

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/2560 —

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

zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries,
Roland Kohn, Horst Friedrich, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 12/3500 —

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

A. Problem

Infolge der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands, der Vollendung des EG-Binnenmarktes und der Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten ist in der Zukunft mit einem erheblichen Wachstum des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland zu rechnen. Ebenso hat die Verkehrspolitik die wachsenden Anforderungen des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Deshalb muß gerade die Bahn als ein umweltfreundlicher Verkehrsträger leistungsfähiger werden. Das Schienenwegenetz muß ausgebaut und in die Lage versetzt werden, einen höheren Anteil am Transportvolumen zu übernehmen. Einen wichtigen Beitrag dazu können die rechtliche Gleichstellung der Schiene mit dem Verkehrsträger Straße, die Verdeutlichung der staatlichen Verantwortung für das

Schienennetz und die Schaffung einer verlässlichen Grundlage für eine vorausschauende Planung der Schienenwegebaumaßnahmen leisten.

B. Lösung

Der Ausbau des Bundesschienenwegenetzes wird künftig, wie es beim Bundesfernstraßenausbau seit 1971 der Fall ist, durch Gesetz beschlossen. Damit wird die Notwendigkeit von Ausbaumaßnahmen vom Parlament selbst bestätigt, den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplans ein größeres Gewicht beigemessen und die Realisierung der beschlossenen Vorhaben erleichtert. Der Ausbau erfolgt gemäß dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen und in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Regelmäßig nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Bedarfsplan durch Gesetz der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepaßt. Der Bundesminister für Verkehr stellt Fünfjahrespläne als Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege auf, wobei der erste Fünfjahresplan in einen Zweijahresplan und einen folgenden Dreijahresplan aufgeteilt wird. Jährlich berichtet der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes.

Einstimmigkeit im Ausschuß bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Beibehaltung des derzeitigen Zustands mit unterschiedlichen Verfahren zur Bedarfsermittlung und Bedarfsfestlegung für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege.

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.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Gesetzentwürfe auf den Drucksachen 12/2560 und 12/3500 werden zu einem einheitlichen Gesetzentwurf zusammengefaßt, der in der Fassung der Beschlüsse des 16. Ausschusses angenommen wird.
2. Der vom 16. Ausschuß beschlossene Bedarfsplan für die Bundesschienenwege wird als Anlage zu § 1 des Gesetzes angenommen.
3. Folgende Entschließung wird 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.

Bonn, den 12. Mai 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Renate Blank
Berichterstatterin

Volkmar Kretkowski
Berichterstatter

Horst Friedrich

Zusammenstellung

der Gesetzentwürfe mit den Beschlüssen des 16. Ausschusses

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau des Schienenwegenetzes
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/2560 —**

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,

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau der Schienenwege
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/3500 —**

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.

**Beschlüsse des 16. Ausschusses
zum Entwurf eines Gesetzes
über den Ausbau der Schienen-
wege des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)**

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.

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau des Schienenwegenetzes
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/2560 —**

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.

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau der Schienenwege
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/3500 —**

(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.

**Beschlüsse des 16. Ausschusses
zum Entwurf eines Gesetzes
über den Ausbau der Schienen-
wege des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)**

(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.

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau des Schienenwegenetzes
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/2560 —**

§ 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 Bundes-schienenwege.

(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.

**Entwurf eines Gesetzes über den
Ausbau der Schienenwege
des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)
— Drucksache 12/3500 —**

§ 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.

**Beschlüsse des 16. Ausschusses
zum Entwurf eines Gesetzes
über den Ausbau der Schienen-
wege des Bundes
(Bundesschienenwege-
ausbaugesetz)**

§ 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 Bundes-schienenwege.

§ 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 Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 8**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am ... in Kraft.

