

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11)

A. Zielsetzung

Die Verkehrswege in den neuen Bundesländern befinden sich nach jahrzehntelanger Vernachlässigung zum größten Teil in einem desolaten Zustand und sind den Anforderungen des nach der Vereinigung erheblich gestiegenen und weiter zunehmenden Verkehrs nicht gewachsen. Sie sind zudem kaum auf einen Ost-West-Verkehr ausgerichtet und entsprechen nicht dem europäischen Standard. Dies hemmt Investitionen und verhindert die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Wirtschaft der neuen Länder, die sich aufgrund der Erblasten sozialistischer Kommandowirtschaft in einer Ausnahmesituation befindet.

Den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ kommt damit eine Schlüsselfunktion sowohl für den Aufschwung als auch für das verkehrliche Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer zu.

Die geplante Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11) ist eines der herausragenden Verkehrsbauvorhaben aus den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“. Mit ihrer Fertigstellung wird eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in den neuen Bundesländern geschaffen. Über die Anbindung an das Autobahnnetz im Raum Lübeck erhält die A 20 Anschluß an die Verbindung nach Nord-, West- und Südwesteuropa, über die Anbindung an die Autobahn Berlin–Stettin Anschluß nach Südost–Nordwesteuropa. Sie soll den nordostdeutschen und den nordwestdeutschen Raum verknüpfen und — unter Berücksichtigung des vorgesehenen „Rügenzubringers“ — die Hinterlandverbindung aller deutschen Ostseehäfen entscheidend verbessern. Außerdem wird die Stadt Wismar vom Durchgangsverkehr entlastet und ein verkehrlicher Engpaß beseitigt.

Der wirtschaftsfördernde Effekt des Vorhabens kann nur erreicht werden, wenn die erforderlichen Maßnahmen so schnell wie

möglich verwirklicht werden. Um das zu erreichen, muß für jeden Streckenabschnitt gesondert festgestellt werden, wie die Planung auf dem schnellsten Weg abgeschlossen werden kann.

Insbesondere innerhalb des Bereichs zwischen Rostock und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein sind im Zuge der vorhandenen Ostseeküstenstraße „B 105“ bei Wismar in besonders starkem Maße öffentliche und private Belange mit der Folge berührt, daß ein entsprechend höherer Zeitbedarf für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit Sicherheit zu erwarten ist. Die hierdurch eintretende Verzögerung von mindestens einem Jahr mit der Folge einer prognostizierten Dauer bis zum Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für den Streckenabschnitt Wismar West–Wismar Ost von insgesamt drei Jahren gilt es zu vermeiden.

B. Lösung

Über die Bauzulassung für den Abschnitt Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11) beschließt der Gesetzgeber.

Durch dieses Investitionsmaßnahmengesetz wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Die hierfür erforderlichen planerischen Unterlagen (z. B. Erläuterungsbericht, Übersichtskarten und Übersichtspläne, Bauwerksverzeichnisse, Querschnitte) *) wurden von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH — DEGES — im Auftrage der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, erarbeitet.

Das Investitionsmaßnahmengesetz über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11) verkürzt den Zeitraum für die Bauzulassung erheblich.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Durch das Gesetz selbst entstehen keine Kosten.

*) Als Sonderdruck verteilt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 900 00 — Ve 51/93 (NA 10)

Bonn, den 29. Juni 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Ein Beschluß des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf ist in der 657. Sitzung des Bundesrates am 28. Mai 1993 nicht zustandegekommen (Anlage 2).

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11)

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

§ 1

Zulassung des Vorhabens

(1) Zur Herstellung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist als Teil der hierfür notwendigen Infrastruktur die Bundesautobahn A 20 im Abschnitt Wismar West–Wismar Ost (Umgehung Wismar, Bau-km 31,7 — Bau-km 41,8) einschließlich der für den Betrieb des Verkehrsweges notwendigen Anlagen zu bauen. Der Bau erfolgt nach dem Plan, der diesem Gesetz als Anlagen 1 bis 12 beigelegt ist.

(2) Durch dieses Gesetz ist die Zulässigkeit der Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Weitere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen sind nicht erforderlich. Mit diesem Gesetz werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

§ 2

Änderungen und Ergänzungen des Planes

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den Plan nach § 1 unter Einhaltung der Grundzüge der Planung zu ändern und zu ergänzen, soweit nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Tatsachen bekannt werden, die der Ausführung des Vorhabens nach den getroffenen Festsetzungen entgegenstehen. Der Bundesminister für Verkehr hat dabei eine Abwägung aller betroffenen Belange vorzunehmen.

(2) Die nach dem Bundesfernstraßengesetz für Planfeststellungen zuständige Behörde hat zusätzliche Regelungen zu treffen,

1. soweit ihr die abschließende Entscheidung in dem Plan nach § 1 oder einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 vorbehalten ist,

Anlagen 1 bis 12 wurden als Sonderdruck verteilt.

2. wenn nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem Plan nach § 1 oder einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 entsprechenden Anlagen auf die benachbarten Grundstücke erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes auftreten und der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangt, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen,

3. soweit es sich um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung handelt.

Auf das Verfahren finden die für die Planfeststellung geltenden Vorschriften Anwendung.

(3) Über die Gültigkeit der Rechtsverordnungen nach Absatz 1 entscheidet auf Antrag das Bundesverwaltungsgericht. Auf das Verfahren finden die Vorschriften des § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechende Anwendung.

