

**Änderungsantrag**  
**der Fraktion der SPD**

- zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktion der SPD  
— Drucksachen 12/2560, 12/5314 —

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

- zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier, 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.  
— Drucksachen 12/3500, 12/5314 —

**Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes  
(Bundesschienenwegeausbaugesetz – SchWAgG)**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. § 3 erhält folgende Fassung:

„§ 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."
2. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – Bedarfsplan für die Bundesschienenwege – erhält folgende Fassung:

„Anlage zu § 1 Abs. 1  
des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

- 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/NBS<sup>1)</sup> Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel, 1. Stufe<sup>2)</sup>,
  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,
  23. ABS/NBS Hannover – Berlin,
  24. ABS Bad Harzburg – Stapelburg<sup>3)</sup>,
  25. ABS Nürnberg – Bamberg – Jena – Leipzig – Berlin,
  26. NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle,

<sup>1)</sup> ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.

<sup>2)</sup> Einschließlich viergleisigem Ausbau bis Müllheim (Baden).

<sup>3)</sup> Die Alternative Vienenburg – Wasserleben ist zu prüfen.

27. ABS Berlin – Halle/Leipzig,
28. ABS Leipzig – Dresden,
29. NBS/ABS Coburg – Meiningen – Eisenach – Kassel,
30. ABS Würzburg – Mellrichstadt – Meiningen – Erfurt,
31. ABS Dortmund – Kassel/Fulda – Bebra – Eisenach – Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden,
32. ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig – Dresden<sup>4)</sup>,
33. Paderborn – Halle/Bebra,
34. ABS Langwedel – Uelzen,
35. ABS Pinneberg – Elmshorn (zusätzliche Ferngleise),
36. ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg
37. ABS (Amsterdam –) D/NL-Grenze – Emmerich – Oberhausen,
38. ABS Hagen – Gießen,
39. ABS (Randstad Holland –) Emmerich – Duisburg,
40. ABS (Randstad Holland – Venlo –) Kaldenkirchen Mönchengladbach (einschließlich Viersener Kurve),
41. ABS/NBS (Paris –) D/F-Grenze – Saarbrücken – Ludwigshafen/Kehl – Appenweier,
42. ABS/NBS Hanau – Nantebach/Würzburg – Iphofen,
43. Bingerbrück/Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Neustadt (Weinstraße) – Landau – Karlsruhe,
44. ABS Darmstadt – Mannheim,
45. ABS Berlin – Dresden,
46. ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover (mit Anbindung Flughafen Hannover),
47. ABS Hamburg – Rothenburgsort – Hamburg – Eidenstedt (zweigleisig),
48. ABS/NBS (Randstad Holland) Emmerich – Duisburg,
49. CIR-Elke<sup>5)</sup>,
50. ABS Duisburg – Düsseldorf,
51. ABS Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Duisburg – (Fh Düsseldorf) – Düsseldorf – Köln – (Fh Köln/Bonn, Bogenlösung) – (Fh Frankfurt/Main) – Frankfurt/Main – Mannheim,
52. NBS ICE-Strecke Bremen – Münster – Dortmund (Neubau der Schleife Lengerich – Greven – Anbindung Fh Münster/Osnabrück),
53. ABS Münster – Lünen – Dortmund,
54. ABS Dortmund – Fh Düsseldorf – Fh Köln/Bonn zur NBS Köln-Rhein-Main über Köln-Kalk,
55. Rahmenplanung Rangierbahnhof – Duisburg-Wedau, Köln-Gremberg, Hagen-Vorhalle, Hamm,
56. Kombiniertes Verkehr, 1. und 2. Stufe,
57. Ausbau/Neubau von Knoten Berlin, Hamburg, Frankfurt, Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Rostock,
58. ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH,
59. ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Stufe),

<sup>4)</sup> Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen.

<sup>5)</sup> Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-integrated-railroading“-Systems.

60. ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze D/A,
61. ABS München – Lindau – Grenze D/A,
62. ABS Nürnberg – Passau – Grenze D/A,
63. ABS Nürnberg – Schirnding – Grenze D/TschR,
64. ABS Bremen – Burg – Langwedel – Verden,
65. ABS Hamburg – Lüneburg – Uelzen,
66. ABS Koblenz – Limburg – Gießen,
67. ABS Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück,
68. ABS Neuss – Köln,
69. ABS Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden – Görlitz,
70. ABS Hamburg – Lübeck – Puttgarden,
71. ABS Hamburg – Flensburg,
72. ABS Nordhausen – Northeim – Altenbeken,
73. ABS (Luxemburg) – Trier – Koblenz,
74. ABS Saarbrücken – Trier – Köln.

II. Bei der Entwicklung des kombinierten Verkehrs sind folgende Standorträume für Güterverkehrszentren/Terminals des kombinierten Verkehrs zu berücksichtigen:

- |                                        |                                   |
|----------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Aachen (Lüttich/<br>Maastricht,     | 27. Koblenz,                      |
| 2. Augsburg,                           | 28. Köln,                         |
| 3. Basel,                              | 29. Landshut,                     |
| 4. Berlin,                             | 30. Ludwigshafen/<br>Germersheim, |
| 5. Braunschweig                        | 31. Lübeck,                       |
| 6. Bremen,                             | 32. Magdeburg,                    |
| 7. Bremerhaven,                        | 33. Mainz-Alzey,                  |
| 8. Chemnitz/Zwickau,                   | 34. Mannheim,                     |
| 9. Cottbus,                            | 35. Mühlendorf,                   |
| 10. Dörpen,                            | 36. München,                      |
| 11. Dresden,                           | 37. Nürnberg,                     |
| 12. Düsseldorf,                        | 38. Oberfranken,                  |
| 13. Duisburg/Krefeld,                  | 39. Offenburg,                    |
| 14. Emmerich<br>(Arnhem/<br>Nijmegen), | 40. Östliches Ruhrgebiet,         |
| 15. Erfurt,                            | 41. Ostwestfalen-Lippe,           |
| 16. Frankfurt/Main/<br>Mainz,          | 42. Ravensburg,                   |
| 17. Freiburg,                          | 43. Regensburg,                   |
| 18. Halle/Leipzig,                     | 44. Rheine/Osnabrück,             |
| 19. Hamburg-Hafen,                     | 45. Rostock-See,                  |
| 20. Hamburg-Binnen,                    | 46. Rostock-Binnen,               |
| 21. Hannover,                          | 47. Saarbrücken,                  |
| 22. Kaiserslautern,                    | 48. Schweinfurt,                  |
| 23. Karlsruhe,                         | 49. Siegen,                       |
| 24. Kassel,                            | 50. Singen,                       |
| 25. Kiel,                              | 51. Stuttgart,                    |
| 26. Neumünster,                        | 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 leistungs-

fähigen 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 Bundesschienenwegeausbaugesetz 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 neubewerteten 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.,
12. ABS Ulm – Oberstdorf,
13. ABS Mühldorf – 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 – Rotenburg/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,
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 – Mühldorf – Rosenheim,
55. ABS Mühldorf – 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 Philipsthal – Vacha (Lückenschluß),
72. ABS Groningen – Leer.

3. Hilfsweise bei Ablehnung des Änderungsantrags zu Nummer 2:

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – Bedarfsplan für die Bundesschienenwege – wird wie folgt geändert:

Bei der Maßnahme unter Buchstabe b – Neue Vorhaben – Nummer 10 (ABS Paderborn – Halle/Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz, mit Fußnote<sup>2</sup>) wird die Fußnote<sup>2</sup>) „(Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption)“ gestrichen.

Bonn, den 29. Juni 1993

**Hans-Ulrich Klose und Fraktion**

