

Bericht und Antrag

**des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen
(14. Ausschuß)**

**zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes
über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung
von Techniken für den spurgeführten Verkehr
— Drucksache 7/1875 —**

A. Problem

Für die Weiterentwicklung der Rad-Schiene-Technik im Eisenbahnwesen und für die Neuentwicklung von Magnetschwebetechniken für den Schnellverkehr ist eine größere Versuchsanlage zur Erprobung von Modellen in natürlicher Größe notwendig.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf schafft die Rechtsgrundlage für die entsprechenden Verfahren wie Planfeststellungsverfahren zum Bau von Versuchsanlagen für den spurgeführten Verkehr. Eine solche Anlage wird gegenwärtig im Donauried geplant. Das Raumordnungsverfahren hierfür steht vor dem Abschluß; das Ergebnis ist noch offen.

Einmütige Billigung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Der Gesetzentwurf verursacht unmittelbar keine Kosten. Die Versuchsanlage wird nur nach Maßgabe der jährlich im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel gebaut. Die Baukosten werden insgesamt mit 940 Millionen DM angegeben.

A. Bericht des Abgeordneten Lemmrich

I. Allgemeines

Der Gesetzentwurf in Drucksache 7/1875 wurde in der 96. Sitzung des Deutschen Bundestages am 26. April 1974 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seinen Sitzungen am 16. Oktober 1974, 14. Mai, 4. Juni, 18. September und 16. Oktober 1975 behandelt hat.

Die Bundesregierung fördert mit erheblichen Haushaltsmitteln und mit finanzieller Beteiligung der Industrie zwei Forschungsprogramme mit folgender Zielrichtung:

1. Die technisch-ökonomischen Reserven der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik sollen erforscht werden. Ein solches Forschungsprogramm geht deutlich über den gesetzlichen Auftrag der Deutschen Bundesbahn nach dem Bundesbahngesetz hinaus, ihre Anlagen und Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern und weiterzuentwickeln.
2. Es sollen neue verschleißarme und umweltfreundliche Schwebetechniken für den spurgeführten Verkehr entwickelt werden, wobei wesentlich höhere Fahrzeuggeschwindigkeiten erzielt werden können, als sie jetzt bei der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik möglich sind.

Zur Durchführung dieser auf einen längeren Zeitraum angelegten Forschungsprogramme ist eine Versuchsanlage erforderlich, auf der die neu entwickelten Fahrzeugmodelle in natürlicher Größe erprobt werden können. Die Bundesregierung hat daher die Absicht, eine derartige Versuchsanlage zu bauen. Der Gesetzentwurf enthält die hierfür erforderlichen Rechtsgrundlagen. Geregelt werden in dem Gesetzentwurf insbesondere das Planfeststellungsverfahren, Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen und Straßen, die Verhängung einer Veränderungssperre im Baugebiet und die Rechtsgrundlagen für den Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens für Zwecke der Versuchsanlage. Die für den Bau erforderlichen Vorarbeiten müssen von den Grundstückseigentümern gegen Entschädigung geduldet werden. Nach dem Gesetzentwurf wird die Versuchsanlage vom Bund verwaltet und betrieben, der auch eine Benutzungsordnung und die Betriebsvorschriften erläßt.

II. Gegenwärtiger Planungsstand und Kostenberechnungen

Bei der zur Beratung anstehenden Vorlage handelt es sich ausschließlich um ein Planungsgesetz ohne unmittelbare Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die Versuchsanlage wird nur nach Maßgabe der Haushaltsmittel gebaut, die jährlich im Bundes-

haushalt für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden.

Nach den jetzigen Absichten und Planungsstand ist im Donauried bei Dillingen/Donau der Bau eines Rundkurses von rd. 57 km Streckenlänge mit einem Versuchszentrum vorgesehen. In einem ersten Bauabschnitt mit zwei Ausbaustufen soll lediglich die Anlage für Versuche mit der fortentwickelten Rad-Schiene-Technik errichtet werden. Diese Anlage soll sodann in einem zweiten Bauabschnitt mit ebenfalls zwei Ausbaustufen für Versuche mit der neuen Magnetschwebetechnik ausgebaut werden, sobald die erreichten Forschungsergebnisse dies zulassen.