§ 3

Enteignungsverfahren, Enteignungsentschädigung, gerichtliches Verfahren

(1) Die Enteignung zugunsten des Trägers der Straßenbaulast ist zulässig, soweit sie zur Ausführung der in dem Plan nach § 1 und § 2 Abs. 1 und 2 festgestellten Bauvorhaben notwendig ist.

(2) Das Enteignungsverfahren richtet sich nach den §§ 104 bis 122 des Baugesetzbuchs mit der Maßgabe, daß für die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 116 des Baugesetzbuchs) § 4 dieses Gesetzes gilt.

(3) Für die Enteignungsentschädigung gelten die §§ 93 bis 103 des Baugesetzbuchs.

(4) Für das gerichtliche Verfahren zur Überprüfung der Entscheidungen der Enteignungsbehörde gelten die §§ 217 bis 232 des Baugesetzbuchs in Verbindung mit § 13 Abs. 3 des Rechtspflege-Anpassungsgesetzes vom 26. Juni 1992 (BGBl. I S. 1147) entsprechend.

§ 4

Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung des Verkehrsweges benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsan-

sprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger der Straßenbaulast auf Antrag in den Besitz einzuweisen. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrages auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Träger der Straßenbaulast und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Träger der Straßenbaulast und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger der Straßenbaulast Besitzer. Der Träger der

Straßenbaulast darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen. Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist sofort vollziehbar.

(5) Der Träger der Straßenbaulast hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

§ 5

Vertreter des Eigentümers

Sind die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück ungeklärt, so hat die kommunale Aufsichtsbehörde der Gemeinde, in der das betroffene Grundstück liegt, in den Fällen der §§ 3 und 4 auf Antrag der Enteignungsbehörde innerhalb von zwei Wochen nach Antragstellung einen Vertreter des Eigentümers zu bestellen. § 16 Abs. 3 und 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes findet Anwendung.

§ 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**I. Allgemeiner Teil**

1. Der zügige Aufbau der Wirtschaft in den neuen Bundesländern ist nur möglich, wenn Entscheidungen über Großinvestitionen, insbesondere im Verkehrsbereich, schnell getroffen und umgesetzt werden können. Da dies mit den herkömmlichen Planungsverfahren nicht möglich ist, müssen alle rechtlich möglichen Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden.

Die Beschleunigung der Planungsverfahren für Verkehrswege in den neuen Bundesländern, die auf der Grundlage des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174) erzielt werden kann, ist in Einzelfällen nicht ausreichend, das gesteckte Ziel auf schnellstmögliche Weise zu erreichen.

Deshalb hat die Bundesregierung zur Verwirklichung von Verkehrsprojekten durch Investitionsmaßnahmengesetze am 9. April 1991 folgenden Beschluß gefaßt:

1. Die Bundesregierung nimmt die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ im Vorgriff auf den Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan zustimmend zur Kenntnis und beauftragt den Bundesminister für Verkehr, die Planung unverzüglich in die Wege zu leiten.
2. Das Bundeskabinett beauftragt den Bundesminister für Verkehr, für die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ Investitionsmaßnahmengesetze vorzubereiten und die Ressortabstimmung hierüber einzuleiten.
2. Bei den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ handelt es sich neben den Schienen- und Wasserstraßenbaumaßnahmen um folgende sieben Straßenbauprojekte:
 1. A 20/Lübeck-Bundesgrenze (A 11),
 2. A 2/Hannover-Berlin und A 10 Berliner Ring (Süd- und Ostring),
 3. A 9/Berlin-Nürnberg,
 4. A 82/Göttingen (A 7)-Halle (A 14/A 9),
 5. A 14/Magdeburg-Halle
 6. A 44/Kassel-Eisenach und A 4/Eisenach-Görlitz,
 7. A 81/Erfurt-Schweinfurt und A 73/Suhl-Lichtenfels.

Diese sieben Straßenbauprojekte sind im Entwurf des Bedarfsplanes in der Stufe „Vordringlicher Bedarf (Überhang)“ ausgewiesen.

Mit Vorlage dieses Gesetzentwurfes beabsichtigt die Bundesregierung, für eine den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ zugehörige Straßenbaumaßnahme ihren Beschluß vom 9. April 1991 zu verwirklichen. Gegenstand dieses Investitionsmaßnahmengesetzes ist der Streckenabschnitt der Umgehung Wismar der Bundesautobahn Lübeck-Bundesgrenze (A 11).

Mit diesem Neubau soll durch die schnellstmögliche Verbesserung einer wichtigen Verkehrsverbindung ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der neuen Bundesländer geleistet und darauf hingewirkt werden, gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet herzustellen.

3. Die Wirtschaft in den neuen Bundesländern befindet sich wegen des äußerst schwierigen Umstrukturierungsprozesses in einer historisch einmaligen Ausnahmesituation. Insbesondere die Folgen der sozialistischen Kommandowirtschaft beeinträchtigen die Umstellung auf marktwirtschaftliche Verhältnisse und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern erheblich. Trotz positiver Anzeichen für eine Bewältigung des Strukturwandels und für den Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage insbesondere im Bausektor ist diese Ausnahmesituation weiterhin durch eine hohe Arbeitslosenquote in den neuen Bundesländern (Ende Dezember 1992 13,5 % = 1 100 749 Arbeitslose) und eine starke Abwanderungstendenz aus den östlichen in die westlichen Bundesländer (1990/91 ca. 470 000 Abwanderungen) gekennzeichnet. Auch für 1993 ist noch nicht mit einer nachhaltigen Verbesserung der Arbeitsmarktsituation zu rechnen. Die Arbeitslosenquote würde sich ohne die geleisteten Hilfen zur beruflichen Weiterbildung zu Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und der Möglichkeit zur Kurzarbeit nochmals wesentlich erhöhen. Von Kurzarbeit waren betroffen 233 431 Erwerbstätige, von der beruflichen Weiterbildung machten 887 555 Erwerbspersonen Gebrauch.

Zu den Faktoren, die Investitionen und damit den wirtschaftlichen Aufschwung insgesamt hemmen, gehört die völlig unzureichende Verkehrsinfrastruktur. Das vorhandene Verkehrsnetz ist weder vom Zuschnitt noch vom Zustand den Anforderungen des sprunghaft angestiegenen und sich weiter verstärkenden Verkehrsaufkommens gewachsen. Personen- und Güterverkehr sind stark behindert. Die Verkehrssicherheit ist in hohem Maße beeinträchtigt; die dramatischen Unfallzahlen machen dies deutlich. In den neuen Bundesländern wurden 1985 32 525, 1989 33 762 Unfälle mit Personenschäden registriert. Die Unfallstatistik 1990 weist 49 307 Unfälle auf und es ist für 1991 ein Anstieg um 29,1 % auf 63 659 Unfälle zu verzeichnen. Die Zahl der Verkehrstoten in den östlichen Bundes-

ländern belief sich 1985 auf 1 670, 1989 auf 1 784, 1990 auf 3 140 und stieg 1991 um weitere 18,9 % auf 3 733. Dieser Entwicklung muß schnell und energisch durch Neu- und Ausbau der Straßen entgegengewirkt werden.

Umweltpolitische Gesichtspunkte unterstreichen ebenfalls die Notwendigkeit eines raschen Ausbaus, denn dadurch lassen sich unerträgliche Staus und damit verbundene Lärm- und Abgasbelastungen, vor allem in Ortsdurchfahrten, vermeiden.

Den „Straßenprojekten Deutsche Einheit“ kommt unter diesem Blickwinkel eine Schlüsselfunktion sowohl für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern als auch für das verkehrliche Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländern zu. Sie sind unabdingbare Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft in den neuen Bundesländern und deren wirtschaftliche Verflechtung mit den alten Bundesländern und in Europa, denn sie erhöhen wesentlich die Standortattraktivität großräumig bedeutsamer Siedlungsschwerpunkte.

Der wirtschaftliche Aufschwung wird aber erheblich verzögert werden, wenn nicht *unverzüglich* ein länderübergreifendes leistungsfähiges Verkehrsnetz entsteht, das Anreize für Investitionen schafft. Die Investitionsbereitschaft privater Unternehmer in den neuen Bundesländern hängt wesentlich davon ab, wie sich die verkehrliche Anbindung der möglichen Wirtschaftsstandorte darstellt. Auf diesen Zusammenhang hat auch der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in seinem Jahresgutachten 1991/1992 (Nummer 463 ff., 474) nachdrücklich hingewiesen und die Nutzung der Möglichkeiten zur Beschleunigung gefordert.

Die unverzügliche Verbesserung der verkehrlichen Situation wird deshalb wesentlich dazu beitragen, die Investitionsbereitschaft zu fördern. Nur durch Investitionen wird der Erhalt bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in den neuen Bundesländern möglich sein. Ziel ist letztlich, eine weitere Zunahme der Arbeitslosigkeit sowie eine weitere Abwanderung in die alten Bundesländer mit allen damit verbundenen politischen und sozialen Problemen zu verhindern und der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet einen Schritt näher zu kommen.

Die Dringlichkeit einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern ist anders als bisher in der Bundesrepublik Deutschland nicht nur aus der Zukunftsvorsorge für ein weiterhin wachsendes Verkehrsaufkommen begründet. Vielmehr ist überhaupt die Grundlage für ein den heutigen Ansprüchen des Verkehrs gerechtwerdendes Verkehrsnetz zu schaffen. Mit dem 3. Oktober 1990 ist insoweit schlagartig eine neue Situation entstanden.

4. Wesentliches Hindernis für einen schnellen wirtschaftsfördernden Effekt von Bauvorhaben sind

nicht die Bauzeiten, sondern die langwierigen Planungsphasen.

Eine spürbare Beschleunigung der Planung kann bereits durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz erreicht werden. Durch die darin enthaltenen Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung wird eine Reduzierung der Planungszeiten auf etwa die Hälfte der bisherigen Dauer erwartet. Das bedeutet allerdings, daß auch nach Maßgabe des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes mit einer reinen Planungszeit von fünf bis zehn Jahren gerechnet werden muß, bevor mit dem Bau begonnen werden kann. Der notwendige Beitrag zum *kurzfristigen* Wirtschaftsaufschwung ist damit nicht möglich.

Die von der Bundesregierung eingesetzte „Arbeitsgruppe zur Prüfung von Möglichkeiten der Beschleunigung des Baus oder der Änderung insbesondere von Verkehrswegen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik“ ist vor diesem Hintergrund in ihrem abschließenden Bericht vom 8. Januar 1991 zu dem Ergebnis gekommen, daß es in dieser Situation zulässig sein kann, die an sich der Verwaltung zugewiesene und fachgerichtlicher Kontrolle unterliegende unmittelbare Zulassung von Bauvorhaben im Verkehrsbereich durch Gesetz zu treffen.

5. Von dieser Möglichkeit wird im Falle des Neubaus der Bundesautobahn Lübeck-Bundesgrenze (A 11) bezogen auf den Streckenabschnitt der Umgehung Wismar Gebrauch gemacht.

Der A 20 kommt in der Bundesverkehrswegeplanung ein hoher Stellenwert zu. Dies liegt daran, daß aus der Vollendung der Einheit Deutschlands großräumige Verkehrsbeziehungen resultieren und das Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich gewachsen ist. Die Ostseeküstenstraße B 105 zwischen Stralsund und Selmsdorf weist eine Zuwachsrate allein von 1991 zu 1990 zwischen 50 % und 150 % auf, der Verkehrszuwachs ist weiterhin überproportional.

Die A 20 ist Teil einer Verkehrsachse von nationaler und europäischer Bedeutung. Sie soll den nordostdeutschen mit dem nordwestdeutschen Raum verknüpfen und — unter Berücksichtigung des vorgesehenen „Rügenzubringers“ — die Hinterlandverbindung aller deutschen Ostseehäfen entscheidend verbessern.

Sowohl die Entwicklungsziele für die Hafenstandorte als auch diejenigen zur Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft und des Fremdenverkehrs sind auf eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung in Küstennähe angewiesen.

Über die Anbindung an das Autobahnnetz im Raum Lübeck erhält die A 20 Anschluß an die Verbindungen nach Nord-, West- und Südwesteuropa, über die Anbindung an die Autobahn Berlin-Stettin Anschluß nach Südost- und Nordosteuropa. Wegen dieser Bedeutung wird die A 20 zur Beseitigung der bestehenden verkehrlichen

und strukturellen Ausnahmesituation in spürbarem Umfang beitragen. Es ist erforderlich, damit zu einem frühen Zeitpunkt durch Verwirklichung verkehrswirksamer Teilabschnitte zu beginnen.

Eine solche Möglichkeit bietet sich für die Umgehung Wismar, einen wichtigen Teilabschnitt der A 20 Lübeck-Bundesgrenze (A 11) an. Die Begrenzung der Umgehung Wismar ist planerisch stabil. Der Teilabschnitt hat einen eigenen Verkehrswert. Von den noch offenen Fragen in den Nachbarabschnitten wird er nicht berührt und präjudiziert diese seinerseits nicht. Angesichts der Ausnahmesituation und der Dringlichkeit der Behebung müssen die Möglichkeiten einer abschnittswisen Verwirklichung und der teilweisen Abhilfe ausgeschöpft werden.

Innerhalb des Bereiches zwischen Rostock und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein ist im Zuge der vorhandenen Ostseeküstenstraße „B 105“ die Stadt Wismar — insbesondere mit dem Teilstück entlang der Altstadt — ein äußerst problematischer Engpaß, in dem es — durch die Überlagerung von innerstädtischem und Durchgangsverkehr auf der einen zweistreifigen, durch eine Vielzahl angeschlossener Stadtstraßen mit lichtsignalgeregelten Knotenpunkten gekennzeichneten Straße — zu regelmäßigen, oft über mehrere Stunden dauernden Staus kommt und der sowohl wegen der erheblichen Zeitverluste für den Verkehr als insbesondere auch wegen der unerträglichen Belastungen für die Bewohner der Stadt baldmöglichst beseitigt werden muß. Die Tatsache, daß sich die verkehrliche Engpaßsituation in Wismar zum Dauerzustand entwickelt hat, hat Folgewirkungen, die weit über die rein verkehrliche Behinderung hinausreichen. Das Nadelöhr B 105 insbesondere in Wismar führt zu einer schwerwiegenden Behinderung der dringend notwendigen Aufbau-, Ansiedlungs- und Entwicklungsaktivitäten im mecklenburgischen Küstenraum. Schnelle Abhilfe ist geboten. Auch Abschnittslösungen, die bald wenigstens eine partielle Besserung bringen, müssen ausgeschöpft werden. Dies wird mit dem vorgesehenen Abschnitt erreicht.

6. Für die Planung des Autobahnabschnitts reichen die mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz ermöglichten Beschleunigungen nicht aus, um sie in einer ihrer herausragenden Bedeutung und Dringlichkeit angemessenen Zeit durchzuführen.

Hinreichend gesicherte konkrete Erfahrungen, wie lange eine Planung bei Anwendung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes dauert, liegen noch nicht vor. Nach den Erfahrungen der Straßenbauverwaltung mit dem herkömmlichen Planungsrecht ist in der Planungsstufe der *Linienbestimmung* auch unter Berücksichtigung der gestrafften raumordnerischen Prüfung durch die Landesplanungsbehörden und der erleichterten Entscheidung durch den Bundesminister für Verkehr von einem Zeitaufwand von zehn Monaten *auszugehen*.

Bei der Einschätzung des Zeitbedarfs für das Planfeststellungsverfahren kann nicht lediglich eine Addition der im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vorgesehenen Fristen zugrunde gelegt werden. So ist zu berücksichtigen, daß es im Planfeststellungsverfahren auch nach Maßgabe des Beschleunigungsgesetzes Verfahrensschritte gibt, die gesetzlich nicht befristet sind (z. B. die Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Verwaltung). Ferner liegen Risikofaktoren für Verzögerungen darin, daß die Überschreitung gesetzlich festgelegter Fristen z. B. durch die Anhörungsbehörde, die Träger öffentlicher Belange sowie durch Gemeinden sanktionslos möglich ist. Die Wahrscheinlichkeit, daß es zu kummulierenden Fristüberschreitungen kommt, ist bei den Verwaltungsbehörden der neuen Länder, die sich nach wie vor im Prozeß des Aufbaus befinden, und infolgedessen noch nicht die Leistungsfähigkeit der Verwaltungen in den alten Ländern haben können, beträchtlich. Dies gilt für den Autobahnabschnitt der Umgehung Wismar in besonderem Maße. Dort ergeben sich zusätzliche Schwierigkeiten insbesondere dadurch, daß die Autobahn neben ihrer Qualifikation als Schnellstraße auch die Funktion einer Ortsumgehung von Wismar übernehmen muß, um die Stadt vom dichten Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Bewältigung der dabei bestehenden Konflikte zwischen den Belangen der hochempfindlichen Umwelt außerhalb der Stadt, des Städtebaus sowie den Interessen der Wohnbevölkerung und der Landwirtschaft ist besonders schwierig und in einem förmlichen Verwaltungsverfahren zeitraubend. Bei Berücksichtigung aller Umstände einschließlich der Unwägbarkeiten im Einzelfall ist die Dauer des Planfeststellungsverfahrens bei Anwendung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes mit etwa zwei Jahren anzusetzen.

Danach ergibt sich insgesamt für die verfahrensrechtlich geregelten Planungsphasen (Raumordnung und Linienbestimmung zehn Monate, Planfeststellungsverfahren zwei Jahre) eine Zeitdauer von fast drei Jahren. Diese Zeitdauer ist wegen der verkehrlichen Bedeutung des Autobahnabschnitts, der durch seine Funktion sowohl für die überregionalen Verkehrsbeziehungen als auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Region sowie im Hinblick auf die problematischen Belastungen für die Bewohner von Wismar, die aus der derzeitigen Verkehrssituation resultieren, weitestmöglich zu reduzieren.

7. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht deshalb die Zulassung für den Bau des Streckenabschnittes der Umgehung Wismar nach Maßgabe des in § 1 genannten Planes vor. Bei zügiger Behandlung in den gesetzgebenden Körperschaften kann ein Investitionsmaßnahmengesetz in wesentlich kürzerer Zeit verabschiedet werden, als für die Durchführung einer Linienbestimmung und eines Planfeststellungsverfahrens benötigt wird.

Mit der Zielsetzung eines Investitionsmaßnahmengesetzes ist es auch vereinbar, dieses im

Interesse der Realisierung eines umfassenden — eilbedürftigen — Vorhabens auf einen einzelnen Streckenabschnitt zu beschränken. Um einen möglichst hohen Grad von Gewißheit zu erreichen, daß das Verfahren so früh wie möglich realisiert wird, muß für jeden Streckenabschnitt gesondert festgestellt werden, wie die Planung auf dem schnellsten Weg abgeschlossen werden kann. Es müssen deshalb alle Unwägbarkeiten, die mit einer Planfeststellung verbunden sind, wie vorstehend geschehen bewertet werden. Die Anwendung eines Investitionsmaßnahmengesetzes für den Autobahnabschnitt Umgehung Wismar ist hier sachlich geboten und gerechtfertigt, schon im Hinblick darauf, daß für die Gesamtstrecke der A 20 die besondere Dringlichkeit festgestellt und sie infolgedessen als „Straßenbauprojekt Deutsche Einheit“ ausgewiesen ist. Insbesondere aber muß aufgrund der unerträglichen Situation in der Stadt Wismar für eine möglichst umgehende Entlastung Sorge getragen werden. Der Zeitbedarf für eine von Verfahrensvorschriften „befreite“ Raumordnung und Linienbestimmung ist mit etwa drei Monaten anzusetzen, für ein Gesetzgebungsverfahren vom Kabinettsbeschuß bis zur Verkündung im Bundesgesetzblatt beträgt er nach den Erfahrungen mit eilbedürftigen Gesetzen sechs bis sieben Monate.

Eine Gegenüberstellung mit dem zu erwartenden zeitlichen Aufwand bei Durchführung der Planung für den Autobahnabschnitt Umgehung Wismar nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz von fast drei Jahren macht deutlich, daß die Planung über ein Investitionsmaßnahmengesetz für diesen Streckenabschnitt einen Zeitvorteil von zwei Jahren bringt.

8. Zusätzlich in die Betrachtung einbezogen werden muß auch der Zeitvorteil bei der planerischen Vorbereitung von Investitionsmaßnahmengesetzen für die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“: Nach den bisherigen Erfahrungen des Bundesministers für Verkehr ist für die Voruntersuchung, d. h. für den Zeitraum von Planungsauftrag bis zur Einleitung förmlicher Verfahren für die Linienfindung, eine Zeitdauer von vier Jahren anzusetzen.

Demgegenüber hat der Kabinettsbeschuß vom 9. April 1991 zur Umsetzung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ durch Investitionsmaßnahmengesetze für die planerische Vorbereitung im Autobahnneubauabschnitt Umgehung Wismar bereits für eine spürbare Beschleunigung gesorgt. Der Beschleunigungseffekt liegt darin, daß die Vorbereitung für ein Gesetzgebungsvorhaben zum einen dazu zwingt, zum anderen die Möglichkeit eröffnet, den Planentwurf zügig und ohne förmliche Verfahren mit den Planungsbehörden der Länder, den Trägern öffentlicher Belange sowie den Kreisen und Kommunen abzustimmen und dabei auch die betroffene Öffentlichkeit angemessen einzubeziehen.

Im Falle des Neubauabschnittes Umgehung Wismar hat dies dazu geführt, daß für die Erstellung

des Planentwurfs als Folge des Kabinettsbeschlusses vom 9. April 1991 weniger als zwei Jahre benötigt wurden, was zu einer erheblichen Beschleunigung beigetragen hat.

