

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 12/3477 —

Entwurf eines Gesetzes über den Bau der „Südumfahrung Stendal“
der Eisenbahnstrecke Berlin–Oebisfelde

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/4480 —

Rücknahme des Gesetzentwurfs über den Bau der „Südumfahrung Stendal“
der Eisenbahnstrecke Berlin–Oebisfelde durch die Bundesregierung

A. Problem

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 Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin ist eines der herausragenden Verkehrsbauvorhaben aus den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“. Mit ihrer Fertigstellung wird die erste leistungsfähige Schienenverkehrsverbindung zwischen den alten und neuen Bundesländern geschaffen. Der Strecke, die dem Ballungsraum Berlin große Wachstumschancen eröffnet, kommt damit eine zentrale Rolle im nationalen und internationalen Ost-West-Verkehr zu.

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 wegen des Verlassens der Trasse der Stammstrecke Berlin–Lehrte auf dem Streckenabschnitt „Südumfahrung Stendal“ ist für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit Sicherheit ein deutlich höherer Zeitbedarf zu erwarten als bei anderen Streckenabschnitten. Diese erhebliche Verzögerung gilt es zu vermeiden.

B. Lösung

Über die Bauzulassung für den Streckenabschnitt „Südumfahrung Stendal“ beschließt der Gesetzgeber.

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

Die hierfür erforderlichen planerischen Unterlagen (Erläuterungsbericht, Übersichtspläne, Bauwerksverzeichnis, Querschnitte) wurden von der Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover–Berlin mbH im Auftrag der Deutschen Reichsbahn erarbeitet.

Das Investitionsmaßnahmengesetz „Südumfahrung Stendal“ verkürzt den Zeitraum für die Bauzulassung erheblich.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Weitere Durchführung eines herkömmlichen Verwaltungsverfahrens einschließlich Herbeiführung eines Planfeststellungsbeschlusses.

D. Kosten

Durch das Gesetz selbst entstehen keine Kosten.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3477 unverändert anzunehmen;
2. den Antrag auf Drucksache 12/4480 abzulehnen.

Bonn, den 21. April 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Horst Gibtner
Berichterstatter

Dr. Margrit Wetzel
Berichterstatterin

Dr. Klaus Röhl
Berichterstatter

Dr. Klaus-Dieter Feige
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Horst Gibtner, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Klaus Röhl und Dr. Klaus-Dieter Feige

I. Überweisung des Gesetzentwurfs und Verlauf der Ausschußberatungen

1. Der Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3477 wurde in der 115. Sitzung des Deutschen Bundestages am 29. Oktober 1992 zur Federführung dem Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung dem Rechtsausschuß, dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau überwiesen.
2. Der Ausschuß für Verkehr hat in einer ersten Aussprache über den Gesetzentwurf am 11. November 1992 einstimmig beschlossen, eine öffentliche Anhörung durchzuführen und das weitere Verfahren einschließlich der Liste der Sachverständigen und des Themenkatalogs in einem Gespräch der Obleute, Vertreter der Gruppen und Berichterstatter festzulegen. Dabei ist vereinbart worden, einen Informationsbesuch der Berichterstatter in Stendal und Umgebung durchzuführen und sich nach der öffentlichen Anhörung fraktionsübergreifend Überprüfungsumfang und Prüfungstiefe zu verständigen und die erforderlichen Prüfungen gemeinsam vorzunehmen.
3. Die Berichterstatter der beteiligten Ausschüsse haben am 7. Dezember 1992 einen Informationsbesuch in Stendal und Umgebung durchgeführt. Sie haben dabei mit Vertretern der Stadt Stendal, anderer betroffener Gemeinden des Landkreises Stendal und des Landes Sachsen-Anhalt gesprochen. Sie haben weiter die örtlichen Gegebenheiten an und in der Umgebung der geplanten Trasse der Südumfahrung und der möglichen Alternativtrasse einer Durchfahrung der Stadt Stendal sowie den Bahnhofsbereich und die insgesamt vorhandene Verkehrsinfrastruktur besichtigt.
4. Der Ausschuß für Verkehr hat unter Beteiligung der mitberatenden Ausschüsse am 10. Februar 1993 eine öffentliche mündliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt, zu deren Vorbereitung die Sachverständigen zuvor schriftliche Stellungnahmen abgegeben hatten.
 - a) An dem Anhörungsverfahren haben folgende neun Sachverständige teilgenommen:
 - (1) Prof. Dr. Herbert Bethge
Lehrstuhl für Staats- und Verwaltungsrecht sowie Wirtschaftsverwaltungsrecht
Universität Passau
 - (2) MR Dipl.-Ing. Rolf Crone
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
 - (3) Prof. Dr. Dieter Eberle
Fachbereich Sozial- und Kulturwissenschaften
Universität Osnabrück — Standort Vechta
(nur schriftliche Stellungnahme)
 - (4) Bürgermeister der Stadt Stendal
Hartmut Gebhardt
 - (5) Staatssekretär Dr. Hans-Joachim Gottschalk
Ministerium für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt
 - (6) Stefan Klinski
Anwaltssozietät Gaßner, Groth und Siederer, Berlin
 - (7) Prof. Dr. Philip Kunig
Lehrstuhl für Staatsrecht, Verwaltungsrecht und Völkerrecht unter Einschluß des Umweltschutzrechtes
Freie Universität Berlin
 - (8) Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch
Fachbereich Rechtswissenschaft
Freie Universität Berlin
 - (9) Dipl.-Ing. Helmut Weber
Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH,
Hannover
 - b) Die Sachverständigen haben zu folgenden Fragen Auskunft gegeben:
 - A. Verfassungsrechtliche Fragen:
 - (1) Ist die Trasse „Südumfahrung Stendal“ eine derart bedeutende Maßnahme für die Behebung des wirtschaftlichen Notstandes insbesondere im Großraum Berlin, daß ggf. verfassungsrechtliche Bedenken gegen das Verfahren des Investitionsmaßnahmengesetzes zurückgestellt werden können?
 - (2) Ist es mit dem Grundsatz der Gewaltenteilung vereinbar, wenn das Parlament ein Einzelfallgesetz beschließt und damit Rechtsakte setzt, die üblicherweise der Exekutive obliegen?
 - (3) Ist das vorgesehene Einzelfallgesetz mit der Rechtsschutzgarantie des Artikels 19 Abs. 4 Grundgesetz vereinbar?
 - (4) Garantiert der vorgesehene Rechtsweg z. B. bei einer Grundstücksenteignung noch eine umfassende effektive Rechtskontrolle in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht?

- (5) Werden Rechte der Gemeinden, die durch die Selbstverwaltungsgarantie des Artikels 28 Abs. 2 Grundgesetz festgelegt sind, durch das Einzelfallgesetz eingeschränkt?
- (6) Inwieweit berührt die Beschlußfassung über ein solches Gesetz die Rechtsstellung der Abgeordneten gemäß Artikel 46 Abs. 1 S. 1 Grundgesetz, und wird dadurch gegen Artikel 33 Abs. 4 Grundgesetz verstoßen?
- (7) Welchen rechtlichen Status haben
- die Beteiligung der Öffentlichkeit,
 - die ergangenen Einwendungen,
 - die vorgenommenen Abwägungen, für den Fortgang des Verfahrens?
- B. Verfahrensrechtliche Fragen:
- (8) Welche Anforderungen sind an die Beratungen im Deutschen Bundestag — insbesondere bezüglich der zu vollziehenden Abwägung der öffentlichen Belange und der berechtigten Interessen der Betroffenen — zu stellen?
- (9) In welcher Form kann den Mitgliedern des Deutschen Bundestages die für sachliche Abwägungen ggf. notwendige Fach- und Ortskenntnis zuteil werden?
- (10) Inwieweit muß eine Mitwirkung der betroffenen Gemeinden nach erfolgter Anhörung durch eine private Planungsgesellschaft und Dokumentation dieser Anhörung und der dort *vollzogenen Abwägungen* im Gesetzgebungsverfahren durch das Parlament gewährleistet werden?
- (11) Wie verträgt sich die von der Planungsgesellschaft vorgenommene Abwägung, die im Ergebnis Gegenstand des Gesetzentwurfes ist, mit dem Abwägungsgebot durch den Gesetzgeber selbst
- grundsätzlich,
 - im Hinblick auf die verantwortliche Prüfung von Alternativen,
 - hinsichtlich der Prüfung von Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Mitglieder des Deutschen Bundestages?
- (12) Ist die Abwägung durch den Gesetzgeber als ein *Verfahren* im Sinne der EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung zu verstehen, und müßte — wenn ja, in welcher Form — dazu die Öffentlichkeit beteiligt werden?
- (13) Kann es klagebegründende und damit möglicherweise verzögernde Wirkung haben, wenn dem Abwägungsbedürfnis *einzelner* Mitglieder des Deutschen Bundestages nicht genügt werden kann?
- (14) Welche praktischen Probleme ergeben sich aus der Tatsache, daß der Gesetzgeber im Zuge einer Genehmigungsentscheidung allen Fragen nachgehen muß und selbst an das Gesetz gebunden ist, das er dabei vollzieht, und inwieweit muß der Bundessgesetzgeber, der durch ein Vollzugsgesetz eine Bahnanlage zuläßt, das Bauordnungsrecht, Naturschutzrecht, Wasserrecht usw. des jeweiligen Landes berücksichtigen?
- (15) Ist der angestrebte Zeitgewinn eines Zulassungsverfahrens durch das Parlament gegenüber bisherigen Planungs- und Genehmigungsverfahren tatsächlich zu erzielen, und wenn ja, durch welche konkreten Beschleunigungen?
- (16) Wie würde das Verfahren unter Anwendung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes weitergegangen sein, welchen Stand hätte es heute, und wann wäre mit dem Abschluß des Verfahrens zu rechnen?
- (17) Welche konkreten Zeitverzögerungen wären bei normalen Verfahren erkennbar, und was sind deren Gründe?
- (18) Durch welche administrativen Maßnahmen könnte ein dem geltenden Planungsrecht entsprechendes Verfahren verkürzt werden?
- C. Fragen zur Qualität der Vorarbeiten:
- (19) Entsprechen das Verfahren, die Qualität der Arbeit und das Ergebnis der Planungsgesellschaft denen eines herkömmlichen Planfeststellungsverfahrens?
- (20) Sind die Gespräche der Planungsgesellschaften in den Gemeinden den sonst üblichen Erörterungsterminen sachlich gleichzusetzen?
- (21) Wie beurteilen Sie die Qualität des Raumordnungsverfahrens insbesondere hinsichtlich der von der Stadt Stendal geforderten Alternativenprüfung?
- (22) Ist der Streckenabschnitt betroffen durch in der Planung befindliche kreuzende Verkehrswege, und müssen damit zusammenhängende raumordnerische Belange im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden?
- (23) Sind im Hinblick auf die Tatsache, daß nach dem Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I, S. 2174) Raumordnungsverfahren fakultativ gestellt sind, raumordnerische Belange in der Vorbereitung des Gesetzentwurfes hinreichend berücksichtigt?
- (24) In welchem zeitlichen Rahmen wurde die Umweltverträglichkeitsstudie erstellt?

- (25) Wie bewerten Sie die Tatsache, daß man sich auf alte Karten gestützt hat, und daß ein Neubaugebiet nahe der geplanten Trasse nicht in den Karten berücksichtigt wurde?
- c) Die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sind in vielfältiger Weise in die Ausschußberatungen eingegangen. Wegen der Einzelheiten wird auf das der Öffentlichkeit zugängliche Wortprotokoll der 39. Ausschußsitzung vom 10. Februar 1993 verwiesen.
5. Unabhängig von dem vereinbarten Verfahren (s. o. I. 2) haben Berichterstatter, Arbeitsgruppen und einzelne Abgeordnete zu ihrer Information zahlreiche weitere Gespräche und zusätzlichen Schriftverkehr geführt und Besuche vor Ort abgehalten.
6. Die mitberatenden Ausschüsse haben folgende Stellungnahmen abgegeben:
- a) Der Rechtsausschuß hat mehrheitlich beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine verfassungsrechtlichen oder sonstigen rechtlichen Bedenken zu erheben.
- b) Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat mehrheitlich empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen, wobei sich der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an der Abstimmung nicht beteiligt hat, da für ihn für eine Entscheidung noch Informationsdefizite bestanden hätten.
- c) Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Mehrheit der Stimmen der Fraktion der SPD bei einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD und bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste empfohlen, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen. Er hat mit demselben Stimmenverhältnis einen Antrag der Fraktion der SPD, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, den Gesetzentwurf zurückzuziehen und schnellstens die Überleitung in ein ordentliches Verwaltungsverfahren zu veranlassen, abgelehnt.
7. Der Ausschuß für Verkehr hat die Einzelfragen (s. u. III. 1 bis 9) und den Gesetzentwurf insgesamt (s. u. V.) in seiner Sitzung am 21. April 1993 abschließend beraten.

II. Ziel und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs und weiterer Unterlagen

1. Ziel des Gesetzentwurfs

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, den Bau eines etwa 14 km langen Abschnitts bei Stendal der Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin dadurch zu beschleunigen, daß die Bauzulassung statt im herkömmlichen Planfeststellungsverfahren durch Gesetz erfolgt. Dem liegt die Überzeugung zugrunde,

daß zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in ganz Deutschland und zur Herbeiführung eines wirtschaftlichen Aufschwungs in den neuen Bundesländern die zügige Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur insbesondere in der West-Ost-Relation erforderlich ist. Eine solche zentrale West-Ost-Verbindung stellt die Eisenbahnstrecke Hannover–Berlin dar, die außerdem einen Beitrag dazu leisten soll, die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland optimal an das übrige Bundesgebiet anzubinden. Zur Erreichung dieser Ziele ist es wichtig, daß alle Abschnitte dieser Eisenbahnstrecke zeitgleich fertiggestellt sein werden. Hinsichtlich des Streckenabschnitts bei Stendal wird aus verschiedenen Gründen — Verlassen der Trasse der Stammstrecke Berlin–Lehrte; erstmalige Durchschneidung von Flächen im Zuge der Umfahrung Stendals; Ankündigung von Widerständen durch die Stadt Stendal — die Gefahr erheblicher Verzögerungen gesehen. Zur Vermeidung solcher Verzögerungen wird die Bauzulassung durch Gesetz statt im Wege des Planfeststellungsverfahrens für erforderlich gehalten.

2. § 1 des Gesetzentwurfs/Plan mit Anlagen

- a) Durch § 1 des Gesetzentwurfs wird die Zulassung des Bauvorhabens in der Trassenführung der Südumfahrung Stendals verbindlich geregelt, ohne daß es weiterer behördlicher Maßnahmen, Entscheidungen oder Genehmigungen bedarf. Dem Gesetz kommt damit — auch hinsichtlich der rechtsgestaltenden Bedeutung — eine einem Planfeststellungsbeschluß vergleichbare Rechtswirkung zu. Der Gesetzeszweck der Herstellung einheitlicher Lebensverhältnisse in Deutschland wird ausdrücklich genannt. Der Plan, dem entsprechend der Bau erfolgen muß und der Einzelheiten des Vorhabens darstellt, ist als Anlagen 1 bis 12 Bestandteil des Gesetzentwurfs (S. 13 bis 522).
- b) Der Erläuterungsbericht (Anlage 1 des Gesetzentwurfs, S. 24 bis 97) enthält in seinem Teil I einen Bericht über die von der Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH (Planungsgesellschaft) durchgeführte Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, die Informationsveranstaltungen in Gemeinden und sonstigen Gebietskörperschaften und die Unterrichtung der Betroffenen. Darin sind auch die 39 eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und von Privatpersonen einschließlich des jeweiligen — als „Entscheidung“ bezeichneten — von der Planungsgesellschaft erarbeiteten Entscheidungsvorschlags der Bundesregierung zu diesen Stellungnahmen dargestellt.

Die Beschreibung der Baumaßnahme in Teil II des Erläuterungsberichts umfaßt die Begründung für den Bau der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin, die Beschreibung der räumlichen und sachlichen Abgrenzung des Planungsabschnittes, die Darstellung der Durchführung und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, die Darstellung der Durchführung und der

Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, die Beschreibung des Planungsabschnittes, die Beschreibung der Kreuzungsbauwerke sowie Angaben zu Wasser, Grunderwerb und Schallschutz.

Zum Raumordnungsverfahren wird festgestellt: „Das Raumordnungsverfahren führte unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen der betroffenen ländlichen Gemeinden und des Landkreises Stendal sowie der mehrheitlichen Befürwortung der Südumfahrung durch den Kreistag, der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der sonstigen, verschiedenen Abwägungskriterien zu dem Ergebnis, daß für die Führung der Hochgeschwindigkeitsgleise der Südumfahrung Stendals bei Beachtung gewisser Maßgaben der Vorzug vor einer Durchführung des Stadtbereiches zu geben ist. . . . In der Landesplanerischen Beurteilung wurden zwölf Maßgaben formuliert. Die Berücksichtigung dieser Maßgaben erfolgt im Zusammenhang mit den Planfeststellungsverfahren in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten sowie im Plan zum Investitionsmaßnahmengesetz für den Planungsabschnitt 4.3. . . . Im Ergebnis wurde festgestellt, daß das Vorhaben für die betroffenen Städte und Gemeinden raumverträglich ist, eigene Entwicklungen nicht bzw. nicht wesentlich behindert werden und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nicht negativ beeinträchtigt wird.“ (S. 79, 80). Zur Umweltverträglichkeitsprüfung heißt es: „Die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) als Ergebnis der Arbeitsgruppe Umweltverträglichkeit des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz Sachsen-Anhalts vom 29. April 1991 ist Unterlage des Raumordnungsverfahrens. Sie enthält die Zustimmung zur vorgelegten Linienführung.“ (S. 82).

- c) Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 11 des Gesetzentwurfs, S. 377 bis 514) enthält im wesentlichen eine Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter, eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens — auf Pflanzen und Tiere/Biotop, auf landschaftsräumliche Struktur und Landschaftsbild, auf Grund- und Oberflächenwasser, auf den Boden, auf das Klima, auf das kulturelle Erbe und auf die sonstigen Umweltnutzungen — sowie die vorgeschlagenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Aus ihm sind die Abwägungen zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Umwelt ersichtlich.
- d) Weitere Anlagen des Gesetzentwurfs sind Übersichtskarten (Nummern 2 und 3), ein Übersichtslageplan und -höhenplan (Nummer 4), ein Bauwerksverzeichnis (Nummer 5), eine Darstellung der Querschnitte (Nummer 6), Lagepläne und Höhenpläne (Nummer 7), ein Versorgungsleitungsplan (Nummer 8), ein Grunderwerbsverzeichnis — mit einer Beschreibung der wegen des Vorhabens zu erwerbenden Flächen und

Gebäude und einer Auflistung der Eigentümer der Grundflächen, deren Nutzungsart und Größe sowie des Umfangs der Inanspruchnahme — (Nummer 9), Grunderwerbspläne (Nummer 10) und Pläne mit Erläuterungen zum Lärmschutz (Nummer 12).

3. §§ 2 bis 5 des Gesetzentwurfs

Der Gesetzentwurf enthält weitere Regelungen

- zu evtl. Änderungen und Ergänzungen des Planes durch den Bundesminister für Verkehr bzw. die nach dem Bundesbahngesetz für Planfeststellung zuständige Behörde (§ 2 Abs. 1 und 2),
- zum Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Gültigkeit solcher Regelungen des Bundesministers für Verkehr (§ 2 Abs. 3),
- zur Enteignung (§ 3),
- zur vorzeitigen Besitzeinweisung (§ 4) und
- für den Fall ungeklärter Eigentumsverhältnisse (§ 5).

4. Weitere Unterlagen

- a) Neben den in § 1 des Gesetzentwurfs bezeichneten Anlagen 1 bis 12 enthält die Drucksache 12/3477 als weitere Unterlagen zur Information (S. 523 ff.) hydraulische Berechnungen, den Wortlaut der Stellungnahmen der Beteiligten und die landesplanerische Beurteilung des Ministeriums für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt.

Mit Schreiben vom 16. Juli 1991 (Drucksache 12/3477, S. 685 f.) teilt das Ministerium für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt mit, daß mit der landesplanerischen Beurteilung das Raumordnungsverfahren für den Bereich Sachsen-Anhalt abgeschlossen sei und der Trassenverlauf für die Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Linienführung „Südumfahrung Stendal“ bestätigt worden sei.

Die landesplanerische Beurteilung vom Juli 1991 selbst (Drucksache 12/3477, S. 690 ff.) enthält die Wiedergabe des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, eine Kurzbeschreibung des Vorhabens mit einer Auflistung der Verfahrensunterlagen, eine Erläuterung des Verfahrensablaufs und der Untersuchung der einzelnen Trassenvarianten, eine Bewertung und Abwägung sowie weitere Hinweise und Anregungen. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist wie folgt zusammengefaßt: „Als Ergebnis wird festgestellt, daß der Neubau einer 2-gleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h in folgender Linienführung“ (u. a. „Südumfahrung Stendal“) bei Beachtung der weiter unten aufgeführten Maßgaben mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist“ (S. 691).

b) Den Abgeordneten standen für die Beratungen unter anderem folgende zusätzliche Materialien zur Verfügung:

- Umweltverträglichkeitsstudie — Großräumige Empfindlichkeitsanalyse mit vergleichender Bewertung alternativer Korridore vom März 1991 (4 Exemplare für den Ausschuß für Verkehr und je 1 Exemplar für die mitberatenden Ausschüsse),
- Umweltverträglichkeitsstudie — Flächendeckende Raum-/Empfindlichkeits- und Konfliktanalyse mit einer Kurzfassung der Ergebnisse vom März 1991 und einem Kartenband (4 Exemplare für den Ausschuß für Verkehr und je 1 Exemplar für die mitberatenden Ausschüsse),
- Vertiefende Untersuchung in ausgewählten Konfliktschwerpunkten als Nachtrag zur Umweltverträglichkeitsstudie und Teilbeitrag zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom August 1991 (4 Exemplare für den Ausschuß für Verkehr und je 1 Exemplar für die mitberatenden Ausschüsse),
- Zusammenfassende Darstellung der Begründungen zur südlichen Umfahrung des Eisenbahnknotens Stendal im Rahmen der Hochgeschwindigkeitstrasse Hannover-Berlin der Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH vom 20. November 1990 (1 Exemplar),
- ein Positionspapier der Stadt Stendal vom 7. Dezember 1992, dessen Inhalt Bürgermeister Gebhardt während des Informationsbesuchs der Berichterstatter in Stendal am gleichen Tage vorgetragen hat (für alle Ausschußmitglieder; Ausschußdrucksache 364),
- der Text des Beschlusses des Kreistages des Landkreises Stendal vom 21. März 1991 mit Anlagen, den Landrat Riedinger während des Informationsbesuchs der Berichterstatter in Stendal am 7. Dezember 1992 übergeben hat (für alle Ausschußmitglieder; Ausschußdrucksache 364),
- eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr zu den bei dem Informationsbesuch der Berichterstatter in Stendal am 7. Dezember 1992 besprochenen Themen (für alle Ausschußmitglieder; Ausschußdrucksache 364),
- eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr zum Ergebnis der öffentlichen Anhörung am 10. Februar 1993 (für alle Ausschußmitglieder; Ausschußdrucksache 397).

