



---

**Ausarbeitung**

---

**Bundesverkehrswegeplan**  
Fahrbare Geschwindigkeit auf Bahntrassen

**Bundesverkehrswegeplan**

## Fahrbare Geschwindigkeit auf Bahntrassen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 033/22  
Abschluss der Arbeit: 10.05.2022  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Fragestellung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Bundesverkehrswegeplan</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Bedarfsplan</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Vereinbarungen zwischen Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen</b>	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>Einflussmöglichkeiten des Gesetzgebers</b>	<b>6</b>

## 1. Fragestellung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden gefragt, inwieweit die Geschwindigkeitsangaben für Neue Vorhaben bei den Schienenwegeprojekten im Bundesverkehrswegeplan für den Vorhabenträger verbindlich sind.

## 2. Bundesverkehrswegeplan

Die Tabelle „**Projektlisten Schiene**“ in Anlage 2 des Bundesverkehrswegeplans<sup>1</sup> enthält eine Spalte „Beschreibung der Maßnahme“. Darin sind für bestimmte Trassen die höchsten fahrbaren Geschwindigkeiten (Max.) aufgeführt. Eine Fußnote 2 kommentiert diese Spalte wie folgt:

„Maßnahmeninhalte wurden für die Neuen Vorhaben in der Regel auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.“<sup>2</sup>

Damit sind die Geschwindigkeitsangaben im Bundesverkehrswegeplan für Neue Vorhaben schon **inhaltlich** nicht als „abschließend“ und verbindlich zu betrachten.

Der Bundesverkehrswegeplan hat zudem **keinen Gesetzescharakter** und bindet die Vorhabenträger auch aus diesem Grund nicht. Er stellt vielmehr das verkehrsträgerübergreifende mehrjährige Gesamtkonzept der Bundesregierung dar, welches als Basis für die Gesetzesentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze mit den dazugehörigen Bedarfsplänen dient.<sup>3</sup>

## 3. Bedarfsplan

Nach § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)<sup>4</sup> wird das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als **Anlage** beigelegt ist. Die Bedarfspläne legen abschließend fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Aufgrund möglicher Änderungen infolge der parlamentarischen Befassung stimmen sie in der Regel nicht vollständig mit dem Bundesverkehrswegeplan überein.<sup>5</sup>

---

1 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 155ff.

2 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 170.

3 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 7.

4 <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>.

5 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 7.

Die Liste der Vorhaben enthält keine Geschwindigkeitsangaben und sie übernimmt auch keine Geschwindigkeitsangaben aus dem Bundesverkehrswegeplan. Die Fußnoten in der Anlage präzisieren lediglich bei zwei Projekten die Zielreisezeit und die erforderliche Fahrzeitverkürzung.<sup>6</sup>

#### 4. Vereinbarungen zwischen Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Nach § 9 S. 1 BSWAG bedürfen die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung 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.

In der letzten **Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung vom 25. Juli 2017 (BUV)**<sup>7</sup> haben der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG die Abläufe bei der Planung und Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten konkretisiert. Spezielle Vorschriften über eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bestimmte Geschwindigkeiten zu ermöglichen, enthält die BUV nicht.

Im Rahmen der BUV können **weitere** die Planung und den Bau konkretisierende **Vereinbarungen** (Finanzierungs- und Baufinanzierungsvereinbarungen) zwischen Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossen werden. Mit Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung verpflichtet sich der Vorhabenträger, das Projekt zu realisieren.<sup>8</sup> Sie enthält u. a. „die Bezeichnung, Beschreibung und Abgrenzung der vorgesehenen Aktivitäten zur Erreichung der Projekt- / Vorhabenziele sowie die hierfür erforderliche, auf einen bestimmten Planungs- und Preisstand bezogene Finanzierungssumme“. Inwieweit solche Vereinbarungen genaue Festlegungen zur Geschwindigkeit enthalten, lässt sich nicht feststellen, da die Verträge nicht öffentlich sind.

Nach § 3 Abs. 1 S. 1 BUV führen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Projekte und Vorhaben als Vorhabenträger zur Erreichung des jeweiligen Projektziels unter Beachtung des Grundsatzes der **Wirtschaftlichkeit** und Sparsamkeit durch.<sup>9</sup> Die fahrbare Geschwindigkeit ist mit ausschlaggebend für die Kapazitätsauslastung und den Nutzen einer Strecke. Bestimmte Geschwindigkeiten müssen ggf. auch im Hinblick auf den Deutschlandtakt erreicht werden können. So enthält der Investitionsrahmenplan 2019-2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes Angaben zur Bedeutung der Strecken für den Deutschlandtakt.<sup>10</sup> Eine bestimmte fahrbare Geschwindigkeit

---

6 <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>, Anlage, Fußnoten 2 und 3.

7 [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/BUV/buv\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/BUV/buv_node.html); <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf>.

8 [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/BUV/buv\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/BUV/buv_node.html).

9 Vgl. auch § 6 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) (Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit), <https://www.gesetze-im-internet.de/hgrg/HGrG.pdf>.

10 Investitionsrahmenplan 2019-2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), S. 27ff., <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?blob=publicationFile>.

kann somit für ein **positives Kosten-Nutzen-Verhältnis**<sup>11</sup> eines Projekts relevant sein. Kosten-Nutzen-Erwägungen können jedoch auch dafür sprechen, der Realisierung des Projekts eine niedrigere Geschwindigkeit zugrunde zu legen, wenn etwa die durch die höhere Geschwindigkeit erreichbare Fahrzeitverkürzung im Vergleich zu den Kosten nur unverhältnismäßig gering ausfällt.<sup>12</sup>

## 5. Einflussmöglichkeiten des Gesetzgebers

Dem Gesetzgeber bleibt es unbenommen, von der Bundesregierung eine Klärung und ggf. Festlegung im Hinblick auf die fahrbare Geschwindigkeit auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt zu fordern.

So berichtet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nach § 5 Abs. 1 S. 1 BUV dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende Projekte und Vorhaben, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI)<sup>13</sup> (Grundlagenermittlung und Vorplanung) durchgeführt sind. Nach § 5 Abs. 2 und 3 BUV kann der Deutsche Bundestag wesentliche **Änderungen der empfohlenen Vorzugsvariante** fordern.

Der Bundestag und seine Mitglieder können zudem ihre **verfassungsrechtliche Informationsansprüche**<sup>14</sup> gegenüber der Bundesregierung geltend machen, auch in Bezug auf alle laufenden oder neuen Vorhaben. Dies gilt unabhängig von der BUV, die als Vereinbarung zwischen Bundesregierung und Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese verfassungsrechtlichen Ansprüche weder begründen noch beschneiden kann.<sup>15</sup>

\* \* \*

---

11 Vgl. auch § 5 Abs. 3 S. 3 BUV. Danach setzt die weitere Realisierung voraus, dass die volkswirtschaftliche Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ( $NKV \geq 1$ ) ausweist.

12 Vgl. hierzu Bundestags-Drs. 19/5160 vom 19. Oktober 2018, S. 9, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/051/1905160.pdf>.

13 Vgl. Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276) (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI), abrufbar unter [https://www.gesetze-im-internet.de/hoai\\_2013/HOAI.pdf](https://www.gesetze-im-internet.de/hoai_2013/HOAI.pdf).

14 Siehe hierzu nur: [https://www.bundestag.de/parlament/aufgaben/regierungskontrolle\\_neu/kontrolle/instrumente/255462](https://www.bundestag.de/parlament/aufgaben/regierungskontrolle_neu/kontrolle/instrumente/255462).

15 Für weitere Einzelheiten dazu vgl. die Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste „Parlamentarische Befassung beim Ausbau des Schienennetzes nach dem Bundesverkehrswegeplan“ vom 31. Juli 2020 (WD 5 - 3000 - 081), <https://www.bundestag.de/resource/blob/710604/fe4d49c387f64206d11de5bf34c6de27/WD-5-081-20-pdf-data.pdf>.