

Antrag

der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Hans Gottfried Bernrath, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Dr. Dietmar Mattered, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Dr. Margrit Wetzler, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Dr. Hans-Jochen Vogel und der Fraktion der SPD

Effektive Planungsbeschleunigung im Verkehrswegebau für ganz Deutschland statt einseitigen Rechtsabbaus in den neuen Bundesländern

Die Konzeption der Bundesregierung, im Entwurf eines Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes für die neuen Bundesländer durch einen Verzicht auf frühzeitige Umweltverträglichkeitsprüfung, durch eine Reduktion der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie durch die Einschränkung des Rechtsschutzes zu einer Verkürzung der Planungszeiten für Verkehrswege zu kommen, ist grundsätzlich falsch.

Diese Auffassung vertreten nicht nur die Mehrheit der Umweltminister der Länder, sondern auch die Naturschutzverbände, die Gewerkschaften sowie namhafte Planungsexperten.

Verfahrensbeschleunigung muß dem Ziel dienen, die mit einem Verkehrsprojekt verbundenen Probleme schneller zu erkennen und zu bewältigen, nicht aber, sie zu ignorieren. Dabei ist insbesondere eine frühzeitige Bürgerbeteiligung unverzichtbares Planungselement in einer Demokratie. Transparenz der Planung und demokratische Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie umfassende und frühzeitige Prüfung der Umweltverträglichkeit sind demokratisch gewachsene Errungenschaften, deren Aufgabe Akzeptanz und Qualität der Planungen ernsthaft gefährdet. Es kommt entgegen den Vorstellungen der Bundesregierung darauf an, Planungen organisatorisch und inhaltlich zu verbessern. Diese Aufgabe stellt sich bundesweit. Der folgende Antrag zeigt hierzu einen gangbaren Weg auf und berücksichtigt die besondere Situation der neuen Bundesländer durch ein Sofortprogramm für Sanierungsmaßnahmen.

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, so rasch wie möglich ein Planungsbeschleunigungsprogramm unter Beachtung der folgenden Grundsätze auszuarbeiten und umzusetzen:

1. Die Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Aufschwung dort und damit für eine rasche Angleichung der Lebensverhältnisse in ganz Deutschland. Das Verkehrs-wegenetz der neuen Bundesländer – insbesondere das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn, das die größte Dichte unter den europäischen Eisenbahnnetzen aufweist – bedarf in einer ersten Phase vor allem der Sanierung.

Abgesehen von notwendigen Lückenschlußmaßnahmen gefährdet eine vorrangige Konzentration auf zeit- und kostenaufwendige Neubauprojekte die dringend nötige Erhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur; insbesondere der Eisenbahninfrastruktur. Damit verbunden ist die Gefahr einer weiteren Veränderung des Modal-Split zu Lasten der Bahn. Um die im Haushalt ausgewiesenen Mittel rasch und zielgerichtet einsetzen und dadurch schnell positive Beschäftigungseffekte erzielen zu können, ist deshalb ein Sofortprogramm zur vorrangigen und koordinierten Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im vorhandenen Netz aufzustellen, die keinen aufwendigen Planungsvorlauf bedingen. Dabei ist der Schwerpunkt auf eine rasche und vollständige Nutzbarmachung des Schienennetzes – auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs – zu legen.

- 1.1 Im Bereich der Reichsbahnstrecken kommen u. a. folgende Maßnahmen in Betracht:
 - Sanierung der alkalibefallenen Schwellen, des Oberbaus und der Schienen vor allem an den Langsamfahrstellen, die z. Z. ca. 2500 Kilometer des Schienennetzes ausmachen;
 - Sanierung von Brücken und anderen Ingenieurbauten;
 - Elektrifizierung insbesondere der Verbindungsstrecken zum Netz der Deutschen Bundesbahn, um zeitaufwendige Lockwechsel überflüssig zu machen;
 - Umrüstung der streckenbegleitenden Signal- und Kommunikationstechnik auf Bundesbahnstandard.

Durch geeignete Sanierungsmaßnahmen ist nicht nur das Netz der Hauptstrecken, sondern auch das dichte Nebennetz der Deutschen Reichsbahn vor dem Verfall zu bewahren.