c) Darüber hinaus waren in einem Exemplar weitere Unterlagen zum Raumordnungsverfahren vorhanden. Diese befanden sich während der parlamentarischen Beratungen als Bestandteil der Verfahrensakte (Klage der Stadt Stendal wegen des Raumordnungsverfahrens) beim Verwaltungsgericht Magdeburg.

III. Ergebnis der Ausschußberatungen zu Einzelfragen

Der Ausschuß für Verkehr hat sich neben anderen insbesondere ausführlich mit folgenden neun Einzelfragen befaßt:

1. *Reichen die vorhandenen Informationen und Unterlagen aus, daß die Abgeordneten eine umfassende Abwägung vornehmen und eine sachgerechte Entscheidung über den Gesetzentwurf treffen können?*

- a) Die Vertreter der Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bejahen diese Frage. Der Gesetzentwurf mit seinen zwölf Anlagen und den beigefügten Unterlagen enthalte eine umfassende und ausgesprochen detaillierte Darstellung des gesamten Sachverhaltes. Darüber hinaus hätten zahlreiche weitere Papiere zur Verfügung gestanden (s. o. II. 4 b). Ebenso hätten die Ortsbesichtigung in Stendal und Umgebung, das Anhörungsverfahren und die weiteren Gespräche zu einem vertieften Verständnis beigetragen. Alle zusätzlichen Informationen, die Abgeordnete erbeten hätten, seien ohne weiteres vom Bundesministerium für Verkehr oder von der Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH gegeben worden. So hätte jeder Abgeordnete eventuell bei ihm noch vorhandene Informationsdefizite seit Monaten ohne Schwierigkeiten schnell beheben können. Aus diesen Gründen sei den Abgeordneten eine umfassende Abwägung zu allen Problembereichen und eine sachgerechte Entscheidung über den Gesetzentwurf möglich. Es sei auch darauf hinzuweisen, daß in der Anhörung alle Sachverständigen dem Gesetzgeber das Recht, in dieser Angelegenheit zu entscheiden, und eine Einschätzungsprärogative zugestanden hätten.

Demgegenüber verneinen die Vertreter der Ausschußminderheit von der Fraktion der SPD, der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste die Frage. Sie hätten ein Informationsdefizit, das nicht habe behoben werden können. Manche zur Entscheidung wichtige Unterlagen seien nicht vorhanden, so z. B. aktuelle Biotopkartierungen und die Ergebnisse der Simulationsuntersuchungen zu den Zugdurchfahrten. Das Planungsverfahren sei zu einem erheblichen Teil nicht nachvollziehbar, so etwa hinsichtlich der hydraulischen Berechnungen. Die Abgeordneten könnten überhaupt nicht die notwendige Sachkunde haben, um über die Vielzahl technischer und verfahrensmäßiger Einzelfragen zu befinden. Insgesamt sei die Vorbereitung des Gesetzentwurfs mangelhaft.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat sich mit dem Hinweis darauf, daß er in verschiedener Hinsicht Informationsdefizite habe und deshalb manche Darstellungen des Gesetzentwurfs nicht nachvollziehen könne, an einigen Abstimmungen zu Einzelfra-

gen und an der Schlußabstimmung über den Gesetzentwurf nicht beteiligt. Insbesondere kritisiert er, daß das Bundesministerium für Verkehr ihm auf seine wiederholten Bitten keine ausreichenden Antworten auf seine Fragen unter anderem zu den aktuellen Biotopkartierungen und zu den Planungsdaten zur Hochwassergefährdung gegeben habe. Auch weitere Planungsunterlagen, um die er gebeten habe, seien ihm nur sehr unvollständig übermittelt worden. Er gebe dem Ausschuß einen entsprechenden Schriftwechsel mit dem Ministerium zur Kenntnis.

- b) Die Vertreter der Ausschußminderheit rügen speziell das Fehlen der vollständigen Unterlagen des Raumordnungsverfahrens und derjenigen Unterlagen, die seinerzeit in den Kommunen ausgelegt worden seien. Diese Informationen hätten die Abgeordneten unbedingt benötigt, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können. Sie könnten auch nicht durch die Kurzdarstellungen im Gesetzentwurf und die dem Ausschuß in einem Exemplar zugeleitete „Zusammenfassung“ ersetzt werden. Ein Ausschußmitglied hat berichtet, daß seine Bitte, die vollständigen Raumordnungsunterlagen zur Einsicht zu erhalten, von dem zuständigen Landesministerium in Sachsen-Anhalt mit dem Hinweis abgelehnt worden sei, diese Unterlagen seien nur in einem Exemplar vorhanden und lägen beim Verwaltungsgericht Magdeburg.

Demgegenüber vertritt die Ausschußmehrheit die Auffassung, daß die ihnen vorliegenden Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zur Entscheidung völlig ausreichend seien. Sie weisen auf die Darstellungen der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens im Gesetzentwurf und in der ihm beigelegten landesplanerischen Beurteilung (Drucksache 12/3477, S. 79f. und 690ff.) und auf das dem Ausschuß im Januar 1993 zugeleitete zusammenfassende Papier. Auch die Sachverständigen hätten in der Anhörung ausgesagt, daß die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens offengelegt seien, so daß es einer Einsichtnahme in die beim Verwaltungsgericht Magdeburg liegenden Unterlagen nicht bedürfe. Auch im herkömmlichen Planfeststellungsverfahren würden nur die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens und nicht jedes einzelne dazu erstellte Papier berücksichtigt. Im übrigen hätte jeder Abgeordnete, der es für seine Entscheidung für erforderlich gehalten habe, persönlich in Magdeburg Einsicht nehmen können. Dies habe der Staatssekretär im Ministerium für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt Dr. Gottschalk schriftlich auf Nachfrage am 21. April 1993 bestätigt.

2. *Liegt eine besondere Ausnahmesituation/ Notsituation vor?*

Die Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sieht eine außergewöhnliche Notsituation in dem Zustand von Wirtschaft und Verkehrswegen in den neuen Bundesländern und in

der drastischen Ungleichheit der gesamten Lebensverhältnisse gegenüber denen in den alten Bundesländern. So rasch wie möglich gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland herzustellen, in den neuen Bundesländern den wirtschaftlichen Aufschwung herbeizuführen und eine große Anzahl von Arbeitsplätzen zu schaffen, seien politische Ziele höchster Priorität. Die Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sei dafür eine grundlegende Voraussetzung. Insbesondere müsse umgehend der desolate Zustand der West-Ost-Verkehrsverbindungen verbessert werden. Für den West-Ost-Verkehr und die Anbindung der deutschen Hauptstadt komme der Eisenbahnstrecke zwischen Hannover und Berlin eine herausragende Bedeutung zu. Sie müsse hohe Geschwindigkeiten garantieren können. Daß sich der Streckenabschnitt bei Stendal von den anderen Abschnitten dieser Strecke in signifikanter Weise unterscheide und sich die Ausnahmesituation hier besonders manifestiere, sei im Laufe der Beratungen und speziell bei dem Informationsbesuch vor Ort am 7. Dezember 1992 offensichtlich geworden.

