

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr

A. Zielsetzung

Von der Bundesregierung ist die Errichtung einer Versuchsanlage für Verkehrstechniken geplant. Wegen des räumlichen Umfanges und der Bedeutung des Projektes ist es geboten, vor seiner Verwirklichung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wie auch sonst im Verkehrswegebau üblich, mit der Möglichkeit, auf der Grundlage der Planfeststellung notfalls auch enteignen zu können. Die vorhandenen Gesetze enthalten für diesen Fall keine ausreichenden Rechtsgrundlagen. Mit Hilfe des Gesetzentwurfs sollen diese nunmehr geschaffen werden.

B. Lösung

Es wird unter weitgehender Übernahme bereits vorhandener und bewährter Vorschriften ein Planfeststellungsverfahren für die Errichtung der Versuchsanlage des Bundes und etwaiger weiterer Versuchsanlagen geschaffen. Die Schaffung einwandfreier Rechtsgrundlagen, die keine Zweifel hinsichtlich ihrer Anwendung auf solche Versuchsanlagen aufkommen lassen, dient zugleich der Rechtssicherheit sowohl im Interesse der Planungsträger als auch im Interesse derjenigen, die durch den Bau betroffen werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Keine, die über die Ansätze für die Versuchsanlage hinausgehen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 900 07 — Ve 28/74

Bonn, den 25. März 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr mit Begründung (Anlage 1). Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 398. Sitzung am 9. November 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Brandt

Entwurf eines Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr

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

§ 1

Versuchsanlage des Bundes

(1) Zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr der Bundesbahn errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine Versuchsanlage als Bundesbahnanlage. Die Versuchsanlage wird nicht Bestandteil des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“.

(2) Die Versuchsanlage steht zu Versuchs- und Forschungszwecken grundsätzlich auch Dritten offen. Das Nähere regelt der Bundesminister für Verkehr durch eine Benutzungsordnung.

§ 2

Planfeststellung

(1) Die Errichtung und jede Änderung der Versuchsanlage bedürfen der vorherigen Planfeststellung; bei einer Änderung kann die Planfeststellung unterbleiben, wenn die beteiligten Behörden und die Betroffenen der Änderung zustimmen.

(2) Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Die Planfeststellung ist zu versagen, wenn die Abwägung ergibt, daß der Durchführung des Vorhabens überwiegende öffentliche Belange entgegenstehen.

§ 3

Planfeststellungsbeschluß

(1) Der Planfeststellungsbeschluß stellt Art und Umfang der Versuchsanlage fest und entscheidet über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. Soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluß vorzubehalten. Er ist schriftlich abzufassen und schriftlich zu begründen.

(2) Ist der Planfeststellungsbeschluß unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlage oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen.

§ 4

Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellung wird von der örtlich zuständigen Bundesbahndirektion durchgeführt. Bestehen

zwischen der Anhörungsbehörde oder einer anderen beteiligten Behörde und der Bundesbahndirektion Meinungsverschiedenheiten, wird der Plan vom Bundesminister für Verkehr festgestellt.

§ 5

Planfeststellungsverfahren

Im übrigen gelten für die Planfeststellung, für das Verfahren bei der Planfeststellung und für die vorzeitige Besitzeinweisung § 17 Abs. 4 und 5, die §§ 18, 18 a Abs. 4 und 5, §§ 18 b, 18 c Abs. 1 Satz 1, §§ 18 d bis 18 f Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August (Bundesgesetzbl. I S. 903) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1741), zuletzt geändert durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom ... 1973 (Bundesgesetzbl. I S. ...), sinngemäß.

§ 6

Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen und mit Straßen

(1) Für Kreuzungen der Versuchsanlage mit anderen Eisenbahnen oder mit Straßen gelten § 1 Abs. 2 bis 6, § 4 Abs. 1, §§ 11, 14 bis 15 Abs. 1 und 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (Bundesgesetzblatt I S. 337) sowie die aufgrund des § 16 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sinngemäß. Die Kreuzungen sind in der Regel als Überführungen herzustellen. In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Planfeststellungsbehörde Ausnahmen zulassen.

(2) Wird eine Kreuzung mit der Versuchsanlage

1. beseitigt oder
2. durch den Bau einer Überführung, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, durch die Herstellung von Sichtflächen oder in sonstiger Weise geändert,

so fallen die dadurch entstehenden Kosten dem Beteiligten zur Last, der die Beseitigung oder Änderung verlangt; die dem anderen Beteiligten dadurch erwachsenen Vorteile sind auszugleichen. Verlangen beide Beteiligten die Beseitigung oder Änderung, so tragen sie die Kosten je zur Hälfte; Satz 1 letzter Halbsatz ist entsprechend anzuwenden. Im übrigen gelten Absatz 1 sowie § 4 Abs. 1 und § 15 Abs. 2 und 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sinngemäß.

(3) Über Art, Umfang, Durchführung und Verteilung der Kosten einer nach Absatz 1 oder Absatz 2 durchzuführenden Maßnahme sollen die Be-

teiligten eine Vereinbarung treffen. Kommt über die Aufteilung der Kosten keine Einigung zustande, ist hierüber in der Planfeststellung zu entscheiden.

§ 7

Veränderungssperre

(1) Vom Beginn der Auslegung des Planes im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme durch den Bund wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.

(2) Dauert die Veränderungssperre länger als vier Jahre, so können die Eigentümer vom Bund für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Sie können ferner die Übernahme der vom Plan betroffenen Flächen verlangen, wenn es ihnen mit Rücksicht auf die Veränderungssperre wirtschaftlich nicht zuzumuten ist, die Grundstücke in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu benutzen. Kommt keine Einigung über die Übernahme zustande, können die Eigentümer die Entziehung des Eigentums an den Flächen verlangen. Im übrigen gilt § 10 dieses Gesetzes (Enteignung).

(3) Um die Planung der Versuchsanlage zu sichern, kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens drei Jahren Planungsgebiete festlegen. Auf diese ist Absatz 1 sinngemäß anzuwenden. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung und höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Festlegung tritt mit Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist nach Absatz 2 anzurechnen. Die Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

(4) Auf die Festlegung eines Planungsgebietes ist in Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, hinzuweisen. Planungsgebiete sind außerdem in Karten kenntlich zu machen, die in den Gemeinden während der Geltungsdauer der Festlegung zur Einsicht auszulegen sind.

(5) Die Planungsfeststellungsbehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

§ 8

Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung von Planungen notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden An-

bringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten durch den Bund oder von ihm Beauftragte zu dulden.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens eine Woche vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekanntzugeben.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, hat der Bund eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

§ 9

Entschädigung

Kommt in den Fällen des § 7 Abs. 2 Satz 1 oder des § 8 Abs. 3 eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag des Bundes oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

§ 10

Enteignung

(1) Für Zwecke des Baues und der Änderung der Versuchsanlage ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung des nach den Vorschriften dieses Gesetzes festgestellten Vorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Hat sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt, kann das Entschädigungsverfahren unmittelbar durchgeführt werden.

(4) Im übrigen sind die Enteignungsgesetze der Länder anzuwenden.

