

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes über den Bau der "Südumfahrung Stendal"
der Eisenbahnstrecke Berlin-Oebisfelde

Punkt der 646. Sitzung des Bundesrates am 25. September 1992

A

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Rechtsausschuß (R)**, und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U

Bei Annahme
entfallen
die
Ziffern
2 bis 5

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat lehnt den von der Bundesregierung vorgelegten
Gesetzentwurf aus den nachfolgend dargelegten Gründen ab und
empfiehlt der Bundesregierung, den Gesetzentwurf nicht beim
Bundestag einzubringen.

Der Gesetzentwurf ist nach Auffassung des Bundesrates verfas-
sungsrechtlich und allgemein rechtspolitisch bedenklich, ver-
kehrspolitisch überflüssig und weiterhin geeignet, bewährte
Grundsätze und Handlungsinstrumente der Umwelt-, Naturschutz-
und Raumordnungspolitik ohne sachliche Notwendigkeit außer Kraft
zu setzen.

Ausgeliefert am 15. SEP. 1992

513/1/52

(noch Ziff. 1)

Bei dem Gesetzentwurf handelt es sich nicht um ein Maßnahme-gesetz im üblichen Sinn, sondern um ein Einzelfallgesetz. Eine derartige Regelung ist nicht angemessen, weil der Gesetzentwurf nicht Reaktion auf eine sachlich und zeitlich begrenzte Ausnahmesituation ist. Vergleichbare Probleme, wie die, die von der Bundesregierung zur Begründung des Gesetzentwurfes dargelegt werden, dürften bei einer Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im gesamten Bundesgebiet vorliegen. Dem aus Sicht des Gesetzgebers bestehenden Bedarf nach einer allgemeinen Regelung für die besondere Situation in den neuen Bundesländern ist durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz Rechnung getragen worden.

Darüber hinaus bezweifelt der Bundesrat die Verhältnismäßigkeit des Vorgehens der Bundesregierung im vorliegenden Fall. Die von der Bundesregierung angeführten Argumente zu den Nachteilen einer vermeintlichen befristeten Verzögerung der Inbetriebnahme des betreffenden Streckenabschnitts überzeugen nicht. Insbesondere rechtfertigt eine keineswegs mit Sicherheit eintretende, zeitlich befristete Fahrzeitverlängerung, die sich bei einer Gesamtstreckenlänge zwischen Berlin und Hannover von ca. 260 km auf wenige Minuten belaufen dürfte, die vorgesehene Verfahrensweise. Im übrigen ist es keineswegs gewiß, daß die Gesamtstrecke nur bei Zulassung der "Südumfahrung Stendal" durch ein Einzelfallgesetz in allen Abschnitten zeitgleich fertiggestellt werden kann.

Der Gesetzentwurf sieht die Mitwirkung betroffener Privater und Gemeinden an der Entscheidungsfindung über die Zulassung des Baus der "Südumfahrung Stendal" nicht vor. Die in einem gesetzlich nicht geregelten Verfahren im Rahmen des Planungsentwurfes gegebenen Äußerungsmöglichkeiten gegenüber einer privaten Planungsgesellschaft können diese Mitwirkung nicht ersetzen.

Gleiches gilt für die Mitwirkung der zuständigen Landesbehörden als Träger öffentlicher Belange. Der Bundesrat teilt in diesem Zusammenhang nicht die Auffassung der Bundesregierung, daß die Interessen eines betroffenen Landes bei der Verlagerung von Verwaltungsentscheidungen dieser Art in Gesetzgebungsverfahren dadurch ausreichend gewahrt werden können, daß der betreffende Gesetzesbeschluß dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet wird.

Weiterhin würde den Betroffenen durch das Gesetz der Rechtsweg - mit Ausnahme der Verfassungsbeschwerde - verschlossen. Gerade weil nach Aussage der Bundesregierung im vorliegenden Fall private und öffentliche Belange in stärkerem Maße berührt sind als bei den sonstigen Streckenabschnitten, wiegt dies besonders schwer.

(noch Ziff. 1)

Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Modernisierung, den Ausbau und auch den Neubau von Eisenbahnstrecken. Hiermit kann ein Beitrag zur Umweltentlastung geleistet werden. Diese grundsätzlich positive Bewertung entbindet jedoch nicht von der Verpflichtung, bei der Entscheidung über Planung und Bau von Eisenbahnanlagen öffentliche und private Belange sorgfältig und sachgerecht unter- und gegeneinander abzuwägen. Die vorgesehene Schnellbahnstrecke durchschneidet offenkundig einen überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten Naturraum. Daß zumindest Teilflächen von hohem ökologischem Wert sind, ist anzunehmen. Mit Umweltbelastungen infolge des Baus der "Südumfahrung Stendal" ist zu rechnen, Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes dürften berührt sein. Im Rahmen seiner Mitwirkung an der Gesetzgebung, insbesondere unter Berücksichtigung der für die Stellungnahme zum Gesetzentwurf und die Entscheidung über die Zustimmung zum Gesetzesbeschluß grundgesetzlich vorgeschriebenen Fristen, sieht sich der Bundesrat nicht in der Lage, die diesbezüglichen Planungsunterlagen mit der gebotenen Sorgfalt zu prüfen, zu bewerten und eine sachgerechte Abwägung vorzunehmen. Insbesondere kann er nicht die Mitwirkung der Träger betroffener öffentlicher und privater Belange herbeiführen. Auch aus diesen Gründen kann er dem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