Hierfür sind dem Ausschuß folgende Kostenberechnungen vorgelegt worden:

1. Bauabschnitt (Rad-Schiene-Technik)	
1. Ausbaustufe 290 Millionen DM	
2. Ausbaustufe 100 Millionen DM	
	390 Millionen DM
2. Bauabschnitt (Ausbau Magnetschwebetechnik)	
1. Ausbaustufe 160 Millionen DM	
2. Ausbaustufe 390 Millionen DM	
	550 Millionen DM
Baukosten insgesamt	940 Millionen DM

Die Unterhaltungskosten werden nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts auf jährlich 11 Millionen DM, nach Fertigstellung der Gesamtanlage auf jährlich 16 Millionen DM geschätzt.

III. Ergebnisse eines Anhörungsverfahrens im Ausschuß und einer Informationsreise in die USA

Der Verkehrsausschuß hat den Vorstand der Deutschen Bundesbahn sowie die Gesellschaft für bahntechnische Innovationen in München als Vertreterin der auf dem Gebiet der Magnetschwebetechniken tätigen deutschen Industrie zu dem Projekt angehört. Eine Delegation des Ausschusses hat ferner die Versuchsanlage bei Pueblo in den USA besucht, um die Möglichkeiten einer Mitbenutzung dieser amerikanischen Anlage durch die Deutsche Bundesbahn und die deutsche Industrie unter Verzicht auf den Bau einer eigenen deutschen Einrichtung zu klären. Dabei hat sich folgendes ergeben:

1. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen, die von den USA auf der Versuchsanlage bei Pueblo verfolgt werden, stimmen mit den deutschen Zielen nicht überein. In den USA will man vor allem ein Maximum an Verkehrssicherheit und Verkehrsschnelligkeit für Güterzüge mit hohen Achslasten bei einem minimalen Aufwand für die

Unterhaltung des Schienennetzes erreichen. Außerdem werden Nahverkehrszüge technisch weiterentwickelt. Entsprechend diesen Zielsetzungen ist die Anlage bei Pueblo geplant und gebaut worden. Wenn man die deutschen Entwicklungen bei der Rad-Schiene-Technik und den Magnetschwebetechniken, die vor allem auf den schnellen Personenfernverkehr abzielen, in Pueblo vorantreiben will, müßte dort praktisch dieselbe Versuchsanlage neu errichtet werden, wie sie jetzt im Donauried geplant wird. Die Testergebnisse in Pueblo könnten außerdem nicht ohne weiteres auf die deutschen Verhältnisse übertragen werden, weil dort ein reines Wüstenklima mit äußerst geringer Luftfeuchtigkeit herrscht. Problematisch ist im übrigen der Transport der Versuchsfahrzeuge nach Pueblo (bei Gewichten von 180 t), der längere Aufenthalt der deutschen Techniker sowie der Schutz des „Know-how“. Die Deutsche Bundesbahn sowie die deutsche Industrie sehen keine praktische Möglichkeit, die notwendigen Versuche in Pueblo durchzuführen und dafür auf den Bau einer eigenen Anlage zu verzichten.