Die Ausschußminderheit der Fraktion der SPD, der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste stimmt dem insoweit zu, als so schnell wie möglich leistungsfähige Schienenverkehrsverbindungen zwischen den alten und den neuen Bundesländern geschaffen werden müßten. Gleichwohl müsse das Vorliegen einer Notsituation mit der Folge eines Abweichens von vorgeschriebenen und bewährten Verwaltungsverfahren verneint werden. Wenn es überhaupt hinsichtlich der Eisenbahnstrecke Hannover-Berlin eine besondere Ausnahmesituation gebe, dann bei den Engpässen in Berlin, insbesondere in der Einfädelung in Berlin-Spandau, aber nicht in Stendal.

Der Ausschuß hat in einer Abstimmung diese Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste bejaht.

3. *Ist die Form des Gesetzes anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses notwendig bzw. zweckmäßig, insbesondere führt sie zu einer Zeitersparnis?*

Die Vertreter der Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sind der Auffassung, es handele sich um ein Projekt von gesamtdeutscher, übergeordneter Bedeutung, das so dringlich sei, daß ein Gesetz erforderlich sei. Anders als durch ein Gesetz sei die bestehende Ausnahmesituation nicht hinreichend zügig zu beheben. Die Planungs- und Entscheidungsprozesse im herkömmlichen Verfahren würden zuviel Zeit in Anspruch nehmen. Auch unter Berücksichtigung der nicht unerheblichen Dauer des Gesetzgebungsverfahrens sei mit einem Zeitgewinn gegenüber einem herkömmlichen Verwaltungsverfahren von mindestens zwei Jahren zu rechnen. Die Sachverständigen hätten in der Anhörung einen Zeitgewinn von mindestens einem Jahr prognostiziert. Bei der Berechnung dieser Zeitersparnis müßten aus derzeitiger Sicht die Folgen einer Verabschie-

dung und die Folgen einer Nichtverabschiedung des Gesetzes verglichen werden.

Dagegen sieht die Ausschußminderheit der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste keine Notwendigkeit, über diese Maßnahme statt im herkömmlichen Verwaltungsverfahren durch Gesetz zu entscheiden. Da öffentliche Investitionen nach Aussage der Bundesregierung in den neuen Bundesländern auch bisher auf den herkömmlichen Wegen erfolgreich in großem Umfang getätigt worden seien, bedürfe es dazu des Instituts der Investitionsmaßnahmengesetze nicht. Auch die konkrete Baumaßnahme könnte im herkömmlichen Verfahren ebenso hinreichend zügig durchgeführt werden, was sich auch daraus ergebe, daß die anderen Planungsabschnitte auf diesem Wege genauso weit gediehen seien. Durch die Wahl der Form des Gesetzes sei eher eine Verzögerung zu befürchten, zumal wenn Klage beim Bundesverfassungsgericht erhoben werde und auch Erfolg haben sollte. Im übrigen werde die Zielsetzung des Gesetzes, möglichst schnell einen wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern herbeizuführen, durch die Aussage des Bürgermeisters der Stadt Stendal konterkariert, im Falle des Baus der Südumfahrung würde die Stadt im Vergleich zur Durchfahrung schwere wirtschaftliche Nachteile erleiden. Außerdem könne das Instrument des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes benutzt werden, gegenüber dem das Investitionsmaßnahmengesetz keinen zügigeren Verfahrensablauf mit sich bringe.

Der Ausschuß hat in einer Abstimmung die Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste bejaht.

4. Ist der Gesetzentwurf verfassungsgemäß?

Die Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. hält den Gesetzentwurf für verfassungsgemäß und bezieht sich dabei im wesentlichen auf die Aussagen der Sachverständigen Bethge und Kunig im Anhörungsverfahren und auf das „Boxberg“-Urteil des Bundesverfassungsgerichts. Wie sich aus den positiven Antworten auf die Fragen 1 bis 3 ergebe, sei das Gesetz zur zügigen Behebung einer außergewöhnlichen Notsituation und zur raschen Verwirklichung dringlicher Gemeinwohlanliegen unverzichtbar. Das Grundgesetz normiere nicht eine strikte Trennung, sondern eine Verschränkung und Hemmung der Gewalten. Das Parlament (das einzige unmittelbar demokratisch legitimierte Verfassungsorgan) greife mit diesem Gesetz nicht in den Kernbereich der Exekutivgewalt ein. Daß Artikel 19 Abs. 1 Satz 1 GG das in Grundrechte eingreifende Einzelfallgesetz verbiete, bedeute im Umkehrschluß gerade, daß im übrigen Einzelfallgesetze generell zulässig seien. Der Gesetzentwurf verringere zwar die Klagemöglichkeiten der Beteiligten, belasse aber die Verfassungsbeschwerde als gemäß Artikel 19 Abs. 4 GG, der keinen bestimmten Instanzenzug garantiere, ausreichenden Rechtsschutz.

Im übrigen hätten alle Sachverständigen in der Anhörung den Abgeordneten hinsichtlich der Voraussetzungen und des Umfangs ihres Tätigwerdens eine Einschätzungsprärogative zuerkannt.

Im Gegensatz dazu hält die Ausschußminderheit der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste den Gesetzentwurf für verfassungswidrig und bezieht sich im wesentlichen auf die Äußerungen der Sachverständigen Klinski und Ronellenfisch im Anhörungsverfahren. Die Verfassungswidrigkeit folge bereits aus den negativen Antworten auf die Fragen 1 bis 3, insbesondere daraus, daß weder eine besondere Ausnahmesituation vorliege noch der Gesetzentwurf geeignet oder gar notwendig sei, eine solche Situation rascher als ein herkömmliches Verwaltungsverfahren zu beheben. Das Parlament ziehe unzulässigerweise Aufgaben der Exekutive an sich und überschreite die Trennlinie zwischen Gesetzgebung und Verwaltung. Der Gesetzentwurf verstoße sowohl gegen Artikel 19 Abs. 1 Satz 1 GG in Verbindung mit dem Recht auf körperliche Unversehrtheit bzw. dem Übermaßverbot als auch gegen die föderative Gewaltenteilung, da er in den Katalog der Artikel 70 ff. GG nicht einzuordnen sei und den Ländern Verwaltungskompetenzen entziehe. Auch sei Artikel 19 Abs. 4 GG verletzt, da die Prüfung des Bundesverfassungsgerichts verkürzt nur am Maßstab des Grundgesetzes erfolge und somit die Verfassungsbeschwerde keinen ausreichenden Rechtsschutz im Sinne dieser Vorschrift darstelle.

Der Ausschuß hat in einer Abstimmung diese Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste bejaht.

5. Ist der Auswahl der Trassenführung „Südumfahrung“ zuzustimmen, und sind die möglichen Varianten ausreichend untersucht worden?