Der Bundesrat bezweifelt, daß durch dieses Gesetzesvorhaben ein spürbarer Beitrag zur Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse in der gesamten Bundesrepublik Deutschland geleistet werden kann. Dem erhofften Zeitgewinn bei Planung und Bau einer Eisenbahnstrecke steht ein tatsächlicher Verlust an Mitwirkungsrechten und Rechtsschutzmöglichkeiten von betroffenen Privaten und Kommunen gegenüber. Das Gebot zur Herstellung einheitlicher Lebensverhältnisse umfaßt selbstverständlich auch gleiche Mitwirkungsrechte und Rechtsschutzmöglichkeiten. Dem widerspricht der Gesetzentwurf nach Auffassung des Bundesrates.

Der Bundesrat weist vor dem Hintergrund der aufgezeigten Bedenken und Einwände auf das Risiko des Scheiterns des Gesetzentwurfes hin. Im Interesse eines raschen Planungs- und Baufortschrittes der "Südumfahrung Stendal" empfiehlt er der Bundesregierung nachdrücklich, den Gesetzentwurf zurückzuziehen und die Zulassung des Vorhabens auf Grundlage geltenden Rechts zu betreiben.

R 2. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat erkennt an, daß die Aufgabe, die Verkehrswege in den neuen Ländern zu verbessern, im Interesse der Investitionstätigkeit und der Schaffung von Arbeitsplätzen zügig erledigt werden muß und daß hierzu auch neue rechtliche Wege erforderlich sein können. Dabei dürfen aber die bewährten Grundsätze unserer Verfassung nicht verletzt werden. In der vorliegenden Fassung begegnet der Gesetzentwurf in dieser Hinsicht erheblichen Bedenken:

- a) Nach dem Gesetzentwurf ist nicht auszuschließen, daß bei Verwirklichung des Vorhabens Anwohner durch den vom Bahnbetrieb ausgehenden Schalldruck in einer Weise beeinträchtigt werden, die als Einschränkung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 GG) zu bewerten wäre (vgl. z. B. Tz. 2.32 und 2.34 des Erläuterungsberichts, S. 57). In diesem Fall geriete das Gesetz in Widerspruch zu dem Verbot grundrechtsbeschränkender Einzelfallgesetze (Artikel 19 Abs. 1 Satz 1 GG).
- b) Mit der Vorbereitung und Verabschiedung des Gesetzes übernehme der Gesetzgeber unter Abweichung vom Grundsatz der Gewaltenteilung eine typisch administrative Planungsentscheidung von hoher Komplexität, bei der notwendigerweise umfangreiche Anhörungen, Ermittlungshandlungen und Einzelabwägungen anfallen. Es ist zu bezweifeln, daß die gesetzgebenden Körperschaften in dem für ihre legislatorische Tätigkeit vorgesehenen Verfahren diese

(noch Ziff. 2)

Aufgabe so bewältigen können, daß damit rechtsstaatlichen Mindestanforderungen entsprochen wird. Dies gilt umso mehr, als bei Einsatz des Instruments der Legalplanung den Betroffenen der ihnen sonst offenstehende Rechtsschutz weitgehend abgeschnitten wird.

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren diesen Bedenken Rechnung zu tragen.

R 3. Zu den Anlagen insgesamt

Der Bundesrat hält es im Hinblick auf das Recht auf informationelle Selbstbestimmung für problematisch, daß in den Anlagen zum Gesetzentwurf an vielen Stellen sensible personenbezogene Daten enthalten sind. Er bittet die Bundesregierung, zu prüfen, welche Konsequenzen hieraus für das weitere Gesetzgebungsverfahren zu ziehen sind, und das Erforderliche zu veranlassen.

513/1/92

VP 4. Zu § 2 Abs. 1 Satz 1

In § 2 Abs. 1 Satz 1 sind nach den Worten
"unter Einhaltung der Grundzüge der Planung"
die Worte
"im Einvernehmen mit dem zuständigen Ministerium des
betroffenen Landes"
einzufügen.

Begründung:

Durch die nach § 2 Abs. 1 zulässigen Änderungen der Planunterlagen, die Bestandteil des Gesetzes sind, aufgrund einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr kann erheblich in die Kompetenzen und Aufgaben des Landes eingegriffen werden. Um hier aus Landessicht nichtvertretbare Planänderungen zu vermeiden und nicht in jedem Einzelfall von der Möglichkeit des § 2 Abs. 3 Gebrauch machen zu müssen, ist die Ergänzung erforderlich und vereinfacht das Verfahren.

B

5. Der Ausschuß für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes Einwendungen nicht zu erheben.