2. Der Vertreter der Deutschen Bundesbahn betonte bei der Anhörung die Bedeutung der Versuchsanlage für das Unternehmen. Es komme jetzt darauf an, die technischen Komponenten von Fahrweg, Fahrzeug und Streckeneinrichtungen der herkömmlichen Rad-Schiene-Techniken weiterzuentwickeln mit dem Ziele, die Kosten für Unterhaltung und Betrieb möglichst zu verringern. Die Bundesbahn wende an Unterhaltungskosten für Fahrzeuge und für den Oberbau jährlich 1,4 Mrd. DM auf. Wenn es gelinge, durch die Forschungsarbeiten eine Minderung um nur 2 v. H. zu erzielen, bedeute dies eine jährliche Ersparnis von 30 Millionen DM. Das vorhandene Streckennetz sei für Dauerversuche im Geschwindigkeitsbereich von etwa 250 km/h, wie er hier in Betracht komme, sowohl aus technischen Gründen wie auch aus Kosten- und Sicherheitsgründen nicht geeignet. Derartige Dauerversuche, die einen Rundkurs voraussetzen, seien jedoch zur Erforschung von Verschleißerscheinungen und für Zuverlässigkeitsprüfungen unabdingbar. Die Forschungsergebnisse, die auf der neuen Anlage gewonnen werden sollten, könnten beim Bau der Neubaustrecken, der sich über viele Jahre erstrecken werde, durchaus mitberücksichtigt werden. Diese Trassen würden für Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h ausgelegt. Das Schwergewicht der Arbeiten der Deutschen Bundesbahn auf der Versuchsanlage werde jedoch die Entwicklung verschleißarmer Techniken mit langer Nutzungsdauer und geringem Unterhaltsaufwand sein, nur in geringem Maße die Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h.
3. Der Vertreter der Gesellschaft für bahntechnische Innovationen wies in der Anhörung auf den im internationalen Vergleich sehr hohe Entwicklungsstand der deutschen Industrie bei den Magnetschwebetechniken hin. Bisher habe die In-

dustrie etwa 100 Millionen DM auf diesem Gebiete investiert. Etwa ab 1980/81 sei es unbedingt notwendig, daß die neuen Fahrzeuge auf einer größeren Strecke im Dauerversuch auf Zuverlässigkeit und Verschleiß hin getestet würden. Wenn diese Anlage bis dahin nicht zur Verfügung stehe, müßten die Entwicklungsarbeiten praktisch eingestellt werden. Über einen längeren Zeitraum hinweg sei es notwendig, die herkömmlichen Rad-Schiene-Techniken und die Magnetschwebetechniken parallel weiterzuentwickeln. Die Magnetschwebetechniken könnten nicht nur für die deutsche Verkehrswirtschaft, sondern auch für den Export in andere Länder von wesentlicher Bedeutung sein. Es liege allerdings in der Natur einer derartigen technischen Entwicklung,

- daß ein Erfolg nicht vorausgesagt werden könne (risikobehaftete Forschung),
- daß über die Durchführung der Forschung wesentlich früher entschieden werden müsse als über die anschließende denkbare Anwendung im Verkehrsbereich.

Die Magnetschwebetechnik bilde gegenwärtig keine Alternative zur Rad-Schiene-Technik. Der technische Innovationsprozeß benötige ca. 20 bis 30 Jahre bis zur optimierten Anwendungsreife. Eine Entwicklung zur Anwendung als Verkehrssystem sei daher z. Z. weder möglich noch erforderlich.

IV. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Der Ausschuß hat nach sorgfältiger Abwägung aller Gründe und einer Reihe von Änderungen dem Gesetzentwurf einmütig zugestimmt. Damit werden die rechtlichen Voraussetzungen für den Fortgang der Planungsarbeiten geschaffen.
2. Die Verabschiedung des Gesetzentwurfs bedeutet keine Entscheidung über den Standort der Versuchsanlage. Die Standortfrage — die Bundesregierung hat das Donauried bei Dillingen ins Auge gefaßt — kann ausschließlich im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens entschieden werden.
3. Der Baubeginn und Baufortschritt wird durch die Verabschiedung des Gesetzentwurfs nicht präjudiziert; er wird voraussichtlich durch die finanziellen Möglichkeiten des Bundes bestimmt und durch die jährlich im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel.
4. Der Ausschuß geht davon aus, daß die Bundesregierung die Wünsche und Vorschläge der Deutschen Bundesbahn bei der Planung und Ausführung kritisch prüft und unter Zugrundelegung strenger wirtschaftlicher Maßstäbe darüber entscheidet. Dasselbe gilt für die Industrie, die sich mit der Entwicklung der Magnetschwebetechnik befaßt.
5. Der Ausschuß nimmt zur Kenntnis, daß die Bundesregierung die Absicht hat, im Rahmen der fi-

nanziellen Möglichkeiten die Versuchsanlage zu errichten.

6. Bei der Beratung des Gesetzentwurfs hat der Ausschuß auf Vorschlag des Berichterstatters Änderungsvorschläge des Bundesrates weitgehend übernommen. Es sind dies solche, die die Zustimmung der Bundesregierung fanden, wie solche, der die Bundesregierung nicht zustimmte.

Im wesentlichen sind es folgende Änderungen und Ergänzungen:

- Für den Lärmschutz gelten die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.
- Zum Schutz der Grundstücksanlieger können auch nach der Planfeststellung entsprechende Anlagen verlangt werden.
- Die Kosten für die Errichtung von Über- bzw. Unterführungen öffentlicher Straßen auch nach Fertigstellung der Versuchsanlage oder von Teilen gehen voll zu Lasten des Bundes.
- Die Bekanntmachungsfristen für das Betreten der Grundstücke für den Bau der Anlage werden verlängert.
- Die Grundsteuerpflicht für die durch den Bund zu erwerbenden Grundstücke bleibt bestehen.
- Wenn die Versuchsanlage nicht mehr genutzt werden kann, ist sie auf Kosten des Betreibers zu entfernen.

Im einzelnen sind es folgende Paragraphen:

§ 2

Der Ausschuß stellt fest, daß die Versuchsanlage unter die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes fällt. Es ist daher nicht erforderlich, zum Schutze der Anlieger besondere Vorschriften hierüber in das vorliegende Gesetz aufzunehmen.

§ 5

Der Wortlaut dieser Bestimmung wurde an die Neufassung des Bundesfernstraßengesetzes vom 1. Oktober 1974 angepaßt. Durch die Verweisung auf § 17 Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes wird die Planfeststellungsbehörde ermächtigt, auch noch nachträglich die Errichtung von Anlagen zum Schutze von Grundstücksanliegern zu verlangen. Dies entspricht einem Vorschlage des Bundesrates zu § 3 des Gesetzentwurfs, dem auf diese Weise Rechnung getragen wird.

§ 6

Es kann nachträglich — etwa im Zuge eines Flurbereinigungsverfahrens — notwendig werden, Überführungen öffentlicher Straßen über die Versuchsanlage zu bauen. Der Ausschuß hält es für sachgerecht, daß in diesem Falle der Bund die Kosten des Baues der Kreuzungsanlage übernimmt. Damit wird von dem sogenannten Veranlasserprinzip nach dem

Eisenbahnkreuzungsgesetz abgewichen, das grundsätzlich dem neu hinzukommenden Verkehrsträger die Kosten der Kreuzungsanlage auferlegt. Dieses Veranlasserprinzip paßt nach Auffassung des Ausschusses nur für öffentliche Eisenbahnstrecken, da von diesen auch eine Erschließungswirkung für das betreffende Gebiet ausgeht. Bei einer Versuchsanlage der vorliegenden Art sollten die Kommunen usw. von den Kosten eventuell hinzukommender neuer Kreuzungen freigestellt werden.

Der Ausschuß hat damit einen Vorschlag des Bundesrates in einer redaktionell überarbeiteten Fassung aufgegriffen.

§ 7

Die Vorschrift wurde an die Neufassung des Bundesfernstraßengesetzes vom 1. Oktober 1975 angepaßt.

§ 8

Nach dieser Bestimmung müssen den Grundstückseigentümern Vorarbeiten auf den Grundstücken für den Bau der Versuchsanlage — Vermessungen, Bodenuntersuchungen, Markierungen — vorher angekündigt werden. Der Ausschuß hat die Ankündigungsfrist von einer Woche auf zwei Wochen verlängert. Er geht außerdem davon aus, daß die Ankündigung dem Eigentümer auch tatsächlich zugehen muß. Die vorübergehende Abwesenheit des Grundstückseigentümers steht einem Zugang in diesem Sinne entgegen.

§ 11

Diese Bestimmung sieht vor, daß der Betrieb der Anlage einer Gesellschaft des privaten Rechts übertragen werden kann. Die Bundesregierung erklärt, sie habe diese Absicht. Der Ausschuß sieht darin eine Bestätigung seiner Auffassung, daß der Betrieb der Anlage nicht zum hoheitlichen, sondern zum fiskalischen Bereich des Staates gehört. Dies hat zur Folge, daß die Grundsteuerpflicht für die in Anspruch genommenen Grundstücke fortbesteht, weil ein entsprechender Befreiungstatbestand nach dem Grundsteuergesetz dann nicht vorliegt. Die finanziellen Interessen der betroffenen Gemeinden werden somit gewahrt.

§ 12

Durch die neue Formulierung soll den Bedenken des Bundesrates über die Gesetzgebungskompetenz des Bundes Rechnung getragen werden.

§ 12 a

Entfällt der Erprobungszweck der Versuchsanlage oder ist die Anlage nicht für andere öffentliche Zwecke zu nutzen, so hat der Betreiber sie auf eigene Kosten zu beseitigen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Diese Regelung entspricht dem Verursacherprinzip.

§ 14

Die Bestimmung soll gestrichen werden. Es erscheint nicht zweckmäßig, hier auf ein Verwaltungsverfahrensgesetz Bezug zu nehmen, dessen Inhalt noch nicht feststeht. Die Vorschrift ist für den Vollzug des Gesetzes nicht erforderlich.

In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß die Vorlage einmütig gebilligt.

Bonn, den 16. Oktober 1975

Lemmrigh

Berichterstatler

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 7/1875 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 16. Oktober 1975

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner

Lemmrigh

Vorsitzender

Berichterstatler

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes
über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung
von Techniken für den spurgeführten Verkehr

— Drucksache 7/1875 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr und für das
Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

Entwurf

14. Ausschuß

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

**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 Bundes-
rates das folgende Gesetz beschlossen:

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundes-
rates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Versuchsanlage des Bundes

(1) Zur Erprobung von Techniken für den öffent-
lichen spurgeführten Verkehr der Bundeseisenbah-
nen errichtet die Bundesrepublik Deutschland eine
Versuchsanlage als Bundeseisenbahnanlage. Die
Versuchsanlage wird nicht Bestandteil des Sonder-
vermögens „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 Ver-
suchsanlage bedürfen der vorherigen Planfeststel-
lung; 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 Vor-
haben 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 Erörte-
rung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung
erzielt worden ist. Soweit eine abschließende Ent-

§ 1

unverändert

§ 2

unverändert

§ 3

unverändert

Entwurf

14. Ausschuß

scheidung 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 Ände-

§ 4

unverändert

§ 5

Planfeststellungsverfahren

Im übrigen gelten für die Planfeststellung, für das Verfahren bei der Planfeststellung und für die vorzeitige Besitzeinweisung § 17 Abs. 4, 6 und 7, die §§ 18, 18 a Abs. 4, 5 und 6, §§ 18 b, 18 c Abs. 1, §§ 18 d bis 18 f Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Artikel 26 des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), sinngemäß.

§ 6

Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen und mit Straßen

(1) Erfordert die Linienführung der Versuchsanlage eine Kreuzung mit einer anderen Eisenbahn, 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 oder einer neu zu bauenden Eisenbahn 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.

(3) Die Kosten von Kreuzungsanlagen im Sinne des Absatzes 1 trägt der Bund. Das gleiche gilt für die Kosten von notwendigen Änderungen an diesen Kreuzungsanlagen sowie für die Kosten ihrer Beseitigung. Für den Umfang der Kosten gelten die aufgrund des § 16 Abs. 1 Nr. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 337) erlassenen Rechtsverordnungen sinngemäß. Im Falle

Entwurf

14. Ausschuß

rung, 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 Beteiligten 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

der Beseitigung einer Kreuzungsanlage gilt § 14 a Abs. 3 und 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sinngemäß.