Beschluß des 16. Ausschusses zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Entwurfs eines Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes)

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Entwurfs eines Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes) wird wie folgt gefaßt:

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 viergleisigen 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–Chemnitz³⁾
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)

Bericht der Abgeordneten Renate Blank, Volkmar Kretkowski und Horst Friedrich**I. Verfahren und mitberatende Ausschüsse**

1. Der Deutsche Bundestag hat die Gesetzentwürfe in seiner 115. Sitzung am 29. Oktober 1992 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Rechtsausschuß, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und den Haushaltsausschuß überwiesen.
2. Die mitberatenden Ausschüsse haben folgende Stellungnahmen abgegeben:
 - a) Der Rechtsausschuß hat einstimmig beschlossen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/2560 für erledigt zu erklären und gegen den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3500 keine verfassungsrechtlichen oder sonstigen rechtlichen Bedenken zu erheben.
 - b) Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat gebeten, beide Gesetzentwürfe zusammenzuführen.
 - c) Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste vorgeschlagen, die Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/2560 und die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/3500 zu empfehlen.
 - d) Der Haushaltsausschuß hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/2560 abgelehnt und dem Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3500 zugestimmt. Die Fraktion der SPD im Haushaltsausschuß hat empfohlen, bei der weiteren parlamentarischen Beratung die Gesetzentwürfe zusammenzuführen.
3. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlagen in seinen Sitzungen am 11. November 1992, 13. Januar 1993 und 12. Mai 1993 behandelt.

II. Ziel und wesentlicher Inhalt der Vorlagen

1. Beide Gesetzentwürfe stimmen in ihrer Zielsetzung und ihrem wesentlichen Inhalt überein.

Durch sie sollen die Schiene mit dem Verkehrsträger Straße rechtlich gleichgestellt, die staatliche Verantwortung für das Schienennetz verdeutlicht und eine verlässliche Grundlage für eine voraus-

schauende Planung der Schienenwegebaumaßnahmen geschaffen werden.

Dadurch, daß künftig der Ausbau des Bundesschienenwegenetzes, wie es beim Bundesfernstraßen- ausbau bereits seit 1971 der Fall ist, durch Gesetz beschlossen wird, wird die Notwendigkeit von Ausbaumaßnahmen vom Parlament selbst bestätigt, den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplans ein größeres Gewicht beigemessen und die Realisierung der beschlossenen Vorhaben erleichtert. Der Ausbau erfolgt gemäß dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen und in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Regelmäßig nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Bedarfsplan durch Gesetz der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepaßt. Jährlich berichtet der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes.

2. Abweichend von dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. beinhaltet der Gesetzentwurf der Fraktion der SPD
 - die vorrangige Berücksichtigung der Regionalstrecken im Bedarfsplan (§ 3 Abs. 1 Nr. 2),
 - die Festlegung von Streckenstillegungen durch den Bedarfsplan (§ 3 Abs. 2),
 - die Aufstellung von Fünfjahresplänen durch den Bundesminister für Verkehr als Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege (§ 5 Abs. 1) und
 - die Möglichkeit des Abweichens der Ausbaupläne vom Bedarfsplan im Falle unvorhergesehenen Bedarfs (§ 6).
3. Gemäß beiden Gesetzentwürfen soll der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zu § 1 des Gesetzes durch den Deutschen Bundestag beschlossen werden. Anders als derjenige der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. enthält der Entwurf der Fraktion der SPD in seiner Begründung eine beispielhafte Aufzählung zahlreicher Schienenbaumaßnahmen, die in den ersten Bedarfsplan aufgenommen werden sollten.

III. Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan

Der Ausschuß für Verkehr hat die Gesetzentwürfe im Gesamtzusammenhang mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Bundesverkehrswegeplan 1991 bis 2010 beraten. Einige der allgemeinen Erörterungen und Beschlüsse zu diesem Plan insgesamt, der

neben Schienenprojekten Straßen, Wasserstraßen und die Darstellung anderer Verkehrsbereiche enthält, haben unmittelbare Auswirkungen auf das vorliegende Beratungsverfahren.

So hat der Ausschuß für Verkehr beschlossen, den Gültigkeitszeitraum des Bundesverkehrswegeplans gegenüber der Regierungsvorlage um zwei Jahre bis zum Jahr 2012 zu verlängern. Dadurch stehen zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von 20 Mrd. DM zur Verfügung, von denen 10 Mrd. DM auf die Schiene entfallen. Das Investitionsvolumen für Schienenprojekte von ursprünglich 194,3 Mrd. DM wird damit weiter erhöht.

Ein Antrag von der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, zum Bundesverkehrswegeplan eine öffentliche Anhörung durchzuführen, fand im Ausschuß nicht die erforderliche Unterstützung. Ebenso hat der Ausschuß die Ablehnung zweier Anträge der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste, in denen die Bundesregierung zur Rücknahme des Bundesverkehrswegeplans aufgefordert wird (Drucksachen 12/3562 und 12/3561), empfohlen.

Weitere Einzelheiten dazu und Darstellungen zum Bundesverkehrswegeplan allgemein und zu seiner Behandlung im Ausschuß enthält die Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und zu Anträgen (Drucksache 12/5289).

IV. Ergebnisse der Beratungen des Ausschusses für Verkehr

1. Zu den Gesetzentwürfen insgesamt

a) Die breite Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. begrüßt die Gesetzentwürfe als Beitrag zur Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Nachdem das Fernstraßenausbaugesetz bereits seit 1971 in Kraft ist, wird nun erstmals die Schiene der Straße rechtlich und im Verfahren gleichgestellt. Die Erfüllung dieser alten Forderung der Verkehrspolitik kann als Erfolg bewertet werden. Dadurch, daß das Parlament selbst über den Bedarfsplan befindet und die Entscheidungen im Rahmen einer integrierten Gesamtplanung in Abwägung zu den Projekten anderer Verkehrsbereiche getroffen werden, erhält der Bedarfsplan für die Schienenwege ein beträchtlich höheres Gewicht. Die Neuregelung stellt eine der wichtigen und notwendigen Antworten auf die großen verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft dar.

Die Vertreter der Fraktion der SPD merken aber kritisch an, daß mit der rechtlichen noch keine tatsächliche Gleichstellung der Schiene verbunden sei. Es komme jetzt auf die Finanzierung und Realisierung der wichtigen Schienenprojekte an. Ein wirklich integrativer Ansatz der Verkehrsplanung müsse erst noch gefunden werden.

Auch der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt eine Anhebung der Bedeutung

des Verkehrsträgers Schiene, mit dem er eine große Zukunftshoffnung verbinde, und unterstützt im Grundsatz ein gemeinsames Vorgehen. Allerdings sei eine Gleichstellung der Schiene mit der Straße noch nicht erreicht. Auch seien die Belange der Umwelt nicht gewahrt.

b) Angesichts der weitgehend übereinstimmenden Auffassungen und zu einem großen Teil sogar textidentischen Formulierungen besteht zwischen den Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. Einvernehmen, beide Vorlagen zu einem gemeinsamen Gesetzentwurf zusammenzuführen.

2. Zu den Gesetzentwürfen im einzelnen

a) Über die unveränderte Aufnahme der §§ 1, 2, 4 und 5 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/3500, zu denen der Gesetzentwurf auf Drucksache 12/2560 gleichlautende Bestimmungen enthält, in den gemeinsamen Gesetzentwurf (letzterer als § 7) besteht Einvernehmen.

b) Ebenso besteht Einvernehmen, § 6 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/2560 zu übernehmen.

c) Ebenso besteht Übereinstimmung, § 5 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/2560 zu übernehmen und in ihn einen Satz einzufügen, gemäß dem der erste Fünfjahresplan in einen Zweijahresplan und einen folgenden Dreijahresplan aufgeteilt wird.

Dieser Aufteilung liegt die Überzeugung zugrunde, daß durch die bevorstehende Strukturreform der Bahn gravierende Veränderungen im gesamten Eisenbahnwesen eintreten werden. Dies mache es auch unmöglich, zum derzeitigen Zeitpunkt die Entwicklung des Schienenbaus auf fünf Jahre realistisch zu beurteilen. Daher sollten zunächst die offensichtlich besonders prioritären Maßnahmen in einen Zweijahresplan aufgenommen werden. Das Bundesministerium für Verkehr solle dann alle Projekte in einem geordneten Verfahren nochmals bewerten und — im Zuge bzw. in unmittelbarer Folge der Bahnreform — einen anschließenden Dreijahresplan vorlegen.

d) Über § 3 der Gesetzentwürfe besteht Dissens.