9. Der Weg über das Investitionsmaßnahmengesetz ermöglicht es, ohne verfahrensrechtliche Formalitäten auf schnelle Weise alle für die Erstellung der Planunterlagen notwendigen Informationen zu gewinnen, ohne daß in materieller Hinsicht an der Qualität der planerischen Vorbereitung für die Bauzulassung kraft Gesetzes wesentliche Abstriche gemacht wurden. Insbesondere wurden zur Ermittlung der bei der Zulassung des Vorhabens zu berücksichtigenden und abzuwägenden öffentlichen und privaten Belange sowie zur Wahrung der den Ländern und Gemeinden zustehenden Mitspracherechte Abstimmungen mit den zuständigen Behörden durchgeführt, die sich inhaltlich an den für Planungsverfahren geltenden Rechtsvorschriften orientierten. Die betroffenen Bürger wurden durch informelle Anhörungen (Informations- und Erörterungsveranstaltungen) über das Vorhaben und den Plan unterrichtet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zu äußern. Anregungen und Bedenken wurden aufgenommen und in die vorbereiteten Erwägungen einbezogen. Die Darstellung der Ergebnisse der Abstimmungen und die Abwägung öffentlicher und privater Belange enthält der Plan, der einen alle Untersuchungsergebnisse zusammenfassenden Erläuterungsbericht einschließt. Dabei sind einbezogen eine raumordnerische Beurteilung und die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Der Plan ist als Anlage Teil des Gesetzes.
10. Da angesichts des immensen Nachholbedarfs für die Vielzahl der zu planenden und zu bauenden Straßenprojekte die personellen und materiellen Kapazitäten für die Bauplanung in den Auftragsverwaltungen der neuen Länder nicht ausreichen, ist für die „Bundesfernstraßenprojekte Deutsche Einheit“ die private Gesellschaft „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ -DEGES- gegründet worden. Die DEGES ist u. a. für die effiziente Organisation der Planung, die Bauvergabe sowie für die Überwachung und Betreuung der Bauausführung des Abschnittes Umgehung Wismar tätig.
11. Der Gesetzentwurf hat auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte keine Auswirkungen. Für den Bundeshaushalt entstehen aus der durch das Gesetz bewirkten Bauzulassung keine Mehrkosten gegenüber einer in einem förmlichen Verwaltungsverfahren erteilten Bauzulassung. Gemessen an den Auswirkungen des insgesamt in der Bauwirtschaft zu verzeichnenden Nachfrageschubs und der damit verbundenen Kapazitätsforderungen bzw. Kostenbelastungen ist die Wirkung des Gesetzes auf die Nachfrage von Bauleistungen so gering, daß Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, nicht in nennenswertem Umfang zu erwarten bzw. nicht zu quantifizieren sind.

II. Besonderer Teil**Zu § 1**

§ 1 regelt die Voraussetzungen und Rechtswirkungen der Zulassung des Bauvorhabens. Die Zulassung bezieht sich auf die Bundesautobahn A 20 im Abschnitt Wismar West bis Wismar Ost („Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“). Einbezogen sind die für den Betrieb des Verkehrsweges notwendigen Anlagen.

Absatz 1 Satz 1 nennt als Zweck der Baumaßnahme die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als notwendige Voraussetzung zur Herstellung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Durch die Aufnahme des Gesetzesmotives in den Gesetzestext soll verdeutlicht werden, daß die unmittelbare Bauzulassung des Verkehrswegevorbahens durch ein Gesetz in einer besonderen historischen und verfassungsrechtlich bedeutsamen Situation erfolgt: Es geht darum, durch die rasche Verbesserung der verbindenden Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern eine der notwendigen Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern und für gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland und zugleich eine international bedeutsame Verbindung zu Nord- und Osteuropa zu schaffen. Zur Behebung der nach der Herstellung der Einheit Deutschlands in den neuen Bundesländern entstandenen wirtschaftlichen und verkehrlichen Ausnahmesituation ist es gerechtfertigt, die sonst der Verwaltung zustehende Zulassung von Verkehrswegevorbahen durch Gesetz auszusprechen.

Das Gesetz wird damit in den verfassungsrechtlichen Zusammenhang der Maßnahmen gestellt, die im weiteren Sinne der Verwirklichung und Vollendung der Einheit Deutschlands dienen.

Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes ergibt sich für die Bundesstraßen des Fernverkehrs aus Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes. Zur Wahrung der dem Land Mecklenburg-Vorpommern bei der Planung und Bauzulassung von Bundesfernstraßen zustehenden Mitspracherechte sind die zuständigen Landesbehörden bei der planerischen Vorbereitung des Vorhabens beteiligt worden. Die Rechte des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden zudem dadurch gewahrt, daß das Gesetz die Zustimmung des Bundesrates vorsieht.

Das Gesetz läßt das Vorhaben einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen unmittelbar zu (Absatz 2 Satz 1). Ein weiterer Ausführungsakt ist nicht erforderlich. Dem Gesetz kommt damit insgesamt eine vergleichbare Rechtswirkung zu, wie sie sonst durch einen Planfeststellungsbeschluß herbeigeführt wird. Neben dem Gesetz sind zur Zulassung der baulichen Maßnahmen keine weiteren öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und Planfeststellungen erforderlich. Zum anderen regelt das Gesetz — ebenfalls wie ein Planfeststellungsbeschluß — rechtsgestaltend die Beziehungen zwischen der Bundesstraßenverwaltung als Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen. Absatz 2 Satz 2

und 3 stellt dies in Anlehnung an den Wortlaut des § 75 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes klar.