Die Vertreter der Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bejahen diese Fragen. Sehr sorgfältig seien fünf andere Trassenvarianten untersucht worden: eine ebenerdige Durchfahrung, zwei Tunnellösungen durch die Stadt, eine aufgeständerte Lösung und eine weiträumige Umfahrung. Die aufgeständerte Lösung sei offensichtlich abwegig, die Tunnellösungen würden gravierende negative Veränderungen der Landschaft und der städtischen Struktur mit sich bringen. Alle Varianten der Durchfahrung der Stadt hätten erhebliche Nachteile: zum Beispiel die Belastung der Stadt mit vielen nicht haltenden Zügen, größere Umbauten im Bahnhofsbereich, eine totale Umgestaltung der Bahnhofsköpfe, deutlich höhere Baukosten (von nach Berechnungen der Planungsgesellschaft 620 bis 750 Mio. DM gegenüber 220 Mio. DM bei der Südumfahrung) und längere Bauzeiten. Unter allen Gesichtspunkten sei der Südumfahrung, die nur über 2,8 km durch das Gebiet der Stadt führe, eindeutig der Vorzug zu geben, was auch bei der Ortsbesichtigung am 7. Dezember 1992 eindrucksvoll bestätigt worden sei.

Die Vertreter der Fraktion der SPD verneinen die Fragen. Die verschiedenen Trassenvarianten seien nicht ausreichend untersucht worden. Die Entscheidung für die Südumfahrung könne aus den vorhandenen Unterlagen in vielen Einzelpunkten, so zum Beispiel hinsichtlich der Kostenberechnungen, nicht nachvollzogen werden. Insgesamt stelle die Variante der Durchfahrung der Stadt die umweltfreundlichere Lösung dar. Auch müsse die Befürchtung der Vertreter der Stadt Stendal ernst genommen werden, daß die Südumfahrung der Stadt schwere wirtschaftliche Nachteile bringen werde.

Die Vertreter der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste kritisieren, daß die vorhandenen Informationen und Unterlagen zur sachgerechten Beurteilung nicht ausreichend seien. Insbesondere enthielten die Kostenberechnungen zahlreiche Widersprüche, eine wirkliche Kostenanalyse habe offensichtlich nicht stattgefunden. Sie könnten daher die Fragen weder positiv noch negativ beantworten.

Der Ausschuß hat in einer Abstimmung die Fragen mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste und bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht.

6. *Sind die Belange der Umweltverträglichkeit gewahrt?*

Die Ausschlußmehrheit der Koalitionsfraktionen bejaht diese Frage. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Drucksache 12/3477, S. 377 ff.) gebe detailliert Auskunft über die Wahrung der Umweltbelange. Er enthalte auch die Darstellung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchgeführt worden sei. Dabei sei gemäß dem Recht der EG eine Umweltverträglichkeitsprüfung und erst recht eine öffentliche Auslegung der Unterlagen dazu nicht erforderlich, wie in dem Anhörungsverfahren die Sachverständigen Eberle und Ronellenfisch bestätigt hätten. Alle für den Umweltschutz zuständigen Behörden seien zu dem Vorhaben um Stellungnahmen gebeten worden, die im Gesetzentwurf (S. 29 ff.) dokumentiert seien. Vor dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, der die Annahme des Gesetzentwurfs empfohlen habe, habe der Vertreter des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erklärt, das Ministerium sei in die gesamte Planung eingebunden gewesen und alle umweltrelevanten Aspekte seien umfassend aufgearbeitet und berücksichtigt worden.

Demgegenüber vertritt die Ausschlußminderheit die Auffassung, daß den Abgeordneten eine umfassende Abwägung der Umweltbelange wegen fehlender Informationen nicht möglich sei. Zwar gebe es eine im großen und ganzen ordentliche Umweltverträglichkeitsstudie. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung im eigentlichen Sinne habe jedoch nicht stattgefunden, was einen gravierenden Mangel des Verfahrens darstelle. Eine solche Prüfung

sei ebenso wie die öffentliche Auslegung der Unterlagen durch das Recht der EG vorgeschrieben. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit habe bedauerlicherweise keine Einzelberatung der für ihn relevanten Problem- und Themenbereiche vorgenommen.

Der Ausschuß für Verkehr hat in einer Abstimmung die Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht.

7. *Befindet sich der Gesetzentwurf im Einklang mit der landesplanerischen Beurteilung des Ministeriums für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt vom Juli 1991?*

Der Ausschuß hat einstimmig zur Kenntnis genommen, daß das Land Sachsen-Anhalt diese Frage bejaht hat.

8. *Ist die Stadt Stendal im Verfahren ausreichend beteiligt worden?*

Die Ausschlußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. hält die Beteiligung der Stadt Stendal für mehr als ausreichend. Zwischen Juli 1990 und November 1991 hätten sechs Besprechungen mit der Stadt stattgefunden. Die landesplanerische Beurteilung und der Entwurf der Planunterlagen für das Investitionsmaßnahmengesetz seien der Stadt zugeleitet worden, und sie habe im März 1991 und Anfang 1992 insgesamt vier Stellungnahmen zu diesem Projekt abgegeben. Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen hätten die Berichterstatter bei ihrem Informationsaufenthalt in Stendal am 7. Dezember 1992 ein ausführliches Gespräch mit Vertretern der Stadt geführt. Bei der öffentlichen Anhörung am 10. Februar 1993 habe der Bürgermeister seine Auffassung sehr umfassend den Abgeordneten darlegen können. Insgesamt sei die Stadt Stendal außerordentlich intensiv und stärker beteiligt worden, als es in einem Planfeststellungsverfahren üblicherweise der Fall sei.

Die Vertreter der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind der Auffassung, daß die Stadt Stendal zwar beteiligt worden sei, aber weder im Verwaltungs- noch im Gesetzgebungsverfahren in ausreichendem Maße. Es habe Mißverständnisse über die Fristen gegeben, und manche wichtigen Unterlagen habe die Stadt überhaupt nicht oder zu spät erhalten. Jedenfalls habe eine förmliche Beteiligung gemäß den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht stattgefunden. Auch müsse die Ernsthaftigkeit der Auseinandersetzung mit dem Vorbringen Stendals angezweifelt werden. In der Stadt bestehe der Eindruck, daß ihre Argumente nicht gleichberechtigt anerkannt würden, und daß alle Entscheidungsträger nur im Sinn hätten, die Südumfahrung unter allen Umständen und gegen alle Widerstände durchzusetzen.

Der Ausschuß hat in einer Abstimmung diese Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste und bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht.

9. *Ist die Abwägung mit den sonstigen öffentlichen Interessen und Argumenten, die von den Trägern der öffentlichen Belange vorgebracht wurden, und mit den von Privaten vorgetragenen Interessen und Argumenten (Drucksache 12/3477, S. 29 bis 59, Nummern 2.1 bis 2.39) ordnungsgemäß und im Ergebnis zutreffend erfolgt?*

a) Allgemeines

Der Ausschuß hat — mit Ausnahme einer gemeinsamen Behandlung der Nummern 2.27 bis 2.31 — über die Stellungnahmen einzeln beraten. Er hat dazu eine Meinungsbildung herbeigeführt und, soweit der Gesetzentwurf einen solchen enthält, über den als „Entscheidung“ bezeichneten Entscheidungsvorschlag abgestimmt.