Die Fraktion der SPD ist der Auffassung, daß gemäß dem Gesetzentwurf auf Drucksache 12/2560 die vorrangige Berücksichtigung unter anderem der Regionalstrecken und die Festlegung der Stilllegungstrecken im Bedarfsplan in den Gesetzentwurf aufgenommen werden sollten, da dies besonders wichtige Maßnahmen seien.

Dem treten die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. entgegen mit der Aussage, daß die Regionalisierung eine Kernfrage der Bahnstrukturreform sei und erst in diesem Zusammenhang behandelt werden solle.

Der Ausschuß lehnt die Aufnahme des § 3 in der Fassung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/2560 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/

DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste ab.

Die Vertreter der Fraktion der SPD erklären, daß die Probleme der Regionalisierung und der Festlegung der Stilllegungstrecken auf jeden Fall im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform erörtert werden müßten.

3. Zum Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

- a) In den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, der nunmehr als Anlage zu § 1 als Bestandteil des Gesetzentwurfs beschlossen werden soll, werden — entsprechend dem bisher bereits beim Bundesverkehrswegeplan praktizierten Modus — diejenigen Schienenneubau- und Schienenausbaumaßnahmen aufgenommen, für die ein Bedarf anerkannt wird. Sie werden in eine der beiden Kategorien „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ eingeteilt. Die Projekte des Vordringlichen Bedarfs sind diejenigen Projekte, die als sachlich prioritär und zeitlich vordringlich angesehen werden. Projekte des Weiteren Bedarfs sind diejenigen Projekte, die zwar nicht sachlich prioritär und zeitlich vordringlich, aber aus heutiger Sicht verkehrspolitisch vorteilhaft und nützlich sind.
- b) Die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. haben als Entwurf für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege eine Liste mit Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs und mit länderübergreifenden Projekten vorgelegt.
- c) Die Fraktion der SPD hat als Entwurf für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ebenfalls eine Liste mit teilweise den gleichen, teilweise anderen Maßnahmen vorgelegt. In Teil I dieser Liste hat sie diejenigen Maßnahmen aufgenommen, die aus ihrer Sicht in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vordringlich sind.
- d) In der Aussprache im Ausschuß haben die Vertreter der Fraktion der SPD darauf hingewiesen, daß ihre Liste umfangreicher sei als diejenige der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. Diese Tatsache beruhe darauf, daß die Fraktion der SPD mehr Schienenstrecken wünsche und statt dessen Straßenbauprojekte streichen wolle. Die Liste der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sei im Gegensatz zu den (bei der parallelen Beratung getroffenen) sehr konkreten Festlegungen für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu allgemein. Statt mancher Großprojekte solle eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen aufgenommen werden, die schneller realisiert werden könnten. Diejenigen von der Fraktion der SPD zur Aufnahme in den Bedarfsplan vorgeschlagenen Projekte, die evtl. von der Mehrheit abgelehnt werden, sollten auf jeden Fall bei der Vorbereitung des Bundesministeriums für Verkehr für den Dreijahresplan gemäß § 5 Satz 2 des gemeinsamen Gesetzentwurfs nochmals bewertet und zu ihnen ein Einstufungsvorschlag dem Parlament unterbreitet werden.

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. wenden sich gegen die von der Fraktion der SPD vorgelegte deutlich umfangreichere Maßnahmenliste. Es sei aus finanziellen und planerischen Gründen unrealistisch anzunehmen, daß alle diese Projekte in der nächsten Zeit realisiert werden könnten. Deshalb hätten sich die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. in ihrem Vorschlag, der in dem vorgegebenen finanziellen Rahmen liege, auf das wahrscheinlich Machbare konzentriert. Auch sei darauf hinzuweisen, daß der Deutsche Bundestag über die länderübergreifenden Projekte nicht letztlich entscheiden, sondern nur die Bundesregierung zu Verhandlungen ermächtigen könne.

