

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebebahnen (Magnetschwebebahnbedarfsgesetz – MsbG)

A. Zielsetzung

Das Bundeskabinett hat am 2. März 1994 den Bau der Transrapidstrecke Berlin–Hamburg beschlossen. Mit der Magnetschwebebahnverbindung in dieser Relation wird eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verbindung geschaffen, die dem verkehrspolitischen Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße, der Schiene und aus der Luft auf diesen Verkehrsträger Rechnung trägt. Mit dem Bau einer Referenzstrecke soll zugleich der hohe Technologievorsprung der deutschen Industrie unter Beweis gestellt und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden.

Darüber hinaus wird mit dem Projekt ein neuer Weg bei der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben beschritten, indem sich die Privatwirtschaft sowohl am Betrieb als auch am Bau der Strecke finanziell in hohem Maße beteiligt.

Zur Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung für diese Magnetschwebebahnstrecke sind die geeigneten gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen.

B. Lösung

Schaffung eines Magnetschwebebahnbedarfsgesetzes, das den Bedarf für die Strecke Berlin–Hamburg verbindlich feststellt.

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau. Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Nach dem Finanzierungskonzept vom 6. Dezember 1993, das Grundlage des Kabinettsbeschlusses vom 2. März 1994 war, sind für den Bau der Strecke 5,6 Mrd. DM erforderlich (kalkulierte Kosten, Preisstand 1993).

Diese Kosten müssen nach einer noch zu schließenden Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern aufgeteilt werden.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 910 00 – Ma 5/95

Bonn, den 24. November 1995

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebbahnen (Magnetschwebbahnbedarfsgesetz – MsbG) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 688. Sitzung am 22. September 1995 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebebahnen
(Magnetschwebebahnbedarfsgesetz – MsbG)**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Baubedarf

Es besteht Bedarf für den Neubau einer Magnetschwebebahnstrecke von Berlin nach Hamburg über Schwerin. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 2 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes verbindlich.

§ 2

Vereinbarung

Die Durchführung der in dieses Gesetz aufgenommenen Maßnahme und deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern über die Verteilung der Investitions- und Betriebslasten.

§ 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**A. Allgemeiner Teil**

Das Bundeskabinett hat am 2. März 1994 den Bau der Transrapidstrecke Berlin–Hamburg beschlossen. Die Streckenführung ist im Zusammenhang mit dem Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebbahnverbindung Berlin–Hamburg (Transrapid) ausführlich beraten worden.

Mit der Magnetschwebbahnverbindung in dieser Relation wird eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verbindung zur Bewältigung des Verkehrswachstums geschaffen. Diese wird dazu beitragen, den Verkehr von der Straße und aus der Luft auf diesen neuen Verkehrsträger zu verlagern. Die neue Verbindung wird auch Verkehr von den Schienenwegen übernehmen können. Damit werden Fahrplannetze frei, die für den langsameren Personenverkehr und Güterverkehr genutzt werden können.

Der Bau dieser Strecke ist eingebunden in den Bundesverkehrswegeplan '92; es wurde ausdrücklich auf den Bau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeits-Strecke als Alternative verzichtet.

Der Transrapid ist deshalb aus verkehrspolitischer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des Verkehrssystems. Die weltweit führende, neue Technologie liefert darüber hinaus einen Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Mit dem Inkrafttreten des Magnetschwebbahnplanungsgesetzes im November 1994 und dem sich in Vorbereitung befindlichen Allgemeinen Magnetschwebbahngesetz wurden und werden die gesetzlichen Grundlagen für das formelle Planungsverfahren und den Betrieb geschaffen.

Mit der gesetzlichen Bedarfsregelung soll der Transrapid in dieser Hinsicht den Verkehrsträgern Straße (Fernstraßenausbaugesetz) und Schiene (Bundesschienenwegeausbaugesetz) gleichgestellt werden. Diese Gesetze sind neben dem vorliegenden Gesetz-

entwurf wichtige Bausteine zur Verfahrensbeschleunigung.

Der Bedarf für eine Weiterführung der Strecke und für weitere Vorhaben wird durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen.

Durch dieses Gesetz entstehen Bund, Ländern und Gemeinden keine Kosten.

B. Im einzelnen**Zu § 1**

Wie im Falle der Bundesfernstraßen mit dem Fernstraßenausbaugesetz und im Falle der Eisenbahnen des Bundes mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz soll auch für die Magnetschwebbahnen eine Bedarfsregelung mit Gesetzeskraft für die Relation Berlin–Hamburg über Schwerin geschaffen werden. Der Bedarfshaltepunkt bei Schwerin soll der Anbindung des Raums von Schwerin dienen.

Mit der Feststellung des Bedarfs wird sichergestellt, daß im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise der Ausführung entschieden wird, da der Bedarf durch die getroffene Regelung vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt ist. Auf diese Weise läßt sich die Planungssicherheit erhöhen.

Zu § 2

Diese Vorschrift soll deutlich machen, daß es sich bei diesem Projekt um eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Kapital im Bereich der Infrastruktur handelt. Die Vereinbarung wird rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen sein und die gegenseitigen finanziellen Verpflichtungen zwischen allen beteiligten Projektträgern regeln.

Zu § 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 688. Sitzung am 22. September 1995 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu § 2

In § 2 ist folgender Satz anzufügen:

„Die Betriebslasten sind nicht aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren.“

Begründung

Es bedarf einer gesetzlichen Klarstellung, daß die Betriebslasten des Transrapid nicht aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren sind.

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu § 2

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Das dem Magnetschwebbahnprojekt Berlin–Hamburg zugrunde liegende Finanzierungskonzept sieht einen rein privatwirtschaftlichen Betrieb vor ohne öffentliche Quersubventionen. In der Sache besteht deshalb Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Bundesrates.

Dennoch stimmt die Bundesregierung dem Änderungsvorschlag aus folgenden Gründen nicht zu:

Bei dem Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebbahnen handelt es sich um ein Gesetz, das – wie das Bundesfernstraßenausbaugesetz und das Schienenwegeausbaugesetz – planungsrechtliche Verfahren beschleunigen und damit den Bau der Magnetschwebbahnstrecke vor-

anbringen soll. Deshalb werden im Vorblatt zu diesem Gesetzentwurf nur Kosten im Zusammenhang mit dem Bau des Fahrwegs angesprochen, also die Kosten, für die nach dem Finanzierungskonzept öffentliche Mittel bereitgestellt werden sollen.

Da die Privatwirtschaft nach dem Finanzierungskonzept und entsprechend der Kabinettsentscheidung vom 2. März 1994 die für den Betrieb erforderlichen Investitionen und laufenden Betriebslasten (einschließlich der Instandhaltungskosten für den Fahrweg) zu tragen hat, kann auf eine diesbezügliche Aussage in diesem Gesetzentwurf verzichtet werden.

Es entspricht im übrigen hergebrachten Grundsätzen des Haushaltsrechts, daß bei der Verabschiedung des jeweiligen Haushalts die Entscheidung fällt, welche Mittel die öffentliche Hand ausgeben darf oder nicht.

