

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

Gesetzesentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem und Ziel

Gemäß § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschehen. Die diesem zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 sagt eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs voraus. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll daher an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selbst werden unmittelbar keine Haushaltsausgaben verursacht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Der Gesetzentwurf begründet daher keine Anwendung der „One in, One out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**Bund**

Keiner.

Länder (inklusive Kommunen)

Keiner.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 5. September 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 12. August 2016 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines
Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

Vom...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 520 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1473) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird das Absatzzeichen „(1)“ gestrichen.
 - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
2. § 8 Absatz 1 Satz 3 wird aufgehoben.
3. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

Anlage (zu § 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben

lfd.

Vorhaben

Nr.

- | lfd. | Vorhaben |
|------|---|
| Nr. | |
| 1 | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio € |
| 2 | ABS Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund |
| 3 | ABS Hamburg – Büchen – Berlin |

lfd. Nr.	Vorhaben
4	ABS Stelle – Lüneburg
5	ABS Berlin – Dresden (1. u. 2. Baustufe)
6	ABS Hannover – Lehrte
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle
11	ABS Leipzig – Dresden
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. u. 2. Baustufe)
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
15	ABS Köln – Aachen
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
18	ABS Mainz – Mannheim
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
21	ABS Augsburg – München (1. Und 2. Baustufe)
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1., 2. u. 3. Baustufe)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München
24	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. u. 2. Baustufe)
25	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (1. Stufe)
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg)
27	ABS Hamburg – Lübeck
28	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven /Langwedel – Uelzen

lfd. Nr.	Vorhaben
29	ABS Uelzen – Stendal
30	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)
31	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
32	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ (– Prag)
33	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz
34	ABS Berlin – Görlitz
35	ABS München – Lindau – Grenze D/A
36	Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)
37	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe (2. Stufe)

Abschnitt 2**Neue Vorhaben****Unterabschnitt 1****Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)**

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
2	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt
3	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)
4	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)
5	ABS/NBS Karlsruhe – Basel
6	ABS München – Mühldorf – Freilassing
7	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)
8	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)
9	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)
10	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
11	ABS Nürnberg – Passau
12	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)
13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld
14	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
15	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)
16	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)
17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg)

lfd. Nr.	Vorhaben
19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)
20	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
21	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)
22	ABS/NBS Ulm – Augsburg
23	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
24	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)
25	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
26	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald diese Projekte die üblichen Kriterien erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)
3	ABS München – Mühldorf – Freilassing
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)
5	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
6	ABS Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
7	ABS Nürnberg – Weiden – Hof / Schirnding – Grenze D/CZ
8	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg
9	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen

lfd. Nr.	Vorhaben
10	ABS Augsburg – Donauwörth
11	ABS Cottbus – Görlitz
12	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
13	ABS Gotha – Leinefelde
14	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm
15	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg
16	ABS Kehl – Appenweier
17	ABS Landshut – Plattling
18	ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg
19	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F
20	ABS Weimar – Gera – Gößnitz
21	ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim
22	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)
23	NBS Rheydter Kurve
24	NBS Studernheimer Kurve
25	ABS Hamburg – Ahrensburg
26	NBS Dresden – Prag
27	ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
28	ABS Cuxhaven – Stade
29	ABS Köln – Aachen
30	ABS Münster – Lünen
31	Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst u. a. ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)
32	Knoten Frankfurt
33	Knoten Hamburg
34	Knoten Köln

lfd. Nr.	Vorhaben
35	Knoten Mannheim
36	Knoten München
37	Deutschland-Takt
38	ABS Leipzig - Chemnitz
39	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen
40	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Problem und Ziel

Überprüfung der geltenden Bedarfspläne

Nach § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz ist der Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren darauf zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Der aktuelle Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes ist am 22. September 2004 in Kraft getreten (Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 22. September 2004, BGBl. I Seite 2322). Derzeitige Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003, der den Bedarf auf der Basis des für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsaufkommens beschreibt. Die gesetzlichen Grundlagen für die Umsetzung sind das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – Bedarfsplan für die Bundesschienenwege.

Der BVWP 2030 schließt die gemäß § 4 Absatz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgeschriebenen Überprüfungen der aktuellen Bedarfspläne ein und stellt somit mit seinen bewerteten und nach Dringlichkeiten eingestuften Projekten die Grundlage für den neuen Bedarfsplan als Anlage des zu novellierenden Ausbaugesetzes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) dar. Insofern beinhaltet der Bedarfsplan die Schienenprojekte, die der Bundesverkehrswegeplan zum Gegenstand hat. Die Festlegungen dieses Gesetzes und die Aussagen dieser Gesetzesbegründung beruhen auf dem Kenntnisstand, wie er auch dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde lag.