(4) Die Erhaltungslast für die Kreuzungsanlagen 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.

(5) Wird der Betrieb der Versuchsanlage oder der Betrieb der kreuzenden Eisenbahnen dauernd eingestellt oder wird die kreuzende Straße eingezogen, so bleiben, falls nicht der Fall des § 12 a gegeben ist, die Beteiligten wie bisher verpflichtet, die Kreuzungsanlagen in dem Umfang zu erhalten und in Betrieb zu halten, wie es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert. § 14 a Abs. 1 Satz 2 und 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gelten sinngemäß.

(6) Über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahmen an Kreuzungen sowie die Kostentragung sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

§ 7

Veränderungssperre

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) Um die Planung der Versuchsanlage zu sichern, kann der Bundesminister für Verkehr **nach Anhörung der Landesplanungsbehörde** durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens zwei Jah-

Entwurf

14. Ausschuß

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 Anbringung 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

ren Planungsgebiete festlegen. **Die Gemeinden und Kreise, deren Bereiche durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen sind, sind vorher zu hören.** Auf die Planungsgebiete ist Absatz 1 sinngemäß anzuwenden. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung **auf** 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) Die Festlegung eines Planungsgebietes ist in den Gemeinden, deren Bereich betroffen **ist, ortsüblich bekanntzumachen.** Planungsgebiete sind außerdem in Karten kenntlich zu machen, die in den Gemeinden während der Geltungsdauer der Festlegung zur Einsicht auszulegen sind.

(5) *unverändert*

§ 8

Vorarbeiten

(1) *unverändert*

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

(3) *unverändert*

§ 9

unverändert

§ 10

unverändert

Entwurf

14. Ausschuß

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.

§ 11

Verwaltung und Betrieb der Versuchsanlage

(1) **unverändert**

(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 **einschließlich des Immissionsschutzes** 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) **unverändert**

§ 12

Andere Versuchsanlagen

(1) Die §§ 2, 3 5 bis 9 gelten sinngemäß auch in **den** Fällen, in denen Versuchsanlagen **zur Erprobung von Techniken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr** von anderen Stellen im öffentlichen Interesse errichtet und betrieben werden sollen. Die Zulässigkeit der Enteignung bestimmt sich in diesen Fällen nach den Vorschriften des Landesrechts. **Zuständig ist die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle.**

Entwurf

14. Ausschuß

(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.

(2) Für den Erlass der Rechtsverordnung nach § 7 Abs. 3 ist die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Stelle zuständig.

(3) Die nach den Vorschriften des Absatzes 1 durchzuführende Planfeststellung erfaßt das kreuzungsbeteiligte Stück einer Straße nur dann, wenn diese eine Bundesfernstraße ist.

(4) Wer eine nach den Vorschriften des Absatzes 1 errichtete Versuchsanlage betreiben will, hat vor der Inbetriebnahme Betriebsvorschriften aufzustellen und der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschriften müssen die Anforderungen enthalten, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung einschließlich des Immissionsschutzes an die Betriebsweise der Versuchsanlagen 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 in Betrieb genommen werden, wenn die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle die Betriebsvorschriften genehmigt hat.

§ 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.

§ 13

Anderung 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“.

§ 13

Anderung des Bundesbaugesetzes

In § 38 Satz 1 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341), zuletzt geändert durch § 46 des Bundeswaldgesetzes vom 2. Mai 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 1037), wird das Wort „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 **spurgeführten** 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.

§ 14

entfällt

§ 15

Fortgeltung anderer Gesetze

Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), zuletzt geändert durch

§ 15

unverändert

Entwurf**14. Ausschuß**

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.

§ 16**unverändert****§ 17****unverändert**