Wie bei einem Planfeststellungsbeschluß ergibt sich die Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der Folge- und Begleitmaßnahmen nicht allein aus dem Vorschriftenenteil, sondern aus den Anlagen, bestehend aus zeichnerischen Darstellungen in dem Plan sowie weiteren Erläuterungen. Um diesen Rechtswirksamkeit zu verleihen, bestimmt Absatz 1 Satz 2 zum einen, daß der Plan in mehreren Anlagen Teil des Gesetzes ist; zum anderen verpflichtet der Wortlaut zum Bau nach Maßgabe des Planes.

Zu dem Plan gehören folgende Anlagen:

1. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht enthält die Beschreibung des Vorhabens. Hieraus ist im einzelnen ersichtlich, aus welchen Gründen der Gesetzgeber sich für eine von mehreren möglichen Trassen entschieden und andere in der Abwägung verworfen hat. Der Erläuterungsbericht enthält die Begründung für die getroffenen Festlegungen; er spiegelt die Abwägung wider, die der Gesetzgeber zwischen den zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belangen vorgenommen hat. Hierzu gehören die grundrechtlich geschützten Belange Privater ebenso wie die Rechte von Ländern und Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden, die der Gesetzgeber in seine Entscheidung einbezogen und berücksichtigt hat. Der Erläuterungsbericht beschreibt und bewertet die Wirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, auch in bezug auf die Raumordnung. Er ist somit der wichtigste Teil der Anlagen und der Begründung der getroffenen Entscheidung. Im Erläuterungsbericht wird auch dargelegt, wie sich das durch das Gesetz getroffene „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ in die Grundsätze der Verkehrswegeplanung einfügt.

Der Erläuterungsbericht enthält weiterhin den Bericht über die durchgeführte Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange sowie die Beteiligung von Gemeinden und sonstigen Gebietskörperschaften. Er gibt außerdem Aufschluß darüber, in welcher Weise die Betroffenen unterrichtet wurden und ihren Standpunkt vertreten konnten.

2. Übersichtskarte

2.1. Maßstab 1 : 500 000

2.2. Maßstab 1 : 200 000

Diese Übersichtskarte stellt das Vorhaben in seiner Gesamtheit dar. Sie verdeutlicht die Linienführung des Vorhabens und dessen Lage im Gesamtverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland.

3. Übersichtskarte

Maßstab 1 : 50 000

Diese Übersichtskarte enthält die Darstellung der gewählten Trasse sowie der vom Gesetzgeber geprüften Alternativen.

4. *Übersichtslageplan und -höhenplan (Längsschnitt)*

Aus dieser Karte ist die Lage des Vorhabens und seine — auch höhenmäßige — Einbettung in die Landschaft im engeren Planungsraum ersichtlich.

5. *Verzeichnis der Bauwerke, Versorgungsleitungen und sonstiger Anlagen*

Das Bauwerksverzeichnis enthält die Beschreibung der im Zusammenhang mit dem Vorhaben zu errichtenden Bauten; es ermöglicht darüber hinaus den Überblick über Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit der baulichen Maßnahme.

6. *Querschnitte*

Die Querschnitte geben die Abmessungen des Verkehrsweges, das Quergefälle, Lärmschutz- und Entwässerungseinrichtungen etc. im Schnitt rechtwinklig zur Achse des Verkehrsweges wieder.

7. *Lageplan und Höhenplan*

Lageplan und Höhenplan zeigen die Baumaßnahme im Grundriß und im Aufriß. Sie enthalten im einzelnen alle Festlegungen, die zur Durchführung des Vorhabens getroffen worden sind. Nach diesen Plänen wird die Baumaßnahme gebaut.

8. *Versorgungsleitungsplan*

Nach diesem Plan werden alle von dem Vorhaben betroffenen bzw. zu ändernden Versorgungsleitungen dargestellt, soweit sie nicht bereits in anderen Anlagen des Planes enthalten sind.

9. *Grunderwerbsverzeichnis*

Dieses Verzeichnis enthält die Beschreibung der wegen des Vorhabens zu erwerbenden Flächen und Gebäude. Es führt die Eigentümer der Grundflächen, deren Nutzungsart und Größe sowie den Umfang der Inanspruchnahme auf.

10. *Grunderwerbsplan*

Der Grunderwerbsplan enthält in einem Maßstab, der die Grundstücksgrenzen erkennen läßt, die zu erwerbenden Flächen und Gebäude in zeichnerischer Darstellung. Außer der genauen Bezeichnung der Grundstücke und der Eigentümer werden die äußeren Begrenzungslinien der zu erwerbenden und der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen, Nutzungsbeschränkungen und weitere Einzelheiten dargestellt.

11. *Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung*

Im Sinne von § 8 Abs. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes werden dargestellt

- der Zustand von Natur und Landschaft sowie die Auswirkungen des Vorhabens,

- Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben erforderlich sind.

Hieraus sind die Abwägungen ersichtlich, die der Gesetzgeber zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Umwelt vorgenommen hat.

12. *Pläne mit Erläuterungen zum Lärmschutz*

Diese Pläne beschreiben die Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf Lärmimmissionen und die zur Verminderung des Lärms getroffenen Festlegungen.

Zu § 2

Da die Festlegungen zur Ausführung des Vorhabens durch Gesetz getroffen werden, müßten Änderungen des Planes grundsätzlich ebenfalls durch Gesetz erfolgen. Die Regelungen des § 2 durchbrechen dieses Prinzip, um in bestimmten Fällen nach Inkrafttreten des Gesetzes beschleunigt Änderungen des Planes vornehmen zu können.