§ 11

Verwaltung und Betrieb der Versuchsanlage

(1) Die Versuchsanlage nach § 1 wird vom Bund verwaltet und betrieben. Der Bundesminister für Verkehr bestimmt die Stellen, denen die Verwaltung und der Betrieb der Versuchsanlage nach seinen Weisungen obliegen. Die Durchführung des Betriebes kann auch einer Gesellschaft des privaten Rechts übertragen werden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt für die Versuchsanlage Betriebsvorschriften als allgemeine Verwaltungsvorschriften. Die Betriebsvorschriften müssen die Anforderungen enthalten, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung an die Betriebsweise der Versuchsanlage zu stellen sind; sie sollen ferner die notwendigen Vorschriften zum

Schutz der Anlage und ihres Betriebes gegen Störungen und Schäden enthalten. Die Versuchsanlage darf erst nach Erlaß der Betriebsvorschriften in Betrieb genommen werden.

(3) Die nach Absatz 1 Satz 1 mit der Verwaltung der Versuchsanlage bestimmte Stelle hat selbst dafür einzustehen, daß die Versuchsanlage sowie die auf ihr verkehrenden Fahrzeuge während des Baues oder während des Betriebes allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen durch andere Behörden finden insoweit nicht statt.

§ 12

Andere Versuchsanlagen

(1) Die §§ 2, 3, 5 bis 9 sowie § 11 Abs. 2 gelten sinngemäß auch in denjenigen Fällen, in denen Versuchsanlagen der in § 1 bezeichneten Art von anderen Stellen als dem Bund im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen. Die zuständigen Verwaltungsbehörden sowie die Zulässigkeit der Enteignung bestimmen sich in diesen Fällen nach den Vorschriften des Landesrechts.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 kann die Planfeststellung unterbleiben, wenn öffentliche Belange nicht berührt werden oder die beteiligten Behörden mit dem Vorhaben einverstanden sind und wenn die Betroffenen ihm zugestimmt haben. Die Entscheidung darüber, ob eine Planfeststellung unterbleibt, trifft die Planfeststellungsbehörde. Unterbleibt die Planfeststellung, so gelten für die Zulässigkeit des Vorhabens, den Bau und den Betrieb die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften; die Bestimmungen der §§ 6 bis 9 sowie des § 11 Abs. 2 sind in diesem Fall nicht anwendbar.

§ 13

Änderung des Bundesbaugesetzes

In § 38 Satz 1 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341), zuletzt geändert

durch das Abfallbeseitigungsgesetz vom 7. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 873), wird das „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Zitat „(Bundesgesetzbl. I S. 873)“ folgender Satzteil angefügt: „sowie des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgefährdeten Verkehr.“

§ 14

Außerkräfttreten von Vorschriften

Die §§ 3 und 5 treten mit dem Tage des Inkrafttretens des Verwaltungsverfahrensgesetzes außer Kraft. Der Bundesminister des Innern gibt diesen Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

§ 15

Fortgeltung anderer Gesetze

Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 2 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht vom 21. Dezember 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1765), sowie die Eisenbahngesetze der Länder bleiben unberührt.

§ 16

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 17

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

A.

Neben systemanalytischen Untersuchungen über neue Systeme für den öffentlichen Fernverkehr, wie z. B. der HSB-Studie, werden seit 1970 auch industrielle Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für derartige zukünftige spurgeführte Verkehrssysteme von der Bundesregierung gefördert. An diesen Entwicklungen sind mehrere namhafte Firmen mit erheblichem Eigenanteil beteiligt. Es handelt sich im wesentlichen um die Techniken der Abstützung und Führung des Fahrzeugs, um den Vortrieb, die Energieübertragung und -zuführung sowie um die Informations- und Sicherheitstechnik. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht die Magnetschwebetechnik. Auf diesem Gebiet konnte international ein technischer Vorsprung erreicht werden.

Eine Entscheidung über die technische Ausführung eines neuen Verkehrssystems kann jedoch keinesfalls ausschließlich aufgrund von theoretischen und Experimentellen Untersuchungen getroffen werden. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, die erworbenen Kenntnisse zunächst in praxisnahen Großversuchen zu vertiefen und abzusichern. Unabhängig von bereits bestehenden kleineren industriellen Versuchsanlagen ist daher beabsichtigt, als nächstes eine umfassende Versuchsanlage des Bundes für Verkehrstechniken zu errichten, auf der alle für ein Schnellverkehrssystem in Frage kommenden Techniken für Vortrieb, Führen und Tragen einschließlich eines fortentwickelten Rad/Schiene-Systems erprobt werden können. Der Bau dieser Versuchsstrecke wird von allen im Bundestag vertretenen Parteien unterstützt (vgl. Drucksachen VI/2494 und VI/3006). Im Bundeshaushalt sind seit 1972 entsprechende Mittel und Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht (Einzelplan 12 Kapitel 12 02 Titel 741 01). Aufgabe der Versuchsanlage wird es im wesentlichen sein, die technische und betriebliche Durchführbarkeit von neuen Verkehrssystemen hoher Betriebsgeschwindigkeit (Magnetschwebetechniken und Rad/Schiene-Technik) zu ermitteln, das Zusammenwirken von Fahrzeug und Fahrbahn zu beurteilen, Alternativlösungen zu erproben und zuverlässige Daten für Kosten-Nutzen-Analysen zu gewinnen. Die Möglichkeit, außer den technischen Grundlagen auch vergleichbare Aussagen hinsichtlich Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit zu erreichen, wird das Risiko von Fehlinvestitionen bei der Verwirklichung neuer Verkehrssysteme entscheidend vermindern.

Die Bundesrepublik schafft sich damit zugleich auch die Voraussetzungen für eigene Lösungsvorschläge bei internationalen, insbesondere europäischen Entscheidungen über große Verkehrsachsen.

Wegen der angestrebten hohen Fahrgeschwindigkeiten müssen umfassende Versuchsstrecken ungewöhnlich große geometrische Abmessungen erhalten, die mit den bisher vorhandenen Versuchsanlagen nicht mehr vergleichbar sind. Die derzeit geplante Anlage soll demgemäß aus einem Versuchszentrum und 75 km Strecke in Form von zwei Gegengeraden mit Umkehrschleifen mit je einer Fahrspur für Magnetschwebetechnik (500 km/h) und Rad/Schiene-Technik (400 km/h) bestehen. Der Ausbau ist in vier Bauabschnitten über sechs Jahre im Zuge der technischen Entwicklung vorgesehen. Die Anlage soll allen einschlägigen und leistungsfähigen Forschungs- und Entwicklungsstellen, die zur Lösung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben beitragen, insbesondere aber auch der Deutschen Bundesbahn, ab 1975 als ständige Einrichtung zu Versuchen zur Verfügung stehen.

B.

Durch das vorliegende Gesetz sollen in enger Anlehnung an bereits bestehende gesetzliche Regelungen über den Bau von Verkehrswegen die Rechtsgrundlagen für den Bau und den Betrieb der Versuchsanlage des Bundes und etwaiger weiterer Versuchsanlagen geschaffen werden.

Die Schaffung einwandfreier Rechtsgrundlagen, die keine Zweifel hinsichtlich ihrer Anwendung auf derartige Versuchsanlagen aufkommen lassen, dient zugleich der Rechtssicherheit sowohl im Interesse der Planungsträger als auch im Interesse derjenigen, die durch den Bau betroffen werden.

Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes für das vorliegende Gesetz beruht auf Artikel 73 Nr. 6 und Artikel 74 Nr. 23 GG. Danach besitzt der Bund die ausschließliche Gesetzgebungszuständigkeit für die Bundeseisenbahnen sowie die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit für die Schienenbahnen, die nicht Bundeseisenbahnen sind, mit Ausnahme der Bergbahnen. Bestimmendes Merkmal einer Schienenbahn ist der feste Spurweg. Er braucht keine Metallschiene zu sein noch auch nur am Boden zu verlaufen. Spurweite, Antriebsart und Zahl der „Schienen“ sind gleichgültig (Finger, Eisenbahngesetze, 6. Auflage 1970, Anmerkung 2 a und b zu Artikel 74 Nr. 23 GG). Da der Gesetzentwurf nur solche Versuchsanlagen erfassen will, die einen spurgeführten Verkehr ermöglichen, ist diese Gesetzgebungsbefugnis des Bundes nach den genannten Vorschriften gegeben.

Dem Bund werden durch das Gesetz nach dem gegenwärtigen Stand keine zusätzlichen Kosten entstehen. Soweit die Länder beim Vollzuge des Gesetzes mitwirken, entstehen ihnen keine zusätzlichen Verwaltungskosten.

II. Einzelbegründung**Zu § 1**

Die Vorschrift behandelt die Errichtung der Versuchsanlage des Bundes und stellt klar, daß es sich dabei um eine Bundeseisenbahnanlage handelt mit der Folge, daß insoweit die bundeseigene Verwaltung nach Artikel 87 Abs. 1 GG Platz greift. Wegen der Besonderheiten dieser Anlage — Versuchsanlage, unmittelbare Förderung der Versuchsprogramme durch den Bund, insbesondere auch in finanzieller Hinsicht, Mitbenutzung der Anlage durch Dritte — erschien es geboten, die Anlage außerhalb des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“ zu errichten und zu betreiben. Mit der Deutschen Bundesbahn besteht jedoch Einverständnis darüber, daß die Anlage im Auftrage des Bundes von ihr errichtet werden soll. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung ist vorbereitet und unterschriftsreif.

Zu § 2

Absatz 1 stellt den Grundsatz auf, daß die Errichtung und jede Änderung der Versuchsanlage — wie auch sonst bei Verkehrsanlagen (vgl. § 36 Abs. 1 Satz 1 Bundesbahngesetz — BbG —, § 17 Abs. 1 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz — FStrG —, § 14 Abs. 1 Satz 1 Bundeswasserstraßengesetz, § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz) — der vorherigen Planfeststellung bedürfen. Damit wird das seit über 100 Jahren erprobte und bewährte Rechtsinstitut der Planfeststellung auch für den Bau der Versuchsanlage nutzbar gemacht. Eine Ausnahme gilt bei Änderungen dann, wenn alle Beteiligten diesen zustimmen. Kern der Planfeststellung ist die Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange. Dieser Grundsatz wird in Absatz 2 ausdrücklich verankert. Welche öffentlichen Belange in die Abwägung einzubeziehen sind, hängt vom Einzelfall ab. Dazu gehören im Zeitalter von Technik und Industrialisierung auch die Erhaltung einer menschenwürdigen Umwelt, z. B. durch Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Die öffentlichen Belange sind untereinander und im Hinblick auf Artikel 14 GG gegen die privaten Belange abzuwägen. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung für jede ausgewogene raumbeanspruchende Planung (vgl. § 1 Abs. 4 BBauG). Das Gebot der Abwägung drückt gleichzeitig aus, daß kein öffentlicher Belang einen Vorrang beanspruchen kann.

Andererseits wird durch die Verweisung in § 5 auf § 17 Abs. 4 FStrG sichergestellt, daß dem Träger der Versuchsanlage die notwendigen Vorkehrungen für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Rechte anderer aufgegeben werden können. Ergibt die Abwägung, daß der Durchführung des Vorhabens überwiegende öffentliche Belange entgegenstehen, ist die Planfeststellung zu versagen.

Zu § 3

Die Vorschrift enthält in ihrem Absatz 1 die notwendige Regelung des formellen Inhalts des Plan-

feststellungsbeschlusses. Er entspricht § 70 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 sowie Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 65 Abs. 2 Satz 1 im Entwurf eines Verwaltungsverfahrensgesetzes — EVwVfG (Drucksache 7/910). Im Planfeststellungsbeschluß kann z. B. auch festgelegt werden, daß und welche Hilfsanlagen, z. B. Starkstromleitungen, Bestandteil der Anlage sind und damit der Planfeststellung unterliegen.

Der rechtsgestaltenden Wirkung der Planfeststellung entspricht es, daß Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens und auf Beseitigung oder Änderung der dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Anlage ausgeschlossen sind (Absatz 2).

Zu § 4

Da die Versuchsanlage eine Bundeseisenbahnanlage ist, gilt für sie nach Artikel 87 Abs. 1 GG der Grundsatz der bundeseigenen Verwaltung. Insoweit bot sich ein Zurückgreifen auf die örtlich zuständige Bundesbahndirektion an, die ohnehin in allen Bau- und Planfeststellungsangelegenheiten über einschlägige Erfahrungen verfügt.

In entsprechender Übernahme der in § 36 Abs. 3 BbG enthaltenen Regelung sieht die Vorschrift vor, daß der Bundesminister für Verkehr den Plan feststellt, wenn zwischen der Bundesbahndirektion einerseits und einer anderen beteiligten Behörde, einschließlich der Anhörungsbehörde, andererseits Meinungsverschiedenheiten bestehen. Eine ähnliche Regelung enthält § 18 Abs. 5 FStrG (§ 18 a Abs. 1 Satz 2 in der Neufassung).

Zu § 5

Für die Planfeststellung und das Verfahren bei der Planfeststellung sollen die entsprechenden Vorschriften des EVwVfG gelten, und zwar in der Fassung, in der sie in das FStrG übernommen werden. Die Bezugnahme auf das FStrG bot sich deshalb an, weil das Zweite Änderungsgesetz zu diesem Gesetz (2. FStrÄndG) mit den aus dem EVwVfG übernommenen Planfeststellungsvorschriften (vgl. BR-Drucksache 261/73) aller Voraussicht nach vor dem VwVfG in Kraft treten wird. Nach dessen Inkrafttreten werden dann sowohl § 3 als auch § 5 des vorliegenden Gesetzes durch eine Verweisung auf das VwVfG ersetzt werden können.

Die in § 5 in Bezug genommenen Vorschriften des FStrG regeln folgende Gegenstände:

1. Die Ermächtigung, dem Träger des Vorhabens die Errichtung und Unterhaltung der für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Rechte anderer erforderlichen Vorkehrungen aufzugeben (§ 17 Abs. 4 und 5 = § 70 Abs. 2 Satz 2, § 71 Abs. 2 Satz 2, 3 und 5 EVwVfG),
2. das Anhörungsverfahren (§ 18 = § 69 EVwVfG),
3. die Bekanntgabe des Beschlusses, ferner den Wegfall des Vorverfahrens vor Erhebung der verwaltungsgerichtlichen Klage (§ 18 a Abs. 4 und 5 = § 70 Abs. 4 sowie § 70 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 66 EVwVfG),

4. die Rechtswirkungen der Planfeststellung (§ 18 b = § 71 Abs. 1 und EVwVfG),
5. Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens (§ 18 c = § 72 EVwVfG),
6. die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 18 d = § 73 EVwVfG),
7. das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben (§ 18 e = § 74 EVwVfG).

Hinzu kommt schließlich noch die Vorschrift über die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 18 f FStrG). Im übrigen kann wegen der Einzelheiten auf die Begründung zu den genannten Vorschriften im EVwVfG bzw. im 2. FStrÄndG verwiesen werden.

Zu § 6

Zwischen der Trasse der Versuchsanlage und anderen Verkehrswegen werden zwangsläufig Kreuzungen entstehen. Hierüber wird grundsätzlich in der Planfeststellung — vgl. § 18 b Abs. 1 Satz 1 FStrG — mit entschieden; diese Vorschrift bezieht nämlich in die Planfeststellung auch die durch das Vorhaben bedingten Folgemaßnahmen an anderen Anlagen ein. Zu regeln bleiben in diesen Fällen jedoch die Kostentragung bei der Errichtung und Änderung der Kreuzungsanlagen sowie die Unterhaltungs- und Folgepflichten. Insoweit soll auf die entsprechenden Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zurückgegriffen werden, welches auf die hier behandelten Versuchsanlagen nicht unmittelbar anwendbar ist. Die Verweisung in Absatz 1 Satz 1 erfaßt folgende Regelungen des EKrG:

1. § 1 Abs. 2 bis 6 (Begriffsbestimmungen).
2. § 4 (Duldungspflichten beim Bau und der Änderung von Kreuzungen).
3. § 11 (Kostentragung beim Bau neuer Kreuzungen).
4. § 14 (Unterhaltungspflicht hinsichtlich der Kreuzungsanlagen).
5. § 14 a (Folgepflichten bei „Entwidmung“ einer Kreuzung).
6. § 15 Abs. 1 und 2 (Erstattung von Erhaltungs- und Betriebskosten beim Bau und der Änderung von Kreuzungen).

Unmittelbar in das Gesetz aufgenommen wurde wegen der erforderlichen abweichenden Behördenbestimmung die Regelung, wonach neue Kreuzungen in der Regel als Überführungen herzustellen und nur in Einzelfällen Ausnahmen zuzulassen sind (Absatz 1 Satz 2 und 3). Sie entspricht § 2 EKrG.

Absatz 2 Satz 1 und 2 übernimmt das dem § 11 EKrG zugrunde liegende Veranlassungsprinzip auch für die Fälle der Beseitigung oder Änderung bestehender Kreuzungen (entsprechend § 12 EKrG). Liegt die Veranlassung auf beiden Seiten, ist aus Vereinfachungsgründen Kostenteilung vorgesehen.

Über Art, Umfang, Durchführung der Maßnahme und Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen. Kommt über die Kosten

keine Einigung zustande, ist hierüber in der Planfeststellung zu entscheiden (Absatz 3).

Zu § 7

§ 7 regelt die Veränderungssperre, d. h. das Verbot, nach der Auslegung des Plans oder seiner Bekanntgabe auf den vom Plan betroffenen Flächen wesentlich wertsteigernde oder die geplante Baumaßnahme erheblich erschwerende Veränderungen vorzunehmen. Er ist dem § 9 a FStrG nachgebildet, und zwar mit den Änderungen durch Artikel 1 Nr. 8 des 2. FStrÄndG. Auf die Begründung zu diesem Gesetz wird verwiesen.

Zu § 8

§ 8 übernimmt die Regelung des in das FStrG durch Artikel 1 Nr. 13 des 2. FStrÄndG neu eingefügten § 16 a (Vorarbeiten). Auch insoweit wird auf die Begründung zu dem genannten Änderungsgesetz verwiesen.

Zu § 9

Die Vorschrift bestimmt in Satz 1, daß in den Fällen, in denen nach diesem Gesetz eine Geldentschädigung zu gewähren ist, die nach Landesrecht zuständige Behörde die Entschädigung festzustellen hat, wenn eine Einigung der Beteiligten nicht zustande kommt. Es handelt sich um die Fälle, in denen eine Veränderungssperre mehr als vier Jahre dauert oder dem Betroffenen durch die Zulassung von Vorarbeiten im Sinne des § 8 Vermögensnachteile entstehen. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören (Satz 2).

Zu § 10

Durch diese Vorschrift wird die Möglichkeit geschaffen, Grundstücke, die für Zwecke des Baus oder der Änderung der Versuchsanlage benötigt werden, zu enteignen. Sie ist ebenfalls den entsprechenden Vorschriften des FStrG nachgebildet (§ 19). Für die Zulässigkeit der Enteignung genügt — wie im Falle des § 19 Abs. 1 Satz 2 und 3 FStrG — die Feststellung des Plans (Absatz 1).

Der festgestellte Plan ist — wie auch sonst — dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (Absatz 2). Im übrigen finden die Enteignungsgesetze der Länder Anwendung (Absatz 4).

Absatz 3 ermöglicht im Interesse eines Betroffenen die frühzeitige Durchführung des Entschädigungsstellungsverfahrens, wenn er sich mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt hat. Die Vorschrift entspricht dem durch Artikel 1 Nr. 18 des 2. FStrÄndG in das FStrG eingefügten § 19 Abs. 2 a.

Zu § 11

Absatz 1 Satz 1 bestätigt den Grundsatz, daß die Versuchsanlage nach § 1 vom Bund verwaltet und

betrieben wird. Die Bestimmung der hierfür zuständigen Stellen wird aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Bundesminister für Verkehr überlassen, der im übrigen weisungsbefugt ist (Satz 2). Das Begriffspaar Verwaltung und Betrieb wird dabei in dem Sinne verstanden, daß zur Verwaltung alle allgemeinen und grundsätzlichen Angelegenheiten gehören, insbesondere die Finanz- und Rechtsangelegenheiten, während Betrieb alle Angelegenheiten beinhaltet, die mit der eigentlichen Versuchsdurchführung im Zusammenhang stehen. Dazu gehören insbesondere die Betriebsführung im engeren Sinne, wie das Bewegen von Fahrzeugen auf dem Spurweg, sowie die Aufstellung von Nutzungsplänen. Satz 3 eröffnet dem Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit, mit der Durchführung des Betriebes auch eine Gesellschaft des privaten Rechts zu beauftragen. Von dieser Möglichkeit soll insbesondere wegen der Mitwirkung privater Firmen an dem Versuchsbetrieb Gebrauch gemacht werden. Die Aufsicht, insbesondere auch die Genehmigung aller wesentlichen Maßnahmen, bleibt in diesem Fall bei der für die Verwaltung zuständigen Stelle.

Absatz 2 regelt den Erlass der notwendigen Betriebsvorschriften durch den Bundesminister für Verkehr. Satz 2 bestimmt als Inhalt der Betriebsvorschriften die Anforderungen, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung an die Betriebsweise der Versuchsanlage zu stellen sind, ferner die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlage und ihres Betriebes gegen Störungen und Schäden. Damit ist für den Inhalt der Betriebsvorschriften ein ausreichend bestimmter Rahmen gesetzt. Satz 3 stellt sicher, daß die Versuchsanlage erst in Betrieb genommen werden darf, wenn der Bundesminister für Verkehr die Betriebsvorschriften erlassen hat.

Da sich die Betriebsvorschriften ausschließlich an die mit der Verwaltung und dem Betrieb der Versuchsanlage betrauten Stellen richtet, erschien es angezeigt, ihnen den Charakter von Verwaltungsvorschriften zu geben (Artikel 86 GG).

Absatz 3 ist dem § 4 FStrG und dem § 38 BbG nachgebildet und entspricht dem allgemeinen Grundsatz, daß Behörden, die selbst Fachkenntnisse über die von ihnen zu errichtenden, zu unterhaltenden und zu betreibenden Anlagen haben, insoweit nicht der Aufsicht anderer Behörden unterworfen sein sollen und deshalb auch nicht einer Genehmigung usw. bedürfen. Sie befreit diese Behörden jedoch lediglich von der Aufsicht durch andere Behörden, nicht aber von der Beachtung des materiellen Rechts, soweit dieses einschlägig ist.

Zu § 12

Die Vorschrift regelt die Fälle, in denen Versuchsanlagen der in § 1 bezeichneten Art von anderen Stellen als dem Bund, also z. B. von privaten Firmen, jedoch im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen. Absatz 1 erklärt für diese Fälle die für die Errichtung der Versuchsanlage des Bundes vorgesehenen Verfahrensvorschriften sowie die Regelung des § 11 Abs. 2 über den Erlass von Betriebsvorschriften für sinngemäß anwendbar. Da in-

soweit keine bundeseigene Verwaltung Platz greift, ist es Sache des Landesrechts, die zuständigen Verwaltungsbehörden zu bestimmen (Absatz 1 Satz 2). Dem Landesrecht bleibt es ferner überlassen, in diesen Fällen die Zulässigkeit der Enteignung zu regeln.

Absatz 2 regelt die Fälle, in denen eine Planfeststellung unterbleiben kann. Dies wird z. B. bei kleineren industriellen Teststrecken auf abgeschlossenem Gelände der Fall sein. Hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Entscheidung getroffen, dann gelten für die Zulässigkeit des Vorhabens, den Bau und den Betrieb die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes sind dann nicht anwendbar.

Eine besondere Haftungsregelung für Versuchsanlagen im Sinne des Gesetzes ist nicht erforderlich. Unter den Eisenbahnbegriff im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes bzw. des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden fallen nicht nur die Bahnen des öffentlichen Verkehrs, sondern auch alle übrigen Schienenbahnen, soweit ihr Betrieb gleichartige Gefahren mit sich bringt wie der Betrieb einer öffentlichen Bahn. Es wurde schon dargelegt, daß es sich bei den hier in Rede stehenden Versuchsanlagen um Schienenbahnen handelt. Auch die Gleichartigkeit der Gefahrenlage mit derjenigen bei konventionellen Eisenbahnstrecken ist zu bejahen. Da schließlich aufgrund der Rechtsprechung feststeht, daß auch aus dem Versuchscharakter der Anlagen keine Bedenken gegen ihre Einordnung unter die Eisenbahnen im Sinne der genannten Haftpflichtgesetze hergeleitet werden können, kann eine besondere Haftungsregelung im Rahmen dieses Gesetzes entfallen.

Zu § 13

Die Änderung des § 38 Satz 2 des Bundesbaugesetzes hat die Aufnahme des Planfeststellungsverfahrens nach diesem Gesetz in den Katalog der nach dem BBauG privilegierten Planfeststellungsverfahren zum Inhalt.

Zu § 14

Mit den Inkrafttreten des VwVfG sollen die in ihm enthaltenen Vorschriften über die Planfeststellung unmittelbar im Rahmen des vorliegenden Gesetzes Anwendung finden. Daher sieht die Vorschrift die Aufhebung der §§ 3 und 5 für diesen Zeitpunkt vor. Ob es darüber hinaus notwendig sein wird, an ihre Stelle eine ausdrückliche Verweisung auf das VwVfG zu setzen, wird sich erst nach der abschließenden Beratung des EVwVfG übersehen lassen. Die Bundesregierung wird diese Frage im Auge behalten und erforderlichenfalls anregen, daß das vorliegende Gesetz im Rahmen des EVwVfG entsprechend ergänzt wird.

Zu § 15

Diese Vorschrift stellt klar, daß die für den Bau und den Betrieb geltenden Vorschriften des Bundesbahn-

gesetzes sowie der Eisenbahngesetze der Länder unberührt bleiben.

Zu § 16

Diese Bestimmung enthält die übliche Berlin-Klausel. Satz 2 ist im Hinblick auf § 7 Abs. 3 Satz 1 erforderlich.

Zu § 17

Das Gesetz ist dringlich, weil es erst die Grundlagen für den Bau und den Betrieb der vom Bund gebauten Versuchsanlage zur Erprobung neuer Techniken für den spurgeführten Verkehr schafft. Es soll daher am Tage nach seiner Verkündung in Kraft treten.

Stellungnahme des Bundesrates

1. § 2

- a) In Absatz 1 ist der zweite Halbsatz zu streichen.

Folgender Absatz 3 ist anzufügen:

„(3) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen vor, wenn

1. öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden oder die beteiligten Behörden dem Bauvorhaben zugestimmt haben;
2. private Belange nur geringfügig berührt werden oder wenn sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt hat (§ 10 Abs. 3).

In diesen Fällen genehmigt die sonst für die Planfeststellung zuständige Behörde die dem Bauvorhaben zugrunde liegenden Planunterlagen nach formloser Anhörung der Betroffenen. Über die aufrechterhaltenen Einwendungen ist in der Plangenehmigung zu entscheiden. Die Plangenehmigung ist dem Betroffenen zuzustellen. Die Zustellung kann unterbleiben, wenn alle Betroffenen dem Bau vorher zugestimmt haben.“

Begründung

Die vorgeschlagene Regelung entspricht dem Beschluß des Bundesrates vom 4. Mai 1973 zu § 17 Abs. 2 des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (2. FStrÄndG) — Drucksache 261/73 (Beschluß). Es wird hiermit ein Rechtsinstitut geschaffen, das bei Maßnahmen von geringfügiger Bedeutung die Voraussetzungen des § 10 Abs. 1 begründet. Die vereinfachte Plangenehmigung tritt in den Fällen der Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung an die Stelle der formellen Planfeststellung. Wenn private Interessen berührt werden, gilt dies nur, wenn die Zahl der Betroffenen gering und der Eingriff unbedeutend ist. Die Entscheidung mit den Planunterlagen als Bestandteil ist den Beteiligten, die der Änderung nicht zugestimmt haben, mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

- b) In Absatz 2 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

„Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten.“

Begründung

Der beabsichtigte Bau einer großräumigen Versuchsanlage mit einer Streckenlänge von ca. 75 km wird erheblich auf den betroffenen Landesteil einwirken. Die Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung bei der Planfeststellung muß deshalb sichergestellt werden.

- c) Folgender Absatz 4 ist anzufügen:

„(4) Mit der Planfeststellung ist sicherzustellen, daß durch die Errichtung und den Betrieb der Versuchsanlage keine Immissionen verursacht werden, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Bundesregierung bestimmt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die nach Satz 1 zulässigen Immissionswerte unter besonderer Berücksichtigung der auftretenden Spitzenschallpegel.“

Begründung

Wie Messungen bei Flugzeugen mit abgestelltem Motor ergeben haben, muß entlang der Versuchsstrecke mit hohen aerodynamisch bedingten Geräuschen gerechnet werden. Auch Staubaufwirbelungen sind wahrscheinlich. Eine besondere Regelung der Belange des Immissionsschutzes ist daher unerläßlich. Die Immissionsrichtwerte sollen im einzelnen in einer Verordnung festgelegt werden, die die wegen der unregelmäßigen Betriebsweise für die Versuchsanlage charakteristischen Spitzenschallpegel besonders berücksichtigen soll. Die Verordnung muß davon ausgehen, daß ähnliche Anlagen bereits heute die Richtwerte der TA Luft und der TA Lärm einzuhalten haben (vgl. § 1 Nr. 14 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 16 der Gewerbeordnung i. d. F. vom 7. Juli 1971, BGBl. I S. 888).

- d) Folgende Absätze 5 und 6 sind anzufügen:

„(5) Entlang der Versuchsstrecke dürfen bauliche Anlagen nicht errichtet werden, soweit die beim Betrieb der Versuchsanlage an den baulichen Anlagen auftretenden oder zu erwartenden Immissionen höher sind als die in der Verordnung nach § 2 Abs. 3 Satz 2 festgelegten Immissionsrichtwerte. Weitergehende Anforderungen bleiben unberührt.

(6) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen vom Anbauverbot

des Absatz 4 zulassen, wenn gewährleistet ist, daß die Benutzer der in Absatz 4 genannten Anlagen ausreichend vor Lärmeinwirkungen geschützt sind."

Begründung

Durch Anbauverbote ist sicherzustellen, daß bei einer künftigen Errichtung baulicher Anlagen in der Umgebung der Versuchsanlage keine übermäßigen Lärmbeeinträchtigungen für Benutzer und Bewohner auftreten. Dabei sind die Lärmrichtwerte anzuwenden, die gemäß § 2 Abs. 3 bei der Planfeststellung gelten.

Ausnahmen sollen möglich sein, soweit ausreichender Lärmschutz anderweitig, insbesondere durch Schallschutz an der baulichen Anlage selbst, gewährleistet ist.

2. § 3

Folgender Absatz 3 ist anzufügen:

"(3) Ergibt sich nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, daß die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht gemäß § 2 Abs. 3 ausreichend gegen Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen geschützt sind, so sollen nachträgliche Anordnungen über die Errichtung und den Betrieb der Anlage getroffen werden."

Begründung

Anpassung an die Regelung nach § 16 Abs. 1 des Entwurfs eines BImSchG. Bei einer Versuchsanlage für die Erprobung neuer Techniken lassen sich die Auswirkungen im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vollständig voraussehen. Auch später müssen Anordnungen zum Schutz der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft getroffen werden können.

3. § 5

Der Bundesrat ist zu § 5 der Auffassung, daß wegen des Anhörungsverfahrens nicht auf § 18 des Bundesfernstraßengesetzes verwiesen werden kann, sondern statt dessen auf § 36 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes Bezug genommen werden muß. Bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens handelt es sich um eine obligatorische Bundesverwaltung (Artikel 87 Abs. 1 GG). Das in § 5 des Entwurfs vorgesehene Anhörungsverfahren würde die Verwaltungskompetenz des Bundes in unzulässiger Weise zum Teil auf Landesbehörden verlagern.

4. § 6

§ 6 ist wie folgt zu fassen:

"§ 6

Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen und mit Straßen

(1) Erfordert die Linienführung der Versuchsanlage eine Kreuzung mit einer anderen Eisen-

bahn, die dem öffentlichen Verkehr dient, oder mit einer öffentlichen Straße, so hat der andere Beteiligte die Kreuzung zu dulden. Seine verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen. Gleiches gilt, wenn die Linienführung einer neu zu bauenden Straße die Kreuzung erfordert oder wenn eine Änderung der Kreuzung notwendig ist.

(2) Kreuzungen der Versuchsanlage mit Eisenbahnen oder Straßen im Sinne des Absatzes 1 sind als Überführungen herzustellen. Die Kosten der Kreuzungsanlage hat die Bundesrepublik Deutschland zu tragen.

(3) Entsteht nach Errichtung der Versuchsanlage eine Kreuzung, weil eine Eisenbahn oder Straße im Sinne des Absatzes 1 hinzukommt, so trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten der Kreuzungsanlage.

(4) Die Kosten der notwendigen Änderungen von Kreuzungen der Versuchsanlage mit Eisenbahnen oder Straßen im Sinne des Absatzes 1 und die Kosten ihrer Beseitigung hat die Bundesrepublik Deutschland zu tragen.

(5) Die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Sie kann mit den Beteiligten abweichende Vereinbarungen treffen.

(6) Kommt zwischen den Beteiligten über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahmen an Kreuzungen oder die Kostentragung keine Vereinbarung zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde hierüber zu entscheiden."

Begründung

Der Gesetzentwurf regelt die im Zusammenhang mit der Versuchsanlage entstehenden kreuzungsrechtlichen Fragen weitgehend durch Verweisung auf die Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) oder in enger Anlehnung an diese Vorschriften. Bei der geplanten Versuchsanlage ist die Interessenlage jedoch anders als bei den Kreuzungsfällen, die dem EKrG unterliegen.

Das EKrG regelt Berührungsfälle zwischen öffentlichen Verkehrseinrichtungen, die der verkehrsmäßigen Erschließung eines Gebietes dienen, bestimmte Verkehrsbedürfnisse befriedigen und auf Grund ihrer Raumbezogenheit ortsgebunden sind. Die Herstellung von Verkehrsverbindungen in einem bestimmten Raum ist von vornherein damit belastet, daß sich wegen der sonstigen in diesem Raum bestehenden Verkehrsinteressen Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen ergeben und die Baukosten sich dadurch erhöhen. Die Regelung des EKrG, insbesondere in §§ 11 und 12, ist dieser Interessenlage angepaßt; sie geht von der Gleichrangigkeit der sich kreuzenden Verkehrseinrichtungen aus.

Für Kreuzungen mit der geplanten Versuchsanlage paßt die Regelung des EKrG dagegen nicht,

weil die Versuchsanlage nicht einer Verkehrserschließung dient und nicht ortsgebunden ist. Die Anlage bringt für die Verkehrsverhältnisse in dem Raum, in dem sie errichtet wird, keine Vorteile, sondern ausschließlich Nachteile. Es erscheint daher nicht angemessen, ihr gegenüber den Verkehrseinrichtungen dieses Raumes gleichen Rang einzuräumen.

Die vorgeschlagene Änderung des § 6 versucht, durch eine von der Normierung des EKrG unabhängige Regelung der im Verhältnis zwischen der Versuchsanlage und den ortsgebundenen Verkehrseinrichtungen bestehenden besonderen Interessenlage gerecht zu werden. Diese für die Bevölkerung in diesem Raum günstigere Regelung könnte dazu beitragen, daß die Errichtung der Anlage nicht auf die entschiedene Ablehnung bei den betroffenen Beteiligten stößt.

Zu den einzelnen Vorschriften:

Absatz 1

Durch die Verpflichtung, die Kreuzung und die Änderung der Kreuzung zu dulden, erübrigen sich Nutzungsvereinbarungen zwischen den Beteiligten bzw. die Durchführung von Enteignungsverfahren. Die Regelung entspricht der des § 4 EKrG.

Absatz 2

Bei einer Versuchsanlage der geplanten Art ist es nicht vertretbar und auch technisch kaum möglich, daß höhengleiche Übergänge geschaffen werden. Im Gegensatz zu § 2 Abs. 2 EKrG soll daher die Möglichkeit von Ausnahmen nicht vorgesehen werden.

Die Kostenregelung entspricht § 11 Abs. 1 EKrG.

Absatz 3

Da die Versuchsanlage lediglich zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation in dem betroffenen Gebiet führt, ist es unangemessen, für nachträglich hinzukommende Eisenbahnen oder Straßen die Regelung des EKrG zu übernehmen. Mit dem Bau der Versuchsanlage wird ein künstliches Verkehrshindernis geschaffen, das für die Kosten künftig erforderlicher Kreuzungen ursächlich ist; die Unternehmerin der Versuchsanlage bleibt deshalb „Verursacherin“ und hat — auch unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips des EKrG — die Kosten für diese Kreuzungsanlagen zu tragen.

Absatz 4

Die Kosten für die Änderung und Beseitigung von Kreuzungen sollen allein von der Bundesrepublik Deutschland als der eigentliche Veranlasserin getragen werden.

Absatz 5

Die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen soll ausschließlich der Bundesrepublik Deutschland obliegen, weil die besondere Natur der Ver-

suchsanlage (z. B. Auftreten starker Sogkräfte infolge sehr hoher Geschwindigkeiten) das erfordert.

Absatz 6

Diese Vorschrift sieht eine Entscheidungsbefugnis der Planfeststellungsbehörde vor, um Meinungsverschiedenheiten rasch auszuräumen.

5. § 7

- a) In Absatz 3 Satz 1 sind nach den Worten „Bundesminister für Verkehr“ die Worte „im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde“ einzufügen.

Begründung

Die räumliche Entwicklung der betroffenen Landesteile wird durch die Festlegung von Planungsgebieten erheblich beeinflusst. Diese raumbedeutsamen Maßnahmen müssen entsprechend der Regelung nach § 9 a Abs. 3 FStrG zumindest im Benehmen mit der zuständigen Landesplanungsbehörde erfolgen.

- b) Folgender Absatz 3 a ist einzufügen:

„(3 a) Die Absätze 1 bis 3 gelten sinngemäß auch für solche Flächen und Gebiete, die von einem Anbauverbot nach § 2 Abs. 4 erfaßt werden können.“

Begründung

Die voraussichtlich von einem Anbauverbot betroffenen Flächen müssen bereits im Stadium der Planung von Veränderungen freigehalten werden, die dem Zweck eines späteren Anbauverbotes zuwiderlaufen.

- c) In Absatz 4 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Die Festlegung eines Planungsgebietes ist in den Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, ortsüblich bekanntzumachen.“

Begründung

Klarstellung.

6. § 8

In Absatz 2 sind die Worte „eine Woche“ durch die Worte „vier Wochen“ zu ersetzen.

Begründung

Die Vorarbeiten können eine Reihe von Maßnahmen der Betroffenen, z. B. die Umstellung der Arbeitsabläufe und die Freimachung von Grundstücken, erforderlich machen. Außerdem sollte sichergestellt werden, daß die Betroffenen auch im Falle der zeitweiligen Abwesenheit von den beabsichtigten Vorarbeiten unterrichtet werden. Ein Vorankündigungszeitraum von vier Wochen ist deshalb erforderlich.

7. § 11

In Absatz 2 Satz 2 sind nach den Worten „Sicherheit und Ordnung“ die Worte „und des Immissionsschutzes“ einzufügen.

Begründung

Nach der Ergänzung des § 2 sind die Anforderungen des Immissionsschutzes auch beim Betrieb der Anlage zu berücksichtigen. Die hierfür notwendigen Erfordernisse müssen deshalb in den Betriebsvorschriften enthalten sein.

8. § 12

Der Bundesrat hält es für notwendig, daß im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens folgenden Bedenken Rechnung getragen wird:

- a) Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen umfaßt — abweichend von der Gesetzgebungszuständigkeit für die Bundeseisenbahnen — nicht die Befugnis, auch die Planfeststellung für die kreuzungsbeteiligten Stücke von Straßen zu regeln, die nicht Landstraßen für den Fernverkehr sind (BVerfGE 26, 338, 379 ff., 384). Daher fehlt dem Bund die Gesetzgebungszuständigkeit, für Versuchsanlagen nach § 12 die Planfeststellung für kreuzungsbeteiligte Stücke von Straßen zu regeln, die landesrechtlichen Vorschriften unterliegen.
- b) Die angeordnete sinnngemäße Anwendung des § 7 hätte zur Folge, daß der Bundesminister für Verkehr für den Erlass der in § 7 Abs. 3 vorgesehenen Rechtsverordnungen zuständig wäre. Die Festlegung von Planungsgebieten für Versuchsanlagen, die von anderen Stellen als dem Bund errichtet werden, sollte einer Rechtsverordnung der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Stelle überlassen bleiben.
- c) Die vorgesehene sinnngemäße Anwendung des § 11 Abs. 2 paßt nicht für Versuchsanlagen im Sinne des § 12. Betriebsvorschriften, die für Privatpersonen gelten sollen, können nicht als allgemeine Verwaltungsvorschriften ergehen. Im übrigen ist die Bezugnahme auf § 11 Abs. 2 auch deshalb nicht möglich, weil bei Versuchsanlagen im landeseigenen Bereich der Bundesminister für Verkehr Verwaltungsvorschriften nur mit Zustimmung des Bundesrates erlassen könnte.

Der Bundesrat schlägt statt dessen vor, § 12 durch Bestimmungen über ein Genehmigungsverfahren zu ergänzen, das den zuständigen Landesbehörden die Möglichkeit gibt, die Anforderungen festzulegen, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung an die Betriebsweise der Versuchsanlage zu stellen und die zum Schutz der Anlage und ihres Betriebes gegen Störungen und Schäden erforderlich sind.

Nach Auffassung des Bundesrates sollte ferner klargestellt werden, daß die Bestimmung für die Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr schlechthin, d. h. nicht nur für die Zwecke der Bundesbahn (§ 1), gilt.

9. Nach § 12

Folgender § 12 a ist einzufügen:

„§ 12 a

Beseitigung der Versuchsanlage

Stellt der Betreiber fest, daß der Erprobungszweck der Anlage entfallen ist oder die Anlage nicht anderweitig für öffentliche Zwecke benutzt wird, so hat er sie auf seine Kosten zu beseitigen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.“

Begründung

Notwendige Ergänzung, weil für die angezogenen Fälle eine Regelung getroffen werden muß. Die Kostenregelung entspricht dem Verursacherprinzip.

10. § 14

- a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die §§ 3 und 5 treten mit dem Tag des Inkrafttretens der Verwaltungsverfahrensgesetze des Bundes und der Länder im jeweiligen Anwendungsbereich außer Kraft.“

Begründung

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 4. Mai 1973 — Drucksache 227/73 (Beschluß) — beschlossen, den Anwendungsbereich des Verwaltungsverfahrensgesetzes auf Bundesbehörden zu beschränken. Soweit die §§ 3 und 5 von Landesbehörden vollzogen werden, würden diese Bestimmungen mit dem Inkrafttreten des Verwaltungsverfahrensgesetzes außer Kraft treten, ohne daß die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes an ihre Stelle treten würden. Es muß daher insoweit auf das Inkrafttreten des Verwaltungsverfahrensgesetzes des jeweiligen Landes abgestellt werden.

- b) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die Möglichkeit einer für Bund und Länder gleichermaßen geltenden Regelung über die Bekanntmachung der Zeitpunkte des Inkrafttretens der Verwaltungsverfahrensgesetze zu prüfen, ohne daß für die Länder eine bestimmte Bekanntmachungsform vorgeschrieben wird.

Gegenäußerung der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter 5. c) und 9. zu.

Im übrigen nimmt die Bundesregierung zu den Vorschlägen und Empfehlungen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu 1. a) (§ 2 Abs. 1)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu; sie hat auch den entsprechenden Vorschlag des Bundesrates zu § 17 Abs. 2 im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (2. FStrÄndG) abgelehnt, dem der vorliegende Vorschlag nachgebildet ist.

Abgesehen davon, daß die Formulierungen in Absatz 3 Satz 2 Nr. 2, daß private Belange nur „geringfügig“ berührt werden dürfen, zu unbestimmt ist, besteht für die Einführung eines neuen Instituts „Plangenehmigung“ keine zwingende Notwendigkeit. Bereits der Regierungsentwurf enthält ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren (vgl. § 5 des Gesetzes i. V. m. § 18 Abs. 3 Satz 2, § 18 Abs. 4 Satz 2 und § 18 a Abs. 4 Satz 4 FStrG). Eine darüber hinausgehende wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens würde durch die Plangenehmigung nicht erreicht, weil auch in diesem Verfahren die Betroffenen angehört werden müssen.

Zu 1. b) (§ 2 Abs. 2)

Die Bundesregierung ist der Meinung, daß sich schon aus Satz 1 die Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung — auch diese sind öffentliche Belange im Sinne von Satz 1 — ergibt. Hinzu kommt, daß bereits nach § 4 Abs. 5 Raumordnungsgesetz des Bundes in Verbindung mit dem Landesplanungsrecht eine Abstimmung unter Raumordnungsgesichtspunkten stattfindet. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Zusatz ist daher entbehrlich.

Zu 1. c) (§ 2 Abs. 4)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu, weil die Versuchsanlage bereits durch die ganz allgemein für Eisenbahnen geltenden Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 38 bis § 43) erfaßt wird, die über die vom Bundesrat vorgesehene Regelung hinausgehen und auch eine Entschädigungsregelung enthalten.

Zu 1. d) (§ 2 Abs. 5 und 6)

Die Bundesregierung verkennt nicht die Notwendigkeit, daß bei Planung und Errichtung von baulichen

Anlagen längs der Versuchsanlage den Anforderungen des Lärmschutzes Rechnung getragen werden muß. Die Bundesregierung ist jedoch der Auffassung, daß diesem Anliegen weniger durch ein starres Bauverbot als durch sachgerechte Planung Rechnung getragen werden kann. Hierfür bietet § 50, ferner auch die §§ 41 bis 43, des Bundes-Immissionsschutzgesetzes einen wirksamen Ansatz. Dem Immissionsschutz bei Wohngebäuden und ähnlichen schutzbedürftigen Einrichtungen kann durch eine sachgerechte Bauleitplanung, insbesondere nach der vorgesehenen Ergänzung des Bundesbaugesetzes, und im Rahmen des Bauordnungsrechtes zum Durchbruch verholfen werden.

Zu 2. (§ 3)

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag des Bundesrates in der von ihm vorgesehenen Form nicht zu folgen. Wie die Verweisung auf § 2 Abs. 3 (richtig: Absatz 4) zeigt, zielt er ausschließlich auf die Abwehr von übermäßigen Geräuschen. Dies sollte daher auch deutlich zum Ausdruck kommen. Demgemäß schlägt die Bundesregierung in Anlehnung an die in den §§ 38 ff. BImSchG enthaltene Regelung folgende Formulierung vor:

„(3) Ergibt sich nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, daß die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche geschützt ist, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, soll die Planfeststellungsbehörde die erforderlichen nachträglichen Anordnungen treffen. Die Vorschriften des § 41 Abs. 2 sowie des § 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gelten sinngemäß.“

Zu 3. (§ 5)

Die Bundesregierung vermag die Rechtsauffassung des Bundesrates nicht zu teilen. Auch im Rahmen der in bundeseigener Verwaltung vollzogenen Planfeststellung nach dem Bundesbahngesetz (§ 36) ist die Anhörungsbehörde eine Landesbehörde, der als solcher die gleichen Aufgaben obliegen, wie sie im § 18 FStrG festgelegt sind. Der Vorschlag des Bundesrates bringt also durch die Verweisung auf das Bundesbahngesetz keine sachliche Änderung, sondern nur eine Erschwerung bei der Handhabung des Gesetzes.

Im übrigen geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, daß die Einschaltung einer Landesbehörde als Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren die Verwaltungskompetenz des Bundes in keiner Weise tangiert, weil die Anhörungsbehörde nicht bei der Entscheidung mitwirkt, sondern nur die Stel-

lungnahmen der Beteiligten ermittelt, deren Einwendungen mit ihnen erörtert und zum Ergebnis der Anhörung eine (gutachtliche) Stellungnahme abgibt (so auch schon die Begründung zu § 69 EVwVfG — Drucksache 7/910, S. 87).

Zu 4. (§ 6)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nur teilweise zu. Es ist kein Grund ersichtlich, das den entsprechenden Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zugrunde liegende Veranlassungsprinzip nicht auch bei den Kreuzungsfällen nach dem vorliegenden Gesetz anzuwenden. Richtig ist allerdings, daß Kreuzungen mit der Versuchsanlage ausschließlich als Überführungen hergestellt werden sollen. Demgemäß wären in § 6 Abs. 1 Satz 2 die Worte „in der Regel“ zu streichen. Satz 3 entfällt. Absatz 2 wäre eingangs wie folgt zu fassen:

„(2) Wird eine Kreuzung mit der Versuchsanlage beseitigt oder geändert, so fallen ...“.

Richtig ist ferner, daß die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen allein dem Bund obliegen sollte, allerdings nur insoweit, als die Erhaltungslast durch den Bau der Versuchsanlage verursacht ist (vgl. § 15 Abs. 1 EKrG). Dies bedingt folgende weitere Änderungen an § 6:

- a) In Absatz 1 Satz 1 ist das Zitat „14 bis 15 Abs. 1 und 4“ zu ersetzen durch „§ 14 a“.
- b) In Absatz 2 Satz 3 wird der Satzteil „und § 15 Abs. 2 und 4“ gestrichen.
- c) Als Absatz 4 ist einzufügen

„(4) Die Erhaltungslast für die Kreuzungsanlage obliegt dem Bund, soweit sie durch das Vorhandensein der Versuchsanlage bedingt ist; im übrigen obliegt sie dem anderen Kreuzungsbeteiligten. Abweichende Vereinbarungen sind zulässig. Die Erhaltung umfaßt die laufende Unterhaltung und die Erneuerung.“

Zu 5. a) (§ 7 Abs. 3 Satz 1)

Der Vorschlag des Bundesrates ist an sich entbehrlich, weil sich die Abstimmungspflicht bereits aus § 4 Abs. 5 Raumordnungsgesetz ergibt. Dessenungeachtet kann ihm mit der Maßgabe zugestimmt wer-

den, daß es statt „im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde“ heißt „nach Anhörung der Landesplanungsbehörde“.

Zu 5. b) (§ 7 Abs. 3 a)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu — Folge der Ablehnung von 1. d).

Zu 6. (§ 8)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Abgesehen davon, daß hier nur kleinere, wenig umfangreiche Arbeiten angesprochen sind, entspricht die Vorschrift der Novelle zum FStrG, der der Bundesrat insoweit ohne Änderungsvorschlag zugestimmt hat. Es ist nicht ersichtlich, warum hier eine strengere Regelung nötig sein sollte. Im übrigen ist die Wochenfrist eine Mindestfrist, läßt also je nach Lage des Einzelfalles eine flexible Regelung zu.

Zu 7. (§ 11 Abs. 2 Satz 2)

Die Bundesregierung ist der Meinung, daß der Begriff „Ordnung“ den Immissionsschutz einschließt. Sie stimmt daher dem Vorschlag nur mit der Maßgabe zu, daß formuliert wird „Sicherheit und Ordnung einschließlich des Immissionsschutzes“.

Zu 8. (§ 12)

Die Bundesregierung ist bereit, den Bedenken und Anregungen des Bundesrates im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens Rechnung zu tragen. Sie wird dem federführenden Ausschuß des Deutschen Bundestages zu gegebener Zeit nach Abstimmung mit den Ländern eine entsprechende Neufassung des § 12 vorschlagen.

Zu 10. (§ 14)

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates nicht zu. Sie hat bereits dem Änderungsvorschlag des Bundesrates zum EVwVfG, der der vorliegend vorgeschlagenen Änderung zugrunde liegt, mit Nachdruck widersprochen (vgl. Drucksache 7/910, S. 108).