zu erreichen. Dadurch können Parallelinvestitionen vermieden werden. Gleichzeitig wird dadurch die Vernetzung der Verkehrsträger in Wegen und Leistungen gefördert.

Zu § 4

Wie nach dem Fernstraßenausbaugesetz ist auch hier nach Ablauf von jeweils 5 Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlichen Entwicklung anzupassen ist. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz.

Zu § 5

Diese Bestimmung entspricht § 7 Fernstraßenausbaugesetz.

Zu § 6

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