II. Inhalt des Entwurfs

1. Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Ausbau der Bundesschienenwege erfolgt nach dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Grundlage für den Bedarfsplan ist die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen des Bundesverkehrswegeplanes. Der letzte Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2030 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030. Der Bundesverkehrswegeplan erfasst sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte. Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes. Mit dem BVWP 2030 stellt die Bundesregierung aktuelle, belastbare Grundlagen auch für die Novellierung der Ausbaugesetze zur Verfügung.

1.1. Bundesverkehrswegeplan als zentrales Element der Infrastrukturplanung

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf die sich demnach auch der BVWP fokussiert. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.

Der BVWP umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte. Die prognostizierten Kosten für Erhaltung oder Ersatz wurden je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den BVWP aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die finanziell aufwendig und großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.

1.2. Leistungsfähige Verkehrsnetze als oberstes Ziel

Der BVWP 2030 zielt primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik ab, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von leistungsfähigen Wegenetzen abhängig. Sie sind die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern. Aber auch Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden in den Bewertungen des BVWP abgebildet.

1.3. Stärkung der Infrastruktur in einem größer werdenden Europa

Mit der TEN-Verordnung und der Finanzierungsvorschrift Connecting Europe Facility (CEF) hat die EU-Kommission zusammen mit den Mitgliedsstaaten 2013 einen neuen verkehrspolitischen Rahmen vereinbart. Ziel ist ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem, das der Europäischen Union im globalen Wettbewerb Vorteile verschaffen soll. Das setzt leistungsfähige Infrastrukturen voraus, die Anziehungspunkt für internationale Investoren und damit zentraler Standortfaktor sind. Dabei setzen Bundesregierung und Kommission gleiche Schwerpunkte: Konzentration auf die am stärksten belasteten Hauptstrecken und Engpassbeseitigung. Bis 2030 soll ein hochleistungsfähiges Kernnetz, bis 2050 das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz nach einheitlichen Standards realisiert werden.

1.4. Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem

Das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre hat an vielen Stellen zu kapazitätsbedingten Engpässen im Verkehrssystem geführt. Die unter anderem daraus resultierenden Verkehrsbehinderungen und Staus sind volkswirtschaftlich und ökologisch schädlich. Der BVWP 2030 hat deshalb zum Ziel, heutige und potenzielle zukünftige Engpässe im Streckennetz und in Verkehrsknoten mithilfe entsprechender Neu- und Ausbauprojekte zu beseitigen, zumindest aber erheblich zu reduzieren. So werden durch die Schienenbauprojekte kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rd. 800 Kilometern abgebaut. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, so dass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden können.

1.5. Investitionen für Ersatz und Erhaltung

Ein wesentliches Ziel des neuen BVWP ist, die Mobilität in Deutschland langfristig zu sichern. Neben dem verkehrlich notwendigen Aus- und Neubau von Verkehrswegen gilt es daher, den Zustand der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wieder auf ein höheres Niveau zu heben. Der BVWP 2030 gibt deshalb dem Ersatz- und Erhaltungsbedarf Vorrang bei den Investitionen. Dies gilt gerade auch für den Bereich der Bundesschienenwege, für den hierzu zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geschlossen wurde.

2. Rahmenbedingungen für das Bundesschienenwegeausbaugesetz

Die Bedarfsplanung ist als eine der ersten Planungsstufen zur Verwirklichung eines Vorhabens auf eine großräumige, noch sehr grobe Betrachtung angelegt. Sie schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist. Andere betroffene Belange werden erst auf den nachfolgenden Planungsstufen in immer detaillierterer Form untersucht und in eine Abwägung eingestellt. Die abschließende Entscheidung über Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens fällt erst auf der letzten Planungsstufe des öffentlich-rechtlichen Verfahrens, in der Regel im Planfeststellungsverfahren.

Die Umweltauswirkungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 – und damit auch die des Bedarfsplans – wurden erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt auf Projektebene die Umweltrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der SUP erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtplans vorgenommen.

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Bedarfsplan unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung geprüft und ggf. angepasst. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt Fünfjahrespläne zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan auf. Über den Fortgang des Ausbaus des Bundesschiennetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag jährlich.

3. Verkehrsnachfrage und -prognosen 2030

Ausgehend vom Basisjahr 2010 werden aufgrund der neuen Verkehrsprognose bis 2030 starke Zuwächse bei der Transportleistung vor allem im Güterverkehr (+ 38 %), aber auch im Personenverkehr (+ 13 %) erwartet. Maßgebliche Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung sind die demografische Entwicklung und das auch weiterhin zu erwartende Wirtschaftswachstum. Letzteres führt zu erheblichen Steigerungen insbesondere im Außenhandel und damit zu einem überproportionalen Zuwachs im grenzüberschreitenden Gütertransport.

