

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

BSWAG

Ausfertigungsdatum: 15.11.1993

Vollzitat:

"Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 23.12.2016 I 3221

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 25.11.1993 +++)

§ 1 Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

(1) Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen 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 § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich.

§ 2 Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

(1) Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der §§ 8 bis 11.

(2) Einzelne Baumaßnahmen, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, bleiben unberührt; sie sind auf die Baumaßnahmen abzustimmen, die auf der Grundlage des Bedarfsplans ausgeführt werden sollen.

§ 3 Gegenstand des Bedarfsplans

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.

(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, Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.

§ 4 Überprüfung des Bedarfs

(1) Spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen 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 Planungszeitraum

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Fünfjahrespläne auf. Die Fünfjahrespläne bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

§ 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

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 8 Investitionen

(1) Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

(2) Von den Mitteln sind zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stimmt diese Maßnahme mit dem jeweiligen Bundesland ab.

(3) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 107 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

(4) Die Eisenbahnen des Bundes tragen Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege.

(5) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden.

§ 9 Finanzierung und Baudurchführung

Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren. Die Vereinbarung ist, auf Antrag eines der Beteiligten unter Hinzuziehung eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, frühestens nach sieben Jahren daraufhin zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an den Investitionen verändert hat. Die Kosten trägt der Antragsteller. Haben sich die Verhältnisse, die für den Inhalt der Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit Abschluß des Vertrages so wesentlich geändert, daß einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglich vereinbarten Regelung nicht zuzumuten ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung der Vereinbarung an die geänderten Verhältnisse verlangen.

§ 9a Rückzahlung von Investitionsmitteln des Bundes

(1) Soweit die Eisenbahnen des Bundes vom Bund finanzierte Schienenwege im Sinne des § 8 Abs. 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zurückzuzahlen. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 9 Satz 1 zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und

2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die Eisenbahnen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu. Ist die übertragene Infrastruktur mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahnen des Bundes und der übernehmende Infrastrukturbetreiber gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. In diesem Fall steht das zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem übernehmenden Infrastrukturbetreiber vereinbarte Nutzungsentgelt dem Bund nicht zu.

(4) Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 1 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahnen des Bundes betrieben wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahnen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

§ 10 Mitfinanzierung durch die Eisenbahn

(1) Hat der Bund den Bau oder Ausbau von Schienenwegen einer Eisenbahn des Bundes auf Antrag und im Interesse dieser Eisenbahn in den Bedarfsplan aufgenommen, leistet diese Zahlungen an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund nach § 8 Abs. 1 finanzierten Schienenweg. Liegt diese Baumaßnahme nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, kann in der nach § 9 Satz 1 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, daß sich die Zahlungen an den Bund in Höhe der Abschreibungen nur auf einen Teilbetrag der Investitionssumme beziehen, oder der Bund einen Baukostenzuschuß in entsprechender Höhe gewährt.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für Vereinbarungen zwischen anderen Gebietskörperschaften oder Dritten und den Eisenbahnen des Bundes.

§ 11 Ersatzinvestitionen

(1) Ersatzinvestitionen werden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

(2) Für die Finanzierung und Baudurchführung der Ersatzinvestitionen gelten die §§ 9, 9a und 10 entsprechend.

§ 12 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Anlage (zu § 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 3221 — 3223)

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro
2	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin
4	ABS Stelle – Lüneburg
5	ABS Berlin – Dresden (1. und 2. Baustufe)

lfd. Nr.	Vorhaben
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. und 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. und 3. Baustufe)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München
24	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. und 2. Baustufe)
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)
27	ABS Hamburg – Lübeck
28	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
29	ABS Uelzen – Stendal
30	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. und 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. Baustufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Baustufe)

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (**VB-E (in Fettdruck)** u. VB)

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
2	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ¹
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 unter anderem 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) ²
10	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
11	ABS Nürnberg – Passau
12	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)
13	ABS/NBS Hannover – Bielefeld ³
14	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
15	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)⁴
16	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)
17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster⁵
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg)
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	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)
24	Projekte des Potenziellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
25	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)
26	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
27	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)
3	ABS München – Mühldorf – Freilassing ⁶
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)
5	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne

lfd. Nr.	Vorhaben
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 ⁷
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/Schwäbisch Gmünd – Aalen – 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 Niebüll – Klanxbüll
23	NBS Rheydter Kurve
24	NBS Studernheimer Kurve
25	ABS Hamburg – Ahrensburg
26	NBS Dresden – Prag
27	ABS Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
28	ABS Cuxhaven – Stade
29	ABS Köln – Aachen
30	ABS Münster – Lünen
31	ABS Leipzig – Chemnitz
32	ABS Wilster – Brunsbüttel
33	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund
34	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)
35	ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)
36	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)
37	Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst unter anderem ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)
38	Knoten Frankfurt
39	Knoten Hamburg ⁸
40	Knoten Hannover
41	Knoten Köln ⁹
42	Knoten Mannheim
43	Knoten München
44	Deutschland-Takt

lfd. Nr.	Vorhaben
45	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen
46	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)

Erläuterungen:

ABS: Ausbaustrecke

NBS: Neubaustrecke

FBQ: Fehmarnbeltquerung

VB: Vordringlicher Bedarf

VB-E: Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung

VDE: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

WB: Weiterer Bedarf

- ¹ Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt Aschaffenburg.
- ² Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.
- ³ Ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.
- ⁴ Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.
- ⁵ Mit Halt Köln-Mülheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.
- ⁶ Das Projekt beinhaltet ergänzend zur lfd. Nr. 6 des Unterabschnitts 1 (Vordringlicher Bedarf) noch zweigleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing.
- ⁷ Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.
- ⁸ Unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn.
- ⁹ Unter Berücksichtigung der Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung).