

Geszentwurf **des Bundesrates**

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes

A. Zielsetzung

1. Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz aus dem Jahre 1991 gilt für Planungsmaßnahmen bei den Eisenbahnen des Bundes, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Straßenbahnen und Verkehrsflughäfen in den neuen Ländern bis zum 31. Dezember 1999. Ursprünglich galt dieses Gesetz lediglich für Verkehrswege der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31. Dezember 1999, für die übrigen Bereiche dagegen nur bis zum 31. Dezember 1995. Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1840) wurde die Geltungsdauer des Gesetzes auch für diese Regelungsbereiche bis zum 31. Dezember 1999 verlängert.

Im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz werden durch strenge Fristen für Behörden vereinfachte Verfahren der Enteignung bei ungeklärten Eigentumsverhältnissen sowie die Beschränkung der gerichtlichen Überprüfung von Planungsbeschlüssen auf eine Instanz (Bundesverwaltungsgericht) Regelungen getroffen, die ein zügiges Planungsverfahren ermöglichen.

2. Eine erneute Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes bis zum 31. Dezember 2010 ist notwendig geworden.

Das gesetzgeberische Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern nach den Anforderungen des nach der Vereinigung erheblich gestiegenen Verkehrs auszubauen, wird auch bis zum 31. Dezember 1999 noch nicht erreicht sein. Die Regelungen des Gesetzes haben sich in der Praxis bewährt; das Ziel, Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich zu beschleunigen, konnte in den nach diesem Gesetz durchgeführten Verfahren erreicht werden.

3. Die Fraktion der CDU/CSU des Deutschen Bundestages hat am 16. März 1999 ebenfalls einen Geszentwurf zur Verlängerung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes in den Deutschen Bundestag eingebracht (Drucksache 14/544). Dieser Entwurf unterscheidet sich von der vorliegenden Bundesratsinitiative, die auf eine Verlängerung des Gesetzes bis zum 31. Dezember 2010 abzielt, lediglich dadurch, dass eine unbefristete Verlängerung des Gesetzes angestrebt wird.

Eine unbefristete Verlängerung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes wird vom Bundesrat nicht für sinnvoll erachtet, da das nicht mit dem Charakter des Gesetzes als vereinigungsbedingte Sonderregelung für einen Übergangszeitraum vereinbar ist. Bis zum 31. Dezember 2010 werden in den neuen Ländern die wichtigsten Planungsverfahren eingeleitet worden sein und somit noch in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen. Die Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes bis zum 31. Dezember 2010 reicht somit nach jetzigen Erkenntnissen aus, um das Gesetzgebungsziel zu erreichen.

4. Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz berücksichtigt die inzwischen gewachsene Verwaltungskraft der neuen Länder nicht in ausreichendem Maße. Die Beteiligung des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums ist bei der Linienbestimmung von Ortsumgehungen entbehrlich geworden. Die entsprechende Regelung des Bundesfernstraßengesetzes ist daher auch für die Maßnahmen nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz anzuwenden.
5. Die derzeitige Fassung in § 9 Abs. 3 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz hat in der Rechtsprechung zu der Schlussfolgerung geführt, dass für das Besitzeinweisungsverfahren ausschließlich das Baugesetzbuch des Bundes und nicht wie in den Absätzen 1 und 2 das jeweilige Landesrecht gelten könne. Das Landesrecht ist durch eine klarstellende Textergänzung für anwendbar zu erklären.

B. Lösung

Die Geltungsdauer des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes wird bis zum 31. Dezember 2010 verlängert. Die Fassung von § 9 Abs. 3 wird klargestellt.

C. Alternativen

Vergleiche Abschnitt A Nr. 3.

D. Kosten im Bereich der öffentlichen Verwaltung

Keine

E. Sonstige Kosten

Keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
042 (323) – 300 00 – Ve 83/99

Berlin, den 25. August 1999

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 741. Sitzung am 9. Juli 1999 beschlossenen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom ...

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

Artikel 1

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1840) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 werden die Wörter „bis zum 31. Dezember 1999“ durch die Wörter „bis zum 31. Dezember 2010“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Straßenbahnen“ die Wörter „, § 16 Abs. 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes bleibt unberührt“ eingefügt.

3. In § 9 Abs. 3 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„soweit keine landesrechtlichen Regelungen bestehen.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 31. Oktober 1999 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz aus dem Jahre 1991 schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die beschleunigte Planung der notwendigen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern sowie zwischen den neuen und alten Ländern.

Das Gesetz gilt bis zum 31. Dezember 1999 für die Planung von Verkehrswegen bundeseigener Eisenbahnen, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Verkehrsflughäfen und Straßenbahnen.

Bis zum Ende des Jahres 1999 können die Planungsverfahren für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und für andere Verkehrsinfrastrukturvorhaben, die für die neuen Länder ebenfalls von besonderer Bedeutung sind, nicht vollständig abgeschlossen werden. Ohne die angestrebte Verlängerung der Geltungsdauer fände dieses Gesetz, das sich bislang in der Planungspraxis sehr gut bewährt hat, beispielsweise auf die Planung wichtiger Teilabschnitte des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 9 (Eisenbahnausbaustrecke Leipzig–Dresden) keine Anwendung.

Zur Beschleunigung der Planungsverfahren tragen strenge Fristen für Behörden, vereinfachte Verfahren der Enteignung bei ungeklärten Eigentumsverhältnissen sowie in besonderem Maße die Beschränkung der gerichtlichen Überprüfung von Planungsbeschlüssen auf eine Instanz (Bundesverwaltungsgericht) bei.

Ursprünglich galt dieses Gesetz lediglich für die bundeseigenen Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1999, für die anderen Verkehrsträger bis zum 31. Dezember 1995. Durch das Erste Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 wurde es auch für diese Verkehrsträger bis zum 31. Dezember 1999 verlängert. Damals wie heute stellte sich im Laufe der Geltungsdauer des Gesetzes heraus, dass die zur Angleichung der Lebensverhältnisse zwischen Ost und West notwendigen Verkehrsinfrastrukturvorhaben bis zum Ende der Befristung des Gesetzes noch nicht abgeschlossen sein werden.

Eine Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes für alle Verkehrsbereiche bis zum 31. Dezember 2010 ist daher notwendig. Bis Ende 2010 werden die Planungsverfahren bei allen bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den neuen Ländern eingeleitet worden sein und somit in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen.

Diese Regelung bedarf der Zustimmung des Bundesrates.

Die Beibehaltung der Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums für die Linienbestimmungen für Ortsumgehungen ist wegen der gewachsenen Verwaltungskraft der Straßenbauverwaltungen in den neuen Ländern nicht mehr erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Diese Vorschrift enthält die notwendige Regelung zur Verlängerung der Geltungsdauer des Stammgesetzes. Gleichzeitig wird für die Linienbestimmungen für Ortsumgehungen durch Verweis auf das Bundesfernstraßengesetz die Zuständigkeit neu geregelt.

Die ausschließliche Geltung der Bestimmungen des Baugesetzbuches für das gerichtliche Verfahren zur Überprüfung der Entscheidungen der Enteignungsbehörde hat keine Berechtigung mehr, soweit das Enteignungsrecht des jeweiligen Landes die Rechtsbehelfe gegen die Entscheidungen der Enteignungsbehörde eigenständig geregelt hat. Schon bei der Änderung des § 9 des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes durch das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123), bei der der Vorbehalt für landesrechtliche Regelungen in die Absätze 1 und 2 eingefügt wurde, war es Ziel des Gesetzgebers, die Sonderregelungen für das Enteignungs- und Besitzeinweisungsverfahren einschließlich der hiergegen eröffneten Rechtsbehelfe zugunsten des jeweiligen Landesrechts zurücktreten zu lassen. Damals ist ein entsprechender ausdrücklicher Vorbehalt in § 9 Abs. 3 nicht für erforderlich gehalten worden. Aus dem Fehlen eines solchen Vorbehalts hat jedoch die Rechtsprechung (vgl. Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. April 1999, 4 B 25.99) gefolgert, dass insoweit ausschließlich die Bestimmungen des Baugesetzbuches für das gerichtliche Verfahren weiter zur Anwendung kämen. Die Änderung des § 9 Abs. 3 dient daher der Angleichung an die entsprechenden Vorbehalte in den Absätzen 1 und 2 und somit der Klarstellung des Gewollten.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Zu dem vom Bundesrat eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG) nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

I. Zentraler Punkt des Gesetzentwurfs ist die Verlängerung der Geltungsdauer des VerkPBG bis zum 31. Dezember 2010. Ob die derzeitige Situation der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern noch für weitere elf Jahre das Bestehen eines örtlich und zeitlich beschränkten Sonderplanungsrechts für den Bau und die Änderung von Verkehrswegen rechtfertigt, beurteilt sich zum einen nach den bisher in den neuen Ländern durchgeführten Maßnahmen sowie den dafür aufgewandten finanziellen Mitteln und zum anderen danach, für welche Verkehrsprojekte noch kein Baurecht besteht und somit eine Verlängerung der Geltungsdauer von Nutzen sein könnte.

1. Von den insgesamt rund 187 Mrd. DM des in Deutschland in den Jahren 1991 bis Ende 1998 umgesetzten Investitionsvolumens entfielen auf die neuen Bundesländer rund 76 Mrd. DM, also über 40 % aller Verkehrsinvestitionen. Hiervon wurden 34 Mrd. DM für die Bundesschienenwege, über 25 Mrd. DM für die Bundesfernstraßen und über 2 Mrd. DM für die Bundeswasserstraßen aufgewendet. Weitere 14 Mrd. DM wurden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung gestellt.

Kernstück der für das Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder wichtigen Infrastrukturinvestitionen sind die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Dieses Investitionsprogramm mit einem Volumen von rd. 68 Mrd. DM umfasst neun Schienen- und sieben Autobahnprojekte mit jeweils rund 2 000 km Länge sowie ein Wasserstraßenprojekt. Alle Verkehrsprojekte Deutsche Einheit befinden sich in der Bauphase, für sie wurden bis Ende 1998 rd. 29 Mrd. DM aufgewendet, davon rd. 60 % für die besagten neun Schienenprojekte. Über die Hälfte des geplanten Investitionsvolumens für die Schienenprojekte ist bereits realisiert. Bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit im Bereich der Straße sind durch Investitionen in Höhe von rd. 10,5 Mrd. DM rd. 660 km Strecke aus- und neugebaut worden, weitere rd. 445 km waren Ende des Jahres 1998 im Bau. Damit ist von den VDE-Straßenprojekten bereits über die Hälfte fertiggestellt bzw. im Bau.

Im Einzelnen:

Was die Bundesschienenwege anbelangt, so wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um das Schienennetz entsprechend den neuen Anforderungen auszubauen und die Verbindungen zwischen Ost und West leistungsfähig zu gestalten.

Speziell bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit standen Streckenausbau- und -erneuerung sowie insbesondere die Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 200 km/h im Vordergrund. Die Strecken Hamburg–Berlin, Helmstedt–Magdeburg–Berlin, Eichenberg–Halle und Bebra–Erfurt sowie der Abschnitt Hagenow Land–Schwerin–Rostock wurden nach Ausbau und Elektrifizierung dem Betrieb übergeben.

Seit September 1998 ist zudem die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke in den neuen Bundesländern von Hannover über Stendal nach Berlin in Betrieb. Zum gleichen Zeitpunkt konnte die Fahrzeit zwischen Leipzig und Dresden von über 1½ Stunden auf rd. 1 Stunde reduziert werden. Auch sind zwischenzeitlich alle Lückenschlüsse zwischen den alten und den neuen Ländern in Betrieb. Nicht zu vergessen ist auch der Ausbau und die Sanierung des Schienennetzes im Eisenbahnknoten Berlin, wofür der Bund rd. 10 Mrd. DM zur Verfügung stellt. Hiervon wurden bis Ende 1998 bereits über 4 Mrd. DM investiert.

Bei den Bundesfernstraßen betragen, wie oben bereits gesagt, im Zeitraum von 1991 bis Ende 1998 die Investitionen in den neuen Bundesländern über 25 Mrd. DM. Dabei entfielen auf die Neubau- und Erweiterungsprojekte rd. 12 Mrd. DM. Auch hier haben die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Vorrang, was durch die bisher investierte Summe in Höhe von 10,5 Mrd. DM belegt wird.

Hier sind die VDE-Neubaustrecken A 14 Magdeburg–Halle, A 20 Lübeck–Stettin, A 38 Göttingen–Halle und A 71 Erfurt–Schweinfurt zu nennen, bei denen mit einem Investitionsvolumen von rd. 2,3 Mrd. DM rd. 120 km fertiggestellt wurden. Weiterhin wurde der sechsstreifige Ausbau von 540 km Autobahn im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bei den Autobahnen A 2 Hannover–Berlin bzw. A 10 Berliner Ring, A 4 Eisenach–Görlitz und A 9 Berlin–Nürnberg bis Ende 1998 bei einem Investitionsvolumen von rd. 8 Mrd. DM durchgeführt.

Bei den Bundeswasserstraßen dienten die Ausbauinvestitionen in Höhe von 2 Mrd. DM im genannten Zeitraum hauptsächlich der Sanierung des bestehenden Wasserstraßennetzes. Aktuell konzentriert sich der Ausbau des Netzes auf das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 und damit auf die Wasserstraßenverbindung vom Rhein über das Ruhrgebiet und Hannover–Magdeburg bis nach Berlin. Dieses Vorhaben beinhaltet ein geplantes Investitionsvolumen von rd. 4,5 Mrd. DM. Schwerpunkt ist hier u.a. der Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg mit der Kanalbrücke über die Elbe, das sich im Bau befindet.

2. Zu der vorgenannten Entwicklung hat das VerkPBG durch die Beschleunigung der Verwaltungsverfahren zu einem erheblichen Teil beigetragen. Bei der Verlängerung seiner Geltungsdauer ist indes zu berücksichtigen, dass seine Regelungen fast ausnahmslos durch das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17. Dezember 1993 mit unbefristeter Geltung für das gesamte Bundesgebiet übernommen wurden.

Daher ist vom VerkPBG nur noch einige nur für die neuen Bundesländer geltenden Sonderregelungen übrig geblieben. Hier steht besonders die erste- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes für Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse oder Plangenehmigungen im Vordergrund. Die Vorteile dieser Beschränkung des Rechtsweges auf eine Instanz sind unverkennbar. So konnte hierdurch die Dauer der Rechtsstreitigkeiten abgekürzt werden. Gerade diese prozessuale Vereinfachung könnte noch für verschiedene anstehende Projekte in den neuen Ländern, namentlich für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International nebst der zur Erschließung zu bauenden Verkehrswege und für die Wasserstraßenausbauprojekte, durchaus von Nutzen sein. Allerdings ist zu bedenken, dass das VerkPBG auch noch dann zur Anwendung gelangt, wenn die entsprechenden Linienbestimmungen, Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungen bis zum Ablauf des Jahres 1999 beantragt werden.

3. Aus der Mitte des Deutschen Bundestages ist ebenfalls ein Gesetzesantrag eingebracht worden, mit dem Ziel, die Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes unbefristet zu verlängern. Der Deutsche Bundestag wird dazu voraussichtlich nach der Sommerpause eine Anhörung durchführen. Aufgrund der Anhörung sind weitere Erkenntnisse zu erwarten.

Im übrigen hält die Bundesregierung entsprechend der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 an der Priorität für den Aufbau Ost fest und steht entsprechenden Bestrebungen des Bundesrates, die im Gesetzentwurf zum Ausdruck kommen, nicht von vornherein ablehnend gegenüber.

- II. Zu den einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs nimmt die Bundesregierung folgende Haltung ein:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1** (§ 1 Abs. 1 VerkPBG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist die Jahreszahl „2010“ durch die Jahreszahl „2004“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Der Verlängerung der Geltungsdauer des VerkPBG wird grundsätzlich zugestimmt. Allerdings bestehen im Hinblick darauf, dass es sich beim VerkPBG um ein örtlich und zeitlich beschränktes Sonderplanungsrecht handelt, Bedenken gegen eine Verlängerung um weitere elf Jahre. Des Weiteren wird eine derartige Verlängerung für die in den neuen Bundesländern noch anstehenden Verkehrsprojekte, für die noch kein Baurecht besteht – und nur ihnen kommt eine längere Geltungsdauer zugute –, nicht für erforderlich gehalten, sondern eine Verlängerung der Geltungsdauer um weitere fünf Jahre für ausreichend erachtet.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 2 Abs. 1 Satz 1 VerkPBG)

Der Änderung wird zugestimmt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass entgegen der in seinem Beschluss vom 9. Juli 1999 geäußerten Auffassung des Bundesrates (BR-Drucksache 348/99 [Beschluss]) hierdurch keine neuen Zuständigkeiten begründet werden. Statt dessen entfällt aufgrund von § 16 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei Ortsumgehungen von Bundesfernstraßen ersatzlos.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 9 Abs. 3 VerkPBG)

Der Änderung wird zugestimmt. Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Angleichung an die Regelungen von § 9 Abs. 1 und 2 VerkPBG.

- III. Des Weiteren wird um folgende Ergänzungen gebeten:

1. Im Vorblatt muss Punkt E auf Seite 3 – Sonstige Kosten – wie folgt lauten:

„Für die Wirtschaft entstehen durch die Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind deshalb nicht zu erwarten.“

2. In der Begründung, A. Allgemeiner Teil, Seite 3, ist als letzter Absatz anzufügen:

„Für die Wirtschaft entstehen durch die Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind deshalb nicht zu erwarten.“