- 1.2 Im Bereich des Straßenbaus müssen Ausbau und Sanierung von Autobahnen und Bundesstraßen ebenfalls Vorrang vor umfangreichen Neubaumaßnahmen haben. Im Vordergrund muß dabei die Beseitigung von Unfallschwerpunkten stehen. Sanierung und Ausbau haben sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit zu orientieren.

2. Umfangreichere Ausbau- und Neubauprojekte in den neuen Bundesländern, aber auch im Westen der Bundesrepublik Deutschland, bedürfen einer deutlichen Straffung und Verkürzung des Planungsvorlaufs. Planungszeiten von 15 bis 20 Jahren sind nicht länger akzeptabel.

Eine Beschränkung der Planungsbeschleunigung auf Projekte in den neuen Ländern ist dabei nicht sachgerecht. Die Notwendigkeit schnellerer Umsetzung wichtiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen besteht angesichts

- des Zusammenwachsens der beiden Teile Deutschlands,
- des bevorstehenden europäischen Binnenmarktes,
- der Integration Osteuropas

bundesweit.

Die grundgesetzliche Forderung nach Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in ganz Deutschland bezieht sich nicht nur auf die Wirtschafts-, sondern auch auf die Rechtseinheit. Die Schaffung sondergesetzlicher Regelungen unter Einschränkung von Bürgerbeteiligung, Umweltverträglichkeitsprüfung und Rechtsschutz verhindert in Wahrheit eine schnelle Angleichung der Lebensverhältnisse. Sie ist auch nicht geeignet, wesentlich zur Planungsbeschleunigung beizutragen. Alle bisher vorliegenden Expertisen weisen darauf hin, daß Planungsverzögerungen im wesentlichen nicht durch Bürgerbeteiligung, Umweltverträglichkeitsprüfung oder ausufernde Inanspruchnahme der Gerichte, sondern durch Abstimmungs- und Entscheidungsschwierigkeiten zwischen Behörden und politischen Entscheidungsträgern im Vorfeld förmlicher Planungsverfahren entstehen. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, in einem Planungsbeschleunigungsprogramm für ganz Deutschland

- die Bürgerbeteiligung als unverzichtbares Element demokratischer Planungsverfahren unangetastet zu lassen,
- eine Umweltverträglichkeitsprüfung im wohlverstandenen Sinne der EG-Richtlinie sicherzustellen,
- auf die Verkürzung von Rechtsschutzmöglichkeiten für betroffene Bürger zu verzichten,

und statt dessen folgende Beschleunigungsmöglichkeiten im Rahmen des geltenden Rechts bzw. durch geringfügige Rechtskorrekturen zu nutzen:

- 2.1 Der wichtigste Faktor für die Planungsbeschleunigung – insbesondere in den neuen Bundesländern – ist ausreichende Planungskapazität innerhalb und außerhalb der Verwaltung. Dafür müssen mehr Mittel im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts zur Verfügung gestellt werden. Zugleich sind die Verwaltungen der neuen Bundesländer mit spezialisierten Verkehrswegeplanern und Planungsrechtlern, ggf. im Wege der Amts- und Verwaltungshilfe auszustatten.

2.2 Das Projektmanagement ist durch folgende Maßnahmen zu verbessern:

- Einsetzung eines für das jeweilige Projekt von Beginn bis Ende (Abschluß nicht nur der Planungs-, sondern auch der evtl. folgenden Gerichtsverfahren) federführenden staatlichen Projektmanagers,
- Bildung einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Projektmanagers, zusammengesetzt aus Vertretern der Fachbehörden und externen und unabhängigen Sachverständigen, mit eigenen Entscheidungskompetenzen und unmittelbarem Zugang zum Bundesminister für Verkehr und zu den Landesregierungen,
- Einbeziehung auch externer Planungsbüros zur projektbegleitenden Beratung und Erledigung nicht-hoheitlicher Arbeiten.

2.3 Der Verfahrensabschnitt der sogenannten Voruntersuchungen ist durch Verringerung der bisher hohen Anforderungen (Stichwort: flächendeckende Untersuchungen) zu straffen; durch die Festlegung von Ausschlußkriterien kann Untersuchungszeit gespart werden, ohne daß wesentliche raumordnerische Abstriche gemacht werden müssen.