Die Vertreter der Fraktion der SPD weisen darauf hin, daß bei allen Berichterstattegesprächen Konsens darüber bestanden habe, zunächst die Ergebnisse der Anhörung auszuwerten und danach zu entscheiden, wie weiter verfahren werden solle. Sie bemängeln weiterhin, daß die mitberatenden Fachausschüsse keine Voten zu den einzelnen Stellungnahmen abgegeben hätten.

b) Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Nummer 2.1)

Der Ausschuß hat sich über die Bedeutung der Frage der Auswahl der Strecke zwischen der Durchfahrung der Stadt und der Südumfahrung für die Belange der Umwelt insbesondere im Hinblick auf die Fortführung nach Nordwesten und die Anknüpfung an die Nordumgehung unterrichten lassen. Der Vertreter der Planungsgesellschaft hat mitgeteilt, daß eine Anbindung an die Strecke nach Uelzen durch eine lange Gerade in Richtung Norden bei Döbbelin möglich sei, was im Raumordnungsverfahren der Strecke Stendal-Uelzen geprüft werden werde.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zugestimmt.

c) Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz des Landes Sachsen-Anhalt (Nummer 2.2)

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. äußern die Auffassung, daß der Entscheidungsvorschlag eine sachliche Darstellung zur prognostizierten Vollaustattung und zur Berechnung der Schallemissionen enthalte, mit der sie einverstanden seien. Die Einzelheiten

der schalltechnischen Untersuchung seien in Anlage 12 des Gesetzentwurfs dargestellt. Die klaren Richtlinien zur Ermittlung der Werte in der Sechzehnten Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz seien im vorliegenden Fall angewendet worden. Ein besonders intensiv betroffener Unternehmer, dessen Gehöft sehr dicht an der geplanten Strecke liege, habe — wie andere betroffene Bürger auch — schriftlich sein Einverständnis mit den ihm angebotenen Lösungen und Ausgleichsmaßnahmen erklärt.

Die Vertreter der Fraktion der SPD sehen sich zu einer ordnungsgemäßen sachlichen Prüfung wegen fehlender technischer Ratschläge der Bundesregierung, offener Fragen und teilweise fehlender Unterlagen außerstande.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärt, seine Zustimmung zu dem Entscheidungsvorschlag stehe unter dem Vorbehalt, daß der betroffene Bürger tatsächlich sein Einverständnis erklärt habe.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag einvernehmlich bei Enthaltung der Fraktion der SPD zugestimmt.

d) Stellungnahme des Ministeriums für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen des Landes Sachsen-Anhalt (Nummer 2.3)

Der Ausschuß hat nach einer Aussprache über die Darstellung der Gestaltung schallschutztechnischer Anlagen als Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung und über die Abstimmung dieses Begleitplans mit der unteren Naturschutzbehörde dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimme der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

e) Stellungnahme des Geologischen Landesamts Sachsen-Anhalt (Nummer 2.4)

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste und Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

f) Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (Nummer 2.6)

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. stimmen dem Entscheidungsvorschlag zu. Bei dem Informationsbesuch der Berichterstatte in Stendal am 7. Dezember 1992 seien genau diese Einzelfragen behandelt worden. Die Unterlagen der landschaftspflegerischen Begleitplanung lägen vor, und die Sachverständigen hätten den Abgeordneten zur Verfügung gestanden, so daß alles nachprüfbar gewesen sei. In dem Entscheidungsvorschlag sei den weitaus meisten Forderungen des Landesamtes entsprochen worden. Abweichungen von den

Forderungen seien überzeugend begründet worden, z. B. mit dem Hinweis, daß größeren Querschnitten die Höhe des Damms entgegenstehe.

Demgegenüber erklären die Vertreter der Fraktion der SPD, die Darstellungen im Gesetzentwurf seien so umfangreich, daß sie von den Abgeordneten im parlamentarischen Verfahren nicht beurteilt werden könnten. Bei den Berichterstattergesprächen in Stendal am 7. Dezember 1992 hätten zumal angesichts des sehr knappen Zeitrahmens diese Einzelfragen nicht annähernd ausreichend untersucht und mit Sachverständigen erörtert werden können. Es sei auch darauf hinzuweisen, daß durch Verknüpfungsbauwerke mit anderen Eisenbahnstrecken Toträume entstehen würden, die im Gesetzentwurf nicht dargestellt seien. Das Problem einer Erweiterung des Wildwechsels müßte eigentlich noch behandelt werden.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnt den Entscheidungsvorschlag aus ökologischen Gründen insbesondere unter Berücksichtigung dessen, daß die Umweltverträglichkeitsprüfung noch ausstehe, ab.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimme der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

g) Stellungnahme des Straßenbauamts Stendal (Nummer 2.8)

Die Vertreter der Fraktion der SPD äußern die Auffassung, solche Nebenentscheidungen über eigene Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr mit zusätzlichen Überführungen über die Eisenbahnstrecke seien nicht Sache des Deutschen Bundestages, sondern könnten nur in den Gemeinden und Landkreisen getroffen werden. Sollte aber der Deutsche Bundestag im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens auch diese Entscheidung treffen müssen, so sei eine weitere Ortsbesichtigung erforderlich.

Die Vertreter der Koalitionsfraktionen weisen darauf hin, daß es jedem Abgeordneten unbenommen gewesen sei, die örtlichen Gegebenheiten zu dieser Frage zu besichtigen. Es sei grundsätzlich ein Vorteil, wenn der landwirtschaftliche Verkehr über eigene Wege geführt werde.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen einige Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung eines Teils der Fraktion der SPD sowie der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zugestimmt.

h) Stellungnahme der Bezirksregierung Magdeburg (Nummer 2.10)

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache den Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der

Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Mehrheit der Fraktion der SPD bei einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD und bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

i) Stellungnahme des staatlichen Amts für Umweltschutz Magdeburg, Abteilung Emissionsschutz (Nummer 2.11)

Der Ausschuß hat nach einer kurzen Aussprache über die Notwendigkeit weiterer aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen dem Entscheidungsvorschlag einstimmig bei Enthaltung der Fraktion der SPD zugestimmt.

j) Stellungnahme des staatlichen Amts für Umweltschutz Magdeburg, Dezernat Wasserbau und HWS (Nummer 2.12)

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste und Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

k) Stellungnahme des Amts für Landwirtschaft und Flurneuordnung Stendal (Nummer 2.13)

Vertreter der Fraktion der SPD erheben Einwände dagegen, daß den Forderungen zum Verbleib der Baustraßen als zukünftige Wirtschaftswege und zum Neubau von Wirtschaftswegen entsprochen werde. Da solche Forderungen an verschiedenen Stellen des Gesetzentwurfs erwähnt würden, ergebe sich kein klares Bild, in welchen Fällen und aus welchen Gründen ihnen entsprochen bzw. nicht entsprochen werde. Bei diesen Entscheidungen seien Grundstücksspekulationen und unzulässige Manipulationen zu befürchten. All dies entziehe sich völlig der Beurteilungsmöglichkeit durch die Abgeordneten.

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. weisen die Vorwürfe hinsichtlich von Spekulationen und Manipulationen, für die es keine Anhaltspunkte gebe, als sachfremd zurück. In diesem Fall habe eine örtliche Stelle Wünsche geäußert, und diesen Wünschen sei entsprochen worden. Es sei überhaupt nicht zu verstehen, was man dagegen einwenden könne. Die Behörde habe den Vorschlag unterbreitet, schon frühzeitig ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen. Es sei nicht ersichtlich, daß die dafür maßgeblichen Vorschriften der §§ 87 ff. des Flurbereinigungsgesetzes nicht eingehalten würden. Dem Entscheidungsvorschlag könne insgesamt zugestimmt werden.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hält diesen Sachverhalt für in besonders anschaulicher Weise kennzeichnend für die Ungeeignetheit der Form des Gesetzes zur Bewältigung der erforderlichen Entscheidungen. Die meisten zu beanstandenden Mängel seien darauf zurückzuführen, daß eine Umwelt-

verträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden sei.

Auf Anfrage teilt der Vertreter der Planungsgesellschaft mit, die für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen in einer Größenordnung von etwa 94 Hektar seien im einzelnen in der Maßnahmenkarte des landschaftspflegerischen Begleitplans im Plan Nr. E 4.3 99.0 01-02 dargestellt. Es seien insgesamt neun Flächen für den Ausgleich vorgesehen, unter anderem der Truppenübungsplatz Bindfelde. Die Verhandlungen dazu seien bereits eingeleitet.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Mehrheit der Stimmen der Fraktion der SPD und die Stimme der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD und Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

l) Stellungnahme des Landkreises Stendal (Nummer 2.16)

Die Vertreter der Koalitionsfraktionen weisen darauf hin, daß der Landkreis Stendal dem Projekt der Südumfahrung zugestimmt habe. In dieser Stellungnahme handele es sich ausschließlich um Fragen, die an anderen Stellen des Gesetzentwurfs schon behandelt worden seien.

Die Vertreter der Fraktion der SPD äußern die Auffassung, bei diesen Entscheidungsvorgängen seien Abwägungen offensichtlich nicht erfolgt. Es blieben sehr viele Fragen offen, zu denen eine Beurteilung nicht abgegeben werden könne.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärt, er könne sich wegen unzureichender Information an der Abstimmung nicht beteiligen.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste und bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

m) Stellungnahme des Katasteramts Stendal (Nummer 2.17)

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache über die trigonometrischen Punkte den Entscheidungsvorschlag einstimmig zur Kenntnis genommen.

n) Stellungnahme der Gemeindeverwaltung Möringen (Nummer 2.18)

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zugestimmt.

o) Stellungnahme der Gemeindeverwaltung Insel (Nummer 2.20)

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zugestimmt.

p) Stellungnahme der Stadt Stendal, vertreten durch Rechtsanwälte (Nummer 2.21)

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. verweisen darauf, daß die von der Stadt Stendal vorgetragenen Argumente bei den vorangegangenen Beratungen über Einzelfragen (s. o. III. 5, 8) bereits ausführlich erörtert worden seien.

Die Vertreter der Fraktion der SPD beziehen sich auf den letzten Absatz des Entscheidungsvorschlags zum Schreiben vom 21. Februar 1992, in dem es heiße, die Abwägung aller zu berücksichtigenden öffentlich-rechtlichen und privaten Belange unter- und gegeneinander erfolge durch den Gesetzgeber und sei damit auch bei der Zulassung des Vorhabens durch ein Investitionsmaßnahmengesetz sichergestellt. Diese Aussage treffe nicht zu. Genau diese Abwägung könne der Gesetzgeber nicht leisten, was sich in der Beratung immer wieder herausstelle.

Die Vertreterin der Gruppe der PDS/Linke Liste äußert ihre grundsätzlichen Bedenken dagegen, zu diesem Gesetzentwurf gegen das Votum der hauptsächlich betroffenen Gemeinde, der Stadt Stendal, zu entscheiden.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

q) Stellungnahme des Landesverbandes Sachsen-Anhalt des Naturschutzbundes Deutschland (Nummer 2.25)

Auf Anfrage erklärt der Vertreter der Planungsgesellschaft, daß die Entwässerung des Bahnkörpers keine Grundwasserabsenkung darstelle; eventuelle temporäre Grundwasserabsenkungen während der Erstellung würden durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste und einer Stimme der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Mehrheit der Fraktion der SPD zugestimmt.

r) Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Magdeburg (Nummer 2.26)

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. erklären, die Forderungen zu 1) und 2)

seien nicht Gegenstand des Gesetzentwurfs. Das Investitionsmaßnahmengesetz betreffe nur die Südumfahrung Stendal. Die beiden angesprochenen Sachverhalte würden im Bundesverkehrswegeplan geregelt, über den das Parlament entscheide. Die Forderung zu 3) sei bei der vorangegangenen Einzelberatung schon ausführlich erörtert worden (s. o. III. 5). Das Raumordnungsverfahren sei in allen Punkten nachvollziehbar. Eine Erweiterung des Stadtentwicklungsgebietes bis an die Linie der Südumfahrung heran werde nicht gehindert. Eine Erweiterung über diese Linie hinaus sei von der Stadt selbst bisher nicht vorgesehen. Vielmehr habe der Bürgermeister der Stadt in der Anhörung gesagt, daß der Stadtentwicklungsplan 1 km vor der Linie der Südumfahrung ende und ein anders lautender Flächennutzungsplan bisher nicht vorliege.

Die Vertreter der Fraktion der SPD sehen sich nicht in der Lage, den Entscheidungsvorschlag nachzuvollziehen. Hinsichtlich der Punkte zu 1) und 2) sei er zwar formal richtig, aber gerade dabei handele es sich doch um Fragen, die vom Deutschen Bundestag entschieden werden müßten. Die Entscheidung über die zu wählende Trassenvariante hätte nach entsprechender Abwägung vom Gesetzgeber getroffen werden müssen. Der Sachverhalt zu 3) sei typisch für das Dilemma, in dem man sich befinde. Eigentlich müßten dazu konkrete Abänderungen beantragt und beschlossen werden, doch die Wahl der Form des Gesetzes lasse dies nicht zu. Zu der Forderung zu 4) sei auf die Äußerungen der Vertreter der Stadt Stendal hinzuweisen, daß die Stadt sich durch die Südumfahrung in ihrer Entwicklung gehindert sehe.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärt, er habe die Einzelheiten und das Ergebnis dieser Prüfung nicht genügend nachvollziehen können. Die alternativen Trassenvarianten seien nicht hinreichend untersucht worden.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

- s) Stellungnahme eines Bürgers, Schlüssel-Nr. 451 (Nummer 2.32)

Auf Anfrage erklärt der Vertreter der Planungsgesellschaft, daß eine Schallschutzwand hier nicht errichtet werden könne, da ansonsten der Zugang für die Reisenden zu den Bahnsteigen unmöglich gemacht würde. Daher sei man für den Schutz der Bürger auf die passiven Schallschutzmaßnahmen angewiesen.

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. erklären, daß von allen Bürgern mit den Schlüssel-Nummern 451, 452 und 453 — deren Anliegen unter den Nummern 2.32, 2.33 und

2.34 dargestellt seien — schriftliche Erklärungen des Inhalts vorlägen, daß sie mit den Entscheidungsvorschlägen einverstanden seien.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag einstimmig zugestimmt.

- t) Stellungnahme eines Bürgers, Schlüssel-Nr. 452 (Nummer 2.33)

Vertreter der Fraktion der SPD kritisieren, daß die Abgeordneten bei der Beschlußfassung über den Gesetzentwurf abhängig seien von den Entscheidungen anderer Träger in anderen Verfahren zu anderen Planfeststellungsabschnitten. Dies stelle einen Mangel des Verfahrens im Detail dar, was sie für einen grundlegenden Fehler hielten. In einem herkömmlichen Verfahren hätte eine einheitliche Bewertung aller Umstände vorgenommen werden können.

Der Vertreter der Planungsgesellschaft weist darauf hin, daß das Planfeststellungsverfahren zu den Planungsabschnitten 4.6 und 4.7, das offenbar gemeint sei, zwar eingeleitet worden sei und auch bereits ein Erörterungstermin stattgefunden habe. Ein Planfeststellungsbeschluß und damit eine abschließende Entscheidung liege aber noch nicht vor, so daß die Abgeordneten auch nicht an eine solche Entscheidung gebunden sein könnten.

Der Ausschuß hat nach kurzer Aussprache über den Rückbau einer kommunalen Straße und den Neubau des Hauptwirtschaftsweges dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Mehrheit der Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste und einer Enthaltung