

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 520 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 520 V v. 31.8.2015 I 1474

Fußnote

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

§ 1 Ausbau des Schienewegenetzes des Bundes

(1) Das Schienewegenetz 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

(1) 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.

(2) Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem ersten Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Dreijahresplan auf. Spätestens nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen neuen Bedarfsplan vor.

§ 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. Der Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wird an den Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den übrigen Ländern angeglichen.

(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 2004, 2322 - 2323)

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro
2	ABS 1) Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin
4	ABS Stelle-Lüneburg
5	ABS Berlin-Dresden (1. Baustufe)
6	ABS Hannover-Lehrte
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (1. Baustufe)
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel
9	ABS/NBS 1) Nürnberg-Erfurt
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle
11	ABS Leipzig-Dresden
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz (1. 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. Baustufe)
22	ABS München - Mühldorf - Freilassing (1. Baustufe)
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München
24	ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (1. Baustufe)
25	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (1. Baustufe)
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe)
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)

b) Neue Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Hamburg-Lübeck
2	ABS Neumünster-Bad Oldesloe
3	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel-Uelzen
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover
5	ABS Rotenburg-Minden

- 6 ABS Uelzen-Stendal
- 7 ABS Minden - Haste/ABS/NBS Haste - Seelze
- 8 ABS Hannover - Berlin (Stammstrecke Oebisfelde-Staaken)
- 9 ABS (Amsterdam -) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. Baustufe) 2)
- 10 ABS Hagen-Gießen (1. Baustufe)
- 11 ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze D/PL
- 12 ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt
- 13 NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar 3)
- 14 ABS Augsburg-München (2. Baustufe)
- 15 ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (2. Baustufe)
- 16 ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (-Prag)
- 17 ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz
- 18 ABS Berlin-Dresden (2. Baustufe)
- 19 ABS (Venlo-) Grenze D/NL-Kaldenkirchen-Viersen/Rheydt-Rheydt-Odenkirchen 4)
- 20 ABS Düsseldorf-Duisburg
- 21 ABS München - Mühldorf - Freilassing (2. Baustufe)
- 22 ABS Münster-Lünen(-Dortmund)
- 23 ABS Neu-Ulm-Augsburg
- 24 ABS Berlin-Görlitz
- 25 ABS Hamburg-Elmshorn (1. Baustufe)
- 26 ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH
- 27 ABS München-Lindau-Grenze D/A
- 28 Ausbau von Knoten (2. Stufe) 5)
- 29 Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) 6)
- 30 SPNV 7)
- 31 Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

2. Weiterer Bedarf

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Hamburg-Elmshorn (2. Baustufe)
2	ABS Oldenburg-Leer
3	ABS Lübeck-Schwerin
4	ABS Hagen-Brilon Wald-Warburg
5	ABS Paderborn-Halle
6	ABS Hagen-Gießen (2. Baustufe)
7	ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg (2. Baustufe)
8	ABS Graben-Neudorf/Heidelberg-Karlsruhe
9	ABS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Jena-Glauchau-Chemnitz (2. Baustufe)

- 10 Ausbau von Knoten (3. Stufe)
- 11 Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (3. Stufe)
- 12 Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

3. Internationale 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.

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Hamburg-Öresundregion
2	ABS Berlin-Angermünde-Grenze D/PL (-Stettin (Szczecin))
3	ABS Berlin-Pasewalk-Stralsund (-Skandinavien) (2. Baustufe) 8)
4	ABS Berlin-Rostock (-Skandinavien) (2. Baustufe) 8)
5	ABS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A
6	ABS Nürnberg-Passau-Grenze D/A 9)
7	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau - Grenze D/A (2. Baustufe) 9)
8	ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Mönchengladbach-Rheydt ("Eiserner Rhein")
9	ABS Grenze - D/NL - Emmerich - Oberhausen (2. Baustufe) 9)
10	ABS München-Mühldorf-Freilassing-Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling - Burghausen (3. Baustufe)
11	ABS (Berlin -) Ducherow - Swinemünde (Swinoujście)-Ahlbeck Grenze (Usedom)

- 1) ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.
- 2) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau.
- 3) Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim. Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.
- 4) Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau.
- 5) Vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit.
- 6) Aufnahme vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe).
- 7) Im Rahmen der Nahverkehrspauschale gemäß § 8 Abs. 2 vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit im Einzelfall.
- 8) 1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen.
- 9) Für diese Vorhaben sind bereits Vereinbarungen mit dem Nachbarland abgeschlossen.