- e) Der Entwurf der Fraktion der SPD für den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege hat folgenden Inhalt:

I. In den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ist für den Ausbau der Bundesschienenwege folgende Liste vordringlicher Projekte maßgeblich:

1. ABS Fulda–Frankfurt
2. ABS Frankfurt–Mannheim, 2. Stufe
3. ABS Graben–Neudorf–Karlsruhe
4. ABS/NBS¹⁾ Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel, 1. Stufe²⁾
5. ABS Dortmund–Köln
6. NBS Köln–Rhein/Main (mit Anbindung der Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt)
7. ABS/NBS Stuttgart–Augsburg
8. ABS Mainz–Mannheim
9. ABS Iphofen–Nürnberg
10. NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München
11. ABS München–Mühldorf–Freilassing (mit Anbindung des Flughafens München II)
12. ABS HH–Harburg–HH–Rothenburgsort
13. ABS Köln–Aachen
14. ABS Augsburg–München
15. ABS München–Kiefersfelden
16. ABS/NBS Hamburg–Büchen–Berlin (Neubau Boizenburg–Wittenberge)
17. ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
18. ABS Eichenberg–Halle
19. ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camburg
20. ABS Hof–Plauen
21. ABS Lübeck/Hagenow Land–Bad Kleinen–Rostock–Stralsund–Saßnitz (Elektrifizierung)
22. ABS Uelzen–Stendal

¹⁾ ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.

²⁾ Einschließlich viergleisigem Ausbau bis Müllheim (Baden).

- | | |
|---|--|
| <p>23. ABS/NBS Hannover–Berlin</p> <p>24. ABS Bad Harzburg–Stapelburg¹⁾</p> <p>25. ABS Nürnberg–Bamberg–Jena–Leipzig–Berlin</p> <p>26. NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle</p> <p>27. ABS Berlin–Halle/Leipzig</p> <p>28. ABS Leipzig–Dresden</p> <p>29. NBS/ABS Coburg–Meiningen–Eisenach–Kassel</p> <p>30. ABS Würzburg–Mellrichstadt–Meiningen–Erfurt</p> <p>31. ABS Dortmund–Kassel/Fulda–Bebra–Eisenach–Erfurt–Jena–Gera–Chemnitz–Dresden</p> <p>32. ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig–Dresden²⁾</p> <p>33. Paderborn–Halle/Bebra</p> <p>34. ABS Langwedel–Uelzen</p> <p>35. ABS Pinneberg–Elmshorn (zusätzliche Ferngleise)</p> <p>36. ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg</p> <p>37. ABS (Amsterdam-) D/NL–Grenze–Emmerich–Oberhausen</p> <p>38. ABS Hagen–Gießen</p> <p>39. ABS (Randstad Holland-) Emmerich–Duisburg</p> <p>40. ABS (Randstad Holland–Venlo-) Kaldenkirchen–Mönchengladbach (einschließlich Viersener Kurve)</p> <p>41. ABS/NBS (Paris-) D/F–Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier</p> <p>42. ABS/NBS Hanau–Nantebach/Würzburg–Iphofen</p> <p>43. Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstraße)–Landau–Karlsruhe</p> <p>44. ABS Darmstadt–Mannheim</p> <p>45. ABS Berlin–Dresden</p> <p>46. ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover (mit Anbindung Flughafen Hannover)</p> <p>47. ABS Hamburg–Rothenburgsort–Hamburg–Eidelstedt (zweigleisig)</p> <p>48. ABS/NBS (Randstad Holland) Emmerich–Duisburg</p> <p>49. CIR-Elke³⁾</p> <p>50. ABS Duisburg–Düsseldorf</p> | <p>51. ABS Hamburg–Bremen–Münster–Dortmund–Duisburg–(Fh Düsseldorf)–Düsseldorf–Köln–(Fh Köln–Bonn, Bogenlösung)–(Fh Frankfurt/Main)–Frankfurt/Main–Mannheim</p> <p>52. NBS IC-Strecke Bremen–Münster–Dortmund (Neubau der Schleife Lengerich–Greven–Anbindung Fh Münster/Osnabrück)</p> <p>53. ABS Münster–Lünen–Dortmund</p> <p>54. ABS Dortmund–Fh Düsseldorf–Fh Köln/Bonn zur NBS Köln–Rhein–Main über Köln–Kalk</p> <p>55. Rahmenplanung Rangierbahnhof,–Duisburg–Wedau, Köln–Gremberg, Hagen–Vorhalle, Hamm</p> <p>56. Kombiniertes Verkehr, 1. und 2. Stufe</p> <p>57. Ausbau/Neubau von Knoten Berlin, Hamburg, Frankfurt, Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock</p> <p>58. ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH</p> <p>59. ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Stufe)</p> <p>60. ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A</p> <p>61. ABS München–Lindau–Grenze D/A</p> <p>62. ABS Nürnberg–Passau–Grenze D/A</p> <p>63. ABS Nürnberg–Schirnding–Grenze D/TschR</p> <p>64. ABS Bremen–Burg–Langwedel–Verden</p> <p>65. ABS Hamburg–Lüneburg–Uelzen</p> <p>66. ABS Koblenz–Limburg–Gießen</p> <p>67. ABS Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück</p> <p>68. ABS Neuss–Köln</p> <p>69. ABS Nürnberg–Hof–Chemnitz–Dresden–Görlitz</p> <p>70. ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden</p> <p>71. ABS Hamburg–Flensburg</p> <p>72. ABS Nordhausen–Northeim–Altenbeken</p> <p>73. ABS (Luxemburg)–Trier–Koblenz</p> <p>74. ABS Saarbrücken–Trier–Köln</p> <p>II. Bei der Entwicklung des kombinierten Verkehrs sind folgende Standorträume für Güterverkehrszentren/Terminals des kombinierten Verkehrs zu berücksichtigen:</p> <p>1. Aachen (Lüttich/Maastricht)</p> <p>2. Augsburg</p> <p>3. Basel</p> |
|---|--|

¹⁾ Die Alternative Vienenburg–Wasserleben ist zu prüfen.

²⁾ Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen.

³⁾ Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-integrated-railroading“-Systems.

4. Berlin
5. Braunschweig
6. Bremen
7. Bremerhaven
8. Chemnitz/Zwickau
9. Cottbus
10. Dörpen
11. Dresden
12. Düsseldorf
13. Duisburg/Krefeld
14. Emmerich (Arnheim/Nijmegen)
15. Erfurt
16. Frankfurt/Main/Mainz
17. Freiburg
18. Halle/Leipzig
19. Hamburg-Hafen
20. Hamburg-Binnen
21. Hannover
22. Kaiserslautern
23. Karlsruhe
24. Kassel
25. Kiel
26. Neumünster
27. Koblenz
28. Köln
29. Landshut
30. Ludwigshafen/Germersheim
31. Lübeck
32. Magdeburg
33. Mainz-Alzey
34. Mannheim
35. Mühldorf
36. München
37. Nürnberg
38. Oberfranken
39. Offenburg
40. Östliches Ruhrgebiet
41. Ostwestfalen-Lippe
42. Ravensburg
43. Regensburg
44. Rheine/Osnabrück
45. Rostock-See
46. Rostock-Binnen

47. Saarbrücken
48. Schweinfurt
49. Siegen
50. Singen
51. Stuttgart
52. Trier (Hafen)
53. Ulm
54. Wuppertal

III. Der Bundesminister für Verkehr führt im Laufe der ersten zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Ermittlung des Gesamtbedarfs für die Errichtung eines leistungsfähigen Schienennetzes eine volkswirtschaftliche Bewertung aller noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus der Liste I und der im folgenden aufgeführten zusätzlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen durch.

Auf der Grundlage der Bewertungsergebnisse erstellt der Bundesminister für Verkehr den Entwurf eines Schienenwege-Bedarfsplans, der Bestandteil eines 1. Änderungsgesetzes zum Bundesschienenwegeausbaugesetzes wird. Der Bedarfsplan ist nach vordringlichem und weiterem Bedarf zu untergliedern. Dabei ist der vorgesehene Neubau- bzw. Ausbaustandard zu benennen, insbesondere die Zahl der Gleise und der Geschwindigkeitsbereich, für den die jeweilige Strecke ausgelegt werden soll.

Gleichzeitig legt der Bundesminister für Verkehr den ersten Fünf-Jahres-Plan zum Ausbau der Schienenwege auf der Grundlage des neu bewerteten Bedarfsplans vor.

Folgende Projekte sind (unbeschadet weiterer Anmeldungen aus den Bundesländern und von der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn) bei der Bewertung und der Erstellung des Bedarfsplans zu berücksichtigen:

1. ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Hof–Plauen–Leipzig/Dresden (2. Stufe)
2. ABS Schnabelwaid–Bayreuth–Hof
3. ABS Oberhausen–Duisburg (über DÜ-Entenfang) Düsseldorf–Köln
4. ABS Oberhausen–Herne
5. NBS Dresden–Grenze D/TschR (Prag)
6. ABS Zittau–Dresden
7. ABS Berlin–Frankfurt/Oder
8. ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund
9. ABS Berlin–Rostock
10. ABS Regensburg–Schwandorf–Weiden–Hof
11. ABS Nürnberg–Amberg–Schwandorf–Furth i. W.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 12. ABS Ulm–Oberstdorf 13. ABS Mühlendorf–Simbach/Burghausen 14. NBS Neustadt b. Coburg–Sonneberg 15. NBS/ABS Hof–Selb–Asch–Eger 16. ABS Landshut–Platting–Bayer. Eisenstein 17. ABS Rottalbahn 18. ABS Aschaffenburg–Gmünden 19. ABS Cottbus–Görlitz 20. ABS Angermünde–Tantow–Grenze D/Pl. 21. ABS Cottbus–Forst–Grenze D/Pl. 22. ABS Schwedt–Angermünde 23. ABS Hoyerswerda–Horka 24. ABS Berlin–Kietz–Grenze D/Pl. 25. ABS Berlin–Neuruppin–Wittstock 26. ABS Eberswalde–Frankfurt/Oder–Guben–Cottbus–Senftenberg–Dresden 27. ABS Güstrow–Pritzwalk–Neustadt/Dosse–Brandenburg–Jüterbog–Falkenberg–Dresden 28. ABS Neustrelitz–Wittenberge 29. ABS Bremen–Oldenburg 30. ABS Glückstadt–Bremerförde–Rothenburg/an der Wümme 31. ABS Gießen–Frankfurt 32. ABS Bützow–Neubrandenburg–Berlin 33. NBS/ABS Uelzen–Dömitz–Ludwigslust 34. NBS/ABS Duderstadt–Leinefelde 35. NBS/ABS Dannenberg–Lüchow–Salzwedel 36. NBS Jerxheim–Dedeleben/Gunsleben 37. ABS Osnabrück–Halle–Brackwede–Paderborn 38. ABS Altenbeken–Herford–Bassum–(Bremen) 39. ABS Hagen–Arnsberg–Bestwig–Warburg 40. ABS Bielefeld–Lage–Altenbeken–Kassel 41. ABS (Randstad Holland)–Bad Bentheim–Rheine–Osnabrück–Löhne–Minden–Hannover 42. ABS Saarbrücken–Mainz 43. ABS Saarbrücken–St. Ingbert 44. ABS Saalfeld–Gera–Leipzig 45. ABS Magdeburg–Oebisfelde 46. ABS Schweinfurt–Suhl–Erfurt 47. ABS Gera–Greiz–Weischlitz 48. ABS Gotha–Leinefelde | <ul style="list-style-type: none"> 49. NBS/ABS Teistungen–Duderstadt 50. ABS Lübeck–Büchen–Lüneburg 51. ABS Wittenberge–Magdeburg–Halle–Leipzig 52. ABS München–Landshut–Regensburg 53. ABS München–Kiefersfelden 54. ABS Landshut–Mühlendorf–Rosenheim 55. ABS Mühlendorf–Eggenfelden–Pfarrkirchen–Passau 56. ABS Augsburg–Weilheim–Garmisch Partenkirchen 57. ABS Minden–Wunstorf–Hannover 58. ABS Winden–Weißenburg–(Straßburg) 59. ABS Hunsrückbahn Langenlonsheim–Simmern–Trier/Pfalzfeld 60. ABS Schifferstadt–Wörth–Lauterburg 61. ABS Erfurt–Sangerhausen 62. ABS Stralsund–Neubrandenburg–Berlin 63. NBS/ABS (Hamburg)–Güstrow/Neubrandenburg–(Stettin) 64. ABS Schwerte–Brilon–Warburg 65. ABS Memmingen–Aichstetten–(Lindau) 66. ABS Friedrichshafen–Radolfzell 67. ABS Heilbronn–Schwäbisch/Hall–Hessental 68. ABS Backnang–Schwäbisch/Hall–Hessental 69. ABS Crailsheim–Goldshöfe (Aalen) 70. NBS Elmshorn–Bucholz (Westumfahrung HH) 71. ABS Philippsthal–Vacha (Lückenschluß) 72. ABS Groningen–Leer <p>f) Der Ausschuß hat über die allgemeine Aussprache zum Bedarfsplan hinaus zahlreiche Einzelprojekte, ihre Notwendigkeit, Dringlichkeit und Realisierbarkeit erörtert.</p> <p>g) Der Ausschuß hat den Entwurf der Fraktion der SPD (siehe Buchstabe e) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste abgelehnt.</p> <p>Der Ausschuß hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste beschlossen, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Entwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. für einen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zu § 1 des gemeinsamen Gesetzentwurfs zu empfehlen (Beschlussempfehlung zu 2.).</p> |
|---|---|

h) Der Ausschuß hat weiter mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und der Mehrheit der Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimme der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und eine Stimme der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste beschlossen, dem Deutschen Bundestag die Annahme einer Entschließung zu dem Einzelprojekt der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die ICE-Strecke Köln-Rhein/Main zu empfehlen (Beschlußempfehlung zu 3.).

4. Protokollerklärungen

a) — Fraktion der CDU/CSU —

Wenn eine feste Querung des Fehmarn-Beltes erfolgt, muß auch die Ortsumgehung Hamburgs, die Strecke Lübeck-Lüneburg in zwei Jahren neu bewertet werden.

b) — Fraktion der SPD —

Die Weichen für die Querung des Fehmarn-Beltes müssen gestellt werden. Im übrigen wird der Protokollerklärung zu a) zugestimmt.

c) — Fraktion der SPD —

Die kleinen Engpässe „Friedrichshafen-Lindau“ und „Memmingen-Lindau“ müssen beschleunigt beseitigt werden.

d) — Fraktion der F.D.P. —

Im Rahmen der Ausbaustrecke „(Paris-) Grenze D/F-Saarbrücken-Ludwigshafen-Kehl-Appenweier“ ist eine schnellere Variante des Teilschnitts „Saarbrücken-Ludwigshafen“ zu prüfen.

5. Schlußabstimmung über den Gesetzentwurf (Beschlußempfehlung zu 1.)

Der Ausschuß hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste beschlossen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die Gesetzentwürfe auf den Drucksachen 12/2560 und 12/3500 zu einem einheitlichen Gesetzentwurf zusammenzufassen und diesen in der Fassung der Beschlüsse des Ausschusses anzunehmen.

Bonn, den 12. Mai 1993

Renate Blank

Berichterstatlerin

Volkmar Kretkowski

Berichterstatter

Horst Friedrich