Absatz 1 ermöglicht Planänderungen für den Fall, daß nach dem Inkrafttreten des Gesetzes der Ausführung des Vorhabens entgegenstehende Tatsachen bekannt werden, die — wenn sie dem Gesetzgeber bekannt gewesen wären — zu anderen Festlegungen geführt hätten. Für diesen Fall wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, den Plan nach § 1 durch Rechtsverordnung zu ändern. Er hat dabei die Abwägung aller betroffenen Belange vorzunehmen. Dabei werden insbesondere auch die im Grundeigentum Betroffenen in das Entscheidungsverfahren einbezogen. Die Grundzüge der Planung müssen durch die Rechtsverordnung unberührt bleiben.

Absatz 2 sieht darüber hinaus drei Fallkonstellationen vor, in denen die für Planfeststellungen nach dem Bundesfernstraßengesetz zuständige Behörde zusätzliche Regelungen zu den Festlegungen des Planes nach § 1 bzw. nach § 2 Abs. 1 zu treffen hat. Zuständig ist die oberste Landesstraßenbaubehörde oder die nach § 22 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom Land bestimmte Behörde.

Absatz 2 Nr. 1 ermöglicht solche zusätzlichen Regelungen, wenn der Gesetzgeber bzw. der Bundesminister für Verkehr der nach dem Bundesfernstraßengesetz zuständigen Behörde eine abschließende Entscheidung in den Plänen nach § 1 bzw. in einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 ausdrücklich vorbehalten hat.

Der Behörde werden nur solche Entscheidungen vorbehalten, die die grundsätzlichen Festlegungen des Gesetzgebers und die zugrundeliegenden Abwägungen unberührt lassen.

Absatz 2 Nr. 2 regelt den Fall, daß erst nach Inkrafttreten des Gesetzes Wirkungen des Vorhabens oder der festgelegten Anlagen auf benachbarte Grund-

stücke auftreten, die vom Gesetzgeber nicht vorhergesehen wurden, und der Betroffene Vorkehrungen oder Anlagen verlangt, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen.

Absatz 2 Nr. 3 erfaßt die Fälle, in denen nach Inkrafttreten des Gesetzes Planänderungen von nur unwesentlicher Bedeutung (z. B. nachträglicher Lärmschutz) erforderlich sind, gleich aus welchem Grund sie herrühren. In diesen Fällen wäre es wegen der Geringfügigkeit der erforderlichen Änderung unverhältnismäßig, eine Änderung des Gesetzes durch den Gesetzgeber vorzusehen oder eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 zu erlassen.

Für das von der Planfeststellungsbehörde zu beachtende Verfahren knüpft Absatz 2 Satz 2 an das bestehende Verwaltungsverfahren an. Insbesondere gelten die verfahrensrechtlichen Regelungen der §§ 74 bis 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes sowie das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und das Bundesfernstraßengesetz. Die Behörde entscheidet in den Fällen des Absatzes 2 Satz 1 durch Beschluß.

Absatz 3 unterwirft die Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr, die aufgrund des Absatzes 1 erlassen werden, einem besonderen Normenkontrollverfahren, das auf Antrag vom Bundesverwaltungsgericht durchzuführen ist. Für das gerichtliche Verfahren gilt § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend. Damit wird in Anlehnung an Regelungen zur Nachprüfung untergesetzlicher landesrechtlicher Normen (zum Beispiel Bebauungspläne) ein effektiver Rechtsschutz bei Planänderungen durch Rechtsverordnungen gewährt.

Zu § 3

§ 3 regelt für die Enteignung das Verwaltungsverfahren, die Enteignungsentschädigung und das gerichtliche Verfahren, indem auf die entsprechenden Vorschriften des Baugesetzbuchs verwiesen wird. Das Gesetz verzichtet auf eine grundsätzlich mögliche Enteignung durch Gesetz; es beschränkt sich auf die Erklärung der Zulässigkeit der Enteignung. Die Vorschrift ist angelehnt an den Wortlaut des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes.

Zu § 4

§ 4 übernimmt die Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes über die vorzeitige Besitzeinweisung. Durch die Regelungen wird sichergestellt, daß nach Inkrafttreten des Gesetzes die benötigten Grundstücke schon dann für Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden können, wenn eine Enteignung noch nicht erfolgt ist.

Die Vorschrift enthält hierfür die erforderlichen Verfahrens- und Entschädigungsregelungen. Dabei sorgt Absatz 4 Satz 3 einerseits für eine zügige Verfahrensdurchführung; andererseits erlaubt die Vorschrift, die Belange der betroffenen Eigentümer zu berücksichtigen und z. B. unzumutbare Räumungsfristen zu vermeiden.

Zu § 5

§ 5 trifft — wiederum in Anlehnung an das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz — Vorsorge für die Fälle, in denen Unkenntnis über die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück besteht. Hiermit muß in den neuen Bundesländern auch weiterhin gerechnet werden.

Wenn sich der Eigentümer eines Grundstücks trotz hinreichender Bemühungen nicht ermitteln läßt und eine weitere Klärung der Eigentumsverhältnisse mit unverhältnismäßig großem Aufwand verbunden wäre, so soll für den nicht bekannten Eigentümer ein Vertreter handeln können, wenn es um die Enteignung (§ 3) und die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 4) geht.

Vorsorglich wird für diese Fälle bestimmt, daß ein Vertreter bestellt wird, der die Interessen des Eigentümers treuhänderisch wahrnimmt. Für die Haftung und die Vergütung des Vertreters wird auf die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes verwiesen.

Zu § 6

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Bundesrat

zu Drucksache 247/93

28. 05. 93

Unterrichtung

durch den Bundesrat

**zum Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts
Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11)**

Ein Beschluß des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf
ist in der 657. Sitzung des Bundesrates am 28. Mai
1993 nicht zustandegekommen.