Zur frühzeitigen Klärung von Konflikten und Meinungsverschiedenheiten ist das Verfahren nach § 5 UVPG (sogenanntes Scoping-Verfahren; frühzeitige Unterrichtung der betroffenen Behörden über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung) stärker zu nutzen. Dadurch lassen sich manche sonst später auftretende Verzögerungen vermeiden.

2.4 Bei der Festlegung der erforderlichen Unterlagen für das Raumordnungsverfahren sind überhöhte Anforderungen an die Detailgenauigkeit aufzugeben. Zur Beurteilung der überörtlichen Raumbedeutsamkeit eines Vorhabens reichen zeichnerische Darstellungen im Maßstab von 1:25 000 aus. Unnötiger Zeit- und Kostenaufwand für verfrühte Detailuntersuchungen kann so vermieden werden.

2.5 Die Vorlagegrenze für die Genehmigung von Vorentwürfen durch den Bundesminister für Verkehr ist auf Baumaßnahmen mit Gesamtkosten über 10 Millionen DM zu erhöhen. Ein Zeitbedarf von mindestens 9 Monaten für das verwaltungsinterne Genehmigungsverfahren wird so bei weniger bedeutsamen Vorhaben vermieden.

2.6 Die mit dem Vorentwurf zu erstellende detaillierte Kostenberechnung ist zu vereinfachen, da sie nach den bisherigen Erfahrungen bei Abschluß der Planfeststellung in der Regel überholt ist und dann ohnehin neu erarbeitet werden muß. Auf die arbeitsintensive Berechnung der Einzelkosten ist daher zu verzichten; ausreichend sind eine Übersicht zu den Gesamtkosten und zu ihrer Verteilung auf die Beteiligten sowie eine Kostenzusammenstellung für die Hauptbauteile.

- 2.7 Durch gesetzliche Fristen für die
- Einholung von Behördenstellungnahmen,
 - Abgabe von Stellungnahmen,
 - Auslegung von Plänen,
 - Erörterung und Stellungnahme der Anhörungsbehörde nach Abschluß der Erörterung

ist der zeitliche Ablauf des Planfeststellungsverfahrens zu straffen. Die Fristen sind mit Verlängerungsmöglichkeiten zu versehen, um im Einzelfall komplexen Sachproblemen angemessen Rechnung tragen zu können. Anders als im Gesetzentwurf des Bundesministers für Verkehr wird bei Beibehaltung des dem Planfeststellungsverfahren vorhergehenden Raumordnungsverfahrens die bei Fristsetzungen stets drohende Gefahr fehlerhafter Planungsentscheidungen begrenzt, da die bedeutsamen öffentlichen Belange bereits in den vorhergehenden Planungsabschnitten erörtert werden konnten.

- 2.8 Die Voraussetzungen für die Zustimmung des Bundes zum vorzeitigen Grunderwerb sind zu erweitern. Generell ist vorzeitiger Grunderwerb für zulässig zu erklären, wenn nur noch ein einziger Trassenkorridor in Frage steht (Raumordnungsverfahren abgeschlossen) und das Vorhaben in die höchste Dringlichkeitsstufe aufgenommen ist. Durch vorzeitigen Grunderwerb können zeitaufwendige Konflikte durch Enteignungsverfahren häufig vermieden werden.

- 2.9 Durch abschließende gesetzliche Aufzählung sind die Mängel zu bestimmen, die zur gerichtlichen Aufhebung von Planfeststellungsbeschlüssen führen können. Dies werden im wesentlichen offensichtliche Mängel sein, die auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind und nicht durch eine Planergänzung behoben werden können.

Abgesehen von der Verschärfung der Anforderungen an die gerichtliche Kontrolle von Planfeststellungsbeschlüssen erspart die damit verbundene Möglichkeit der Planergänzung die vollständige, zeitaufwendige Wiederholung des Planfeststellungsverfahrens.

- 2.10 Die Dauer von Gerichtsverfahren kann durch Fristen für Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Klage bei vorheriger Anordnung des Sofortvollzugs sowie für die Klagebegründung gestrafft werden.

Wesentlicher für eine rasche Abwicklung von Gerichtsverfahren ist allerdings eine ausreichende personelle Ausstattung der Verwaltungsgerichte mit Richtern, die für die komplexe Rechtsmaterie des Verkehrswegeplanungsrechts besonders qualifiziert worden sind.

Bonn, den 16. Oktober 1991

Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Hans Gottfried Bernrath
Carl Ewen
Elke Ferner
Klaus Hasenfratz
Dr. Ingomar Hauchler
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Walter Kolbow
Volkmar Kretkowski

Dr. Klaus Kübler
Dr. Dietmar Matteredne
Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Dr. Margrit Wetzel
Berthold Wittich
Dr. Peter Struck
Dr. Hans-Jochen Vogel und Fraktion

Begründung

1. Der Entwurf eines Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes der Bundesregierung ist kein akzeptabler Weg zur Lösung der anstehenden Probleme:
 - Es ist außerordentlich fraglich, ob der Gesetzentwurf tatsächlich zu Verkürzungen von Planungszeiten führen wird. Die Konzentration von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung auf die letzte Phase des Verfahrens (Planfeststellungsverfahren) schiebt die Probleme nur auf, löst sie aber nicht. Die Konflikte werden dadurch verschärft. Bis dahin ist das vorangehende Verfahren ohne jede öffentliche Kontrolle ein „Blinde-Kuh-Spiel“ mit hohen Verfahrensrisiken. Dies kann im Endeffekt sogar zu Verzögerungen der Planungen gegenüber dem heutigen Zustand führen. Nach Aussage der Planungsexperten muß ein vernünftiges Raumordnungsverfahren keinesfalls mehr als 1 bis 1½ Jahre dauern. Alle Experten betonen, daß die eigentlichen Verzögerungen heutiger Verfahren in der Voruntersuchungsphase vor der Eröffnung von förmlicher Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren liegen. Die dort liegenden Einsparungsmöglichkeiten werden von dem Gesetz nicht genutzt.
 - Ein Verzicht auf das Raumordnungsverfahren ist unter raumplanerischen Gesichtspunkten nicht vertretbar; der damit gleichzeitig verbundene Verzicht auf eine frühzeitige Umweltverträglichkeitsprüfung widerspricht dem Sinn der EG-Richtlinie. Die Berücksichtigung raumordnerischer Belange nur im „Benehmen“ mit den Landesbehörden reicht nicht aus, um die nötige Koordinierung zwischen den unterschiedlichen Belangen sicherzustellen. Dies bedeutet einen erheblichen Verzicht auf Planungsqualität.
 - Der Verzicht auf eine frühzeitige Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Beteiligung der Bürger führt zu einem wesentlichen Bedeutungsverlust dieses Instruments; die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nur noch zu einem „Accessoire im Planungsprozeß“. Die in der Begründung des Gesetzentwurfs genannte „materielle“ Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens ist ohne eine öffentliche Kontrolle wertlos. Großräumige Alternativen können im Planfeststel-

lungsverfahren nicht mehr sinnvoll diskutiert werden. Zweierlei Niveau zwischen Westen und Osten ist bei der Prüfung von Umweltbelangen nicht tolerabel.

- Der Wegfall der Bürgerbeteiligung bei „Änderungen“ von Verkehrswegen oder Flughäfen geht wesentlich zu weit. Der Begriff „Änderungen“ ist nicht definiert, so daß z. B. ein Projekt der Größenordnung der Startbahn West ohne jede öffentliche Erörterung geplant werden könnte.
- Ohne vorangehendes Raumordnungsverfahren ist eine Plangenehmigung anstelle des Planfeststellungsverfahrens mit hohen Risiken behaftet. Keine Behörde kann von sich behaupten, alle Rechte Dritter ohne öffentliche Anhörung einschätzen zu können. Die Probleme werden hierbei nur auf die spätere Klageebene verlagert.
- Es ist eine Frage der politischen Moral, ob man in Sachen Bürgerbeteiligung und Rechtsschutz den Bürgern im Osten gerade neuerworbene Rechte sofort wieder beschneidet. Eine gesplante Rechtslage hinsichtlich Umweltschutz, Bürgerbeteiligung und Rechtsschutz ist in einem geeinten Deutschland nicht hinnehmbar.

2. Die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung bedeutet nicht, daß die Notwendigkeit einer deutlichen Verkürzung der Planungszeiten im Verkehrswegebau insbesondere in den neuen Bundesländern – aber nicht nur dort – geleugnet würde. Entscheidend ist vielmehr, daß dieses von allen politischen Kräften übereinstimmend verfolgte Ziel mit demokratisch einwandfreien Mitteln und ohne Errichtung einer erneut gesplanten Rechtslage zwischen Ost und West erreicht wird. Der Antrag zeigt dazu einen gangbaren Weg auf, der im Detail noch ergänzt und abgerundet werden kann.

- 2.1 Der besonderen Situation der neuen Bundesländer wird durch eine Konzentration der finanziellen und personellen Planungskapazitäten auf die vorrangig durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen zur Erhaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes Rechnung getragen. Dies spielt vor allem bei dem beispielhaft dichten Schienennetz der Deutschen Reichsbahn eine entscheidende Rolle, das ohne schnelle Sanierung zu verrotten droht. Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die von niemandem mehr ernsthaft geleugnet wird, erzwingt hier rasches Handeln. Die Konzentration auf Neu- und Ausbau der großen Magistralen verkennt die ständig wachsende Bedeutung eines intakten Schienennetzes in die Regionen hinein. Die Chance zur Rettung einer bestehenden Eisenbahninfrastruktur jetzt nicht zu nutzen, bedeutet für eine nicht mehr ferne Zukunft ein vielfaches an Kosten und Umsetzungsproblemen.

Als vorrangig sanierungsbedürftige Strecken sind beispielhaft zu nennen:

- Lübeck–Rostock–Stralsund,
- Berlin–Rostock–Warnemünde,

- Wittenberge–Magdeburg–Halle–Leipzig,
- Berlin–Cottbus–Görlitz,
- Leipzig–Cottbus,
- Dresden–Chemnitz–Hof.

Beispiele für Sofortmaßnahmen im Bereich des Straßenbaus sind:

In Berlin:

Sanierung der Autobahnanschlüsse und Zubringer zum Berliner Ring.

In Sachsen:

- A 4: Kreuzungsausbaue Autobahndreieck Dresden-Nord
- A 14: Deckenerneuerung und Ausbau von Standstreifen Grenze–Nossen
- B 95: Ausbau Thum–Gelenau
- B 171: Deckenerneuerung Reichenau–Friedebach
- B 92: Ausbau in Plauen und Deckenerneuerung Plauen–Schönberg
- B 173: Deckenerneuerung Plauen–Treuen
- B 283: Deckenerneuerung Rautenkranz–Adorf
- B 101: Ausbau bei Mackersbach
- B 96: Deckenerneuerung Hoyerswerda–Großsärchen.

In Thüringen:

- A 4: Deckenerneuerung Hermsdorf–Eisenach
- A 9: Deckenerneuerung und Ausbau von Standstreifen im Bereich des Autobahnkreuzes Hermsdorf
- B 2: Ausbau Schleiz–Juchhöh
- B 85: Deckenerneuerung Probstzella–Hockeroda
- B 84: Ausbau Sünna–Butlar
- B 278: Ausbau Butlar–Motzlar
- B 285: Deckenerneuerung Kaltennordheim–Melpers
- B 7: Ausbau Grenze Hessen–Eisenach.

In Sachsen-Anhalt:

- A 2: Deckenerneuerung Grenze Brandenburg – Grenze Niedersachsen
- B 6: Ausbau Könnern–Aschersleben
- B 71: Deckenerneuerung Könnern – ehem. Bezirks-grenze Magdeburg
- B 79: Ausbau Grenze Niedersachsen–Dardesheim–Halberstadt
- B 80: Deckenerneuerung Sangershausen–Holstedt
- B 97: Ausbau Grenze Sachsen–Weißenfels
- B 180: Ausbau Hettstedt–Grenze Sachsen

- B 188: Sanierung Elbebrücke Tangermünde
- B 190: Ausbau Arendsee–Binde–Pretzier.

In Brandenburg:

- A 2: Deckenerneuerung Werder–Grenze Sachsen-Anhalt
- A 13: Deckenerneuerung Freiwalde–Richtung Süden
- A 19: Ausbau von Standstreifen Grenze Mecklenburg-Vorpommern–Werder
- A 115: Deckenerneuerung Babelsberg–Zehlendorf
- B 96: Deckenerneuerung Finsterwalde–Freienhufen
- B 97: Deckenerneuerung Tauer–Guben
- B 102: Deckenerneuerung Dahme–Lückau
- B 115: Deckenerneuerung Golßen–Lübben
- B 156: Deckenerneuerung Almosen–Sabrodt
- B 5: Deckenerneuerung Friesack–Nauen und Elstal–Staaken
- B 102: Deckenerneuerung Fohrde–Döberitz
- B 1: Deckenerneuerung Mänschow–Kietz, Münchenberg–Seelow und Münchenberg–Frankfurt/Oder
- B 109: Deckenerneuerung Prenzlau–Lindenhagen und Groß-Schönebeck–Berlin
- B 158: Deckenerneuerung Bad Freienwald–Hohenwutzen.

In Mecklenburg-Vorpommern:

- B 5: Deckenerneuerung Pritzier–Boizenburg
- B 104: Ausbau Klueß–Vietgest
- B 106: Deckenerneuerung Ludwigslust–Goldenstädt
- B 195: Ausbau Wittenberge–Dömitz
- B 321: Ausbau Hagenow–Warsow
- B 96: Deckenerneuerung Bergen–Sargard
- B 105: Deckenerneuerung Bentwisch–Ribnitz und Kröpelin–Wismar
- B 194: Deckenerneuerung Grimmen–Poggendorf
- B 108: Deckenerneuerung Waren–Teterow
- B 198: Deckenerneuerung Lübz–Vipperow.

Neben den genannten Maßnahmen, die jeweils Baukosten von mehr als 5 Millionen DM erfordern, kommen zahlreiche weitere schnell umsetzbare Sanierungsmaßnahmen am Fernstraßennetz der neuen Bundesländer mit geringerem Kostenaufwand in Betracht, die ebenfalls Gegenstand des Sofortprogramms sein müssen.

Ein Sofortprogramm mit Schwerpunkt auf der Sanierung vorhandener Verkehrswege vermeidet wegen der raschen Umsetzbarkeit den sich schon jetzt deutlich abzeichnenden Mittelrückfluß aus den neuen Bundesländern. Dieser findet statt,

weil aufwendige Planungsvorläufe für großangelegte Neu- und Ausbauprojekte nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten. Im Bewußtsein der Bevölkerung wird ein solcher Mittelrückfluß als katastrophales Versagen der Landesregierungen, aber auch der Bundesregierung gewertet. Daß die Bundesregierung zur Abhilfe nur einen Abbau von Planungsqualität und demokratischen Beteiligungsrechten vorzuschlagen hat, wird nichts an der Stimmungslage der betroffenen Bürger ändern. Entscheidend ist jetzt der sofortige und gleichzeitige Beginn einer Vielzahl von Sanierungsmaßnahmen, die in ihrer Gesamtheit mehr zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur beitragen als einige großangelegte Neubauprojekte.

- 2.2 Eine Abkürzung der zum Teil unzuträglich langen Planungszeiten für Neubauprojekte kann nur bundeseinheitlich erfolgen. Sonderrecht ausschließlich für die neuen Bundesländer verkennt – abgesehen von den o. a. grundsätzlichen politischen Bedenken – die verkehrspolitischen Herausforderungen, denen sich die gesamte Bundesrepublik Deutschland im Prozeß der europäischen Integration gegenübersteht. In den kommenden Jahren wird daher eine schnelle, gleichzeitig aber ökologisch vertretbare und von den Bürgern akzeptierte Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu einer der wichtigsten Staatsaufgaben werden. Dies bedingt bundeseinheitliche Regelungen zur Planungsbeschleunigung.

Der Antrag listet für ein bundeseinheitliches Programm zur Planungsbeschleunigung Elemente auf, die sowohl von den Verkehrsministern der Bundesländer wie auch von externen Gutachtern als geeignet angesehen werden, zu einer deutlichen Verkürzung der Planungszeiten beizutragen. Sie sind durchweg kurzfristig umsetzbar, zum Teil ohne vorherige Rechtsänderung.

Insgesamt ist auf diese Weise mindestens die von der Bundesregierung angestrebte Halbierung der heutigen Planungszeiten erreichbar, während der Regierungsentwurf nach Auffassung vieler Planungsfachleute bei umstrittenen Projekten eher zur Verhärtung der Konfrontation und damit zur Verlängerung der Planungsdauer beitragen wird.