Die Personenverkehrsleistung entwickelt sich bis 2030 analog zur Bevölkerungsentwicklung und damit regional sehr unterschiedlich. Überdurchschnittliches Wachstum zeigt sich im Süden Deutschlands, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind teilweise Abnahmen in den neuen Bundesländern zu verzeichnen; Ausnahmen bilden die Räume Leipzig und Dresden sowie das Umland von Berlin, wo deutliche Zunahmen feststellbar sind. Des Weiteren steigt der Verkehrsdruck für weite Regionen Süd- und Westdeutschlands sowie in den Ballungsgebieten weiter an, und zwar genau dort, wo die Auslastung der Infrastruktur bereits heute hoch ist.

4. Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten

Das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 ist gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Dies erfolgte auf Grundlage mehrerer Forschungsprojekte. Die Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung des BVWP-Verfahrens und seiner Ergebnisse spielten bei der Überarbeitung eine zentrale Rolle. Dem BVWP liegen vier Bewertungsmodule zugrunde. Detaillierte Erläuterungen zur Berechnungsmethodik aller Module können dem Methodenhandbuch zum Bewertungsverfahren des BVWP 2030 entnommen werden.

4.1. Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt.

Nutzen und Kosten wurden jeweils für die Jahre des so genannten Betrachtungszeitraums ermittelt. Der Betrachtungszeitraum besteht aus der Planungsphase, der Bauphase und der Betriebsphase eines Vorhabens und beginnt für alle Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene im Jahr 2015.

Die Nutzen-Kosten-Analyse deckt viele Wirkungsbereiche erwogener Maßnahmen ab. Erfasst werden insbesondere Nutzen aus Veränderungen in den Bereichen Transportkosten, Reisezeiten, Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs, Verkehrssicherheit, Geräusch- und Abgasbelastungen. Sie liefert im Ergebnis einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikator, welcher die Rentabilität der eingesetzten Finanzmittel widerspiegelt.

4.2. Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Umweltauswirkungen des BVWP 2030 wurden erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt auf Projektebene die Umwelt- und Naturrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (Flora-Fauna-Habitat) aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der SUP erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtplans vorgenommen.

Im Modul B werden Umweltwirkungen erfasst, die nicht bereits über die Nutzen-Kosten-Analyse abgebildet werden. Im Fokus des Bewertungsmoduls steht vor allem die Frage, ob und in welchem Maße schutzwürdige Flächen, die wie Natura 2000-Gebiete und Naturschutzvorrangflächen eine besonderer Bedeutung haben oder empfindlich gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind, durch die untersuchten Verkehrsprojekte von Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkungen oder Durchfahrungen betroffen wären.

Für detaillierte Erläuterungen zur Methodik der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung beziehungsweise der Strategischen Umweltprüfung sei auf den Umweltbericht zum BVWP 2030 verwiesen.

4.3. Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Auch die Raumplanung stellt Anforderungen an die Planung von Verkehrsnetzen, die im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung des BVWP 2030 untersucht worden sind. Im Mittelpunkt standen hierbei die Analysen von Defiziten der An- und Verbindungsqualitäten bezogen auf Zentren des Zentrale-Orte-Systems sowie von räumlich ausgeprägten Erreichbarkeitsdefiziten auf der Grundlage raumordnerischer Mindeststandards.

Zentraler Ansatz zur Beurteilung raumentwicklungsrelevanter Belange der Bundesverkehrswegeplanung ist eine Defizitanalyse hinsichtlich der Verbindungsqualitäten und Erreichbarkeiten im Netz, die vor den einzelnen Projektbewertungen stattfindet. Für Projekte, die potenziell zu einer Minderung bzw. Beseitigung der genannten Defizite beitragen können, wurde eine Beurteilung der raumordnerischen Wirkungen vorgenommen.

4.4. Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Entfällt bei den Schienenprojekten.

5. Finanzpolitische und haushaltsrechtliche Bedeutung

Der BVWP ist ein Investitionsrahmenplan. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung eines Projektes des BVWP werden keine Festlegungen getroffen. Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan werden gemäß § 5 Absatz 1 des Bundesschienenausbaugesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Fünfjahrespläne aufgestellt. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

6. Förderung Transeuropäischer Netze

Die „Connecting Europe Facility“ (CEF) definiert die Bedingungen und den Rahmen für eine finanzielle Unterstützung von Projekten und Maßnahmen auch im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie soll der Vervollständigung eines europäischen Kernnetzes dienen und will die Erreichbarkeit europäischer Regionen fördern. Schwerpunkt sind grenzüberschreitende Projekte, die Beseitigung von Engpässen und Lückenschlussprojekte. Im Fokus der Förderung stehen dabei Schienen und Wasserstraßenprojekte. Neben der Zuschussförderung sieht die CEF auch „Innovative Finanzierungsinstrumente“ vor. Dazu gehören ein Fremdfinanzierungsinstrument (Darlehen, Bürgschaften, Bonitätsverbesserungsmechanismen, Projektanleihen) sowie ein Eigenkapitalinstrument.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz trägt den Bestrebungen der Europäischen Union Rechnung, den Verkehrsträger Schiene zu fördern. Die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, Amtsblatt L 348 der EU vom 20. Dezember 2013, wurden berücksichtigt.

VI. Nachhaltigkeitsaspekt

Das Gesetz entfaltet keine Wirkungen, die im Widerspruch zu einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung stehen. Mit dem Gesetz werden die Investitionen des Bundes in die Bundesschienenwege mit dem Ziel des Erhalts einer nachhaltig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur vorangetrieben.

VII. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzentwurf führt nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben. Mit dem Gesetzentwurf wird zwar der verkehrliche Bedarf gesetzlich festgelegt und für die Linienbestimmung und Planfeststellung vorgegeben, haushaltswirksam wird jedoch erst die Planung und Umsetzung der einzelnen Projekte.

VIII. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Der Gesetzentwurf begründet daher keine Anwendung der „One in, One out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung (siehe hierzu Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015).

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Keiner.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Keiner.

IX. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

X. Geschlechterspezifische Auswirkungen

Der Gesetzesentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

XI. Demografie-Check

Von dem Vorhaben sind keine demografischen Auswirkungen – unter anderem auf die Geburtsentwicklung, Altersstruktur, Zuwanderung, regionale Verteilung der Bevölkerung oder das Generationenverhältnis – zu erwarten.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen**Zu Artikel 1****Zu § 5 Absatz 2 (alt)**

§ 5 Absatz 2 ist aufzuheben, da er nur für den ersten Ausbauplan nach dem Bedarfsplan galt. Um die Ausbaupläne für die Bundesschienenwege mit denen der Bundesfernstraßen im Geltungszeitraum anzupassen, war für den ersten Ausbauplan nach dem Bedarfsplan zu den Bundesschienenwegen ein Dreijahreszeitraum (1995 – 1997) notwendig. Ab dann galt für beide Verkehrsträger synchronisiert der Fünfjahreszeitraum. Da § 5 Absatz 2 aufgehoben wird, ist die Aufzählung in § 5 zu streichen.

Zu § 8 Absatz 1 Satz 3 (alt)

Die investive Altlast nach § 22 DBGrG mit dem Ziel einer Angleichung des Ausbaustandards der Schieneninfrastruktur in den neuen Ländern an den vergleichbaren Ausbaustandard in den alten Ländern ist nach dem „Gemeinsamen Bericht der DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und des Bundes zum Abbau der investiven Altlast in den Neuen Bundesländern einschließlich Berlins“ vom August 2010 bereits vollständig beseitigt. Insofern kann der Satz entfallen.

Zur Anlage (zu §1):

Durch Artikel 1 erhält der Bedarfsplan nach § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes seine neue Fassung. Er enthält die Bauvorhaben, für die die nach § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorgenommene Überprüfung nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand einen Bedarf ergeben hat. Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Verkehrsverbindungen festgestellt. Die Realisierung der darin bezeichneten Projekte hängt von der weiteren Detailplanung der Vorhaben in den Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren ab. Der Bedarfsplan enthält insofern keine Festsetzungen bezüglich der in diesen Verfahren festzulegenden Trassenführung.

Der Bau und Ausbau nach dem Bedarfsplan erfolgt gemäß § 2 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Stufen, die im Bedarfsplan unterschieden werden. Für die neuen Vorhaben

gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen **Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf -Engpassbeseitigung (VB-E)** sowie **Weiterer Bedarf (WB)**. Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen beziehungsweise zu beginnen. Für Vorhaben des WB werden hingegen voraussichtlich erst nach 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen. Die Kriterien zur Einstufung in die Dringlichkeitskategorien werden im Folgenden erläutert.

1. Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**. Innerhalb dieser vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen beitragen und gleichzeitig keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Dabei handelt es sich um fünf Ausbauprojekte sowie die Großknoten. Wegen ihrer besonders hohen verkehrlichen Bedeutung sollen bei diesen Projekten Planung bzw. Umsetzung zeitnah erfolgen.

2. Weiterer Bedarf (WB)

In die Dringlichkeitskategorie WB werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet.

3. Potentieller Bedarf

Darüber hinaus gibt es Vorhaben des so genannten Potentiellen Bedarfs, die gegebenenfalls in den VB aufsteigen können. Sobald diese Projekte die üblichen Kriterien erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift erlaubt die Neubekanntmachung des Gesetzes.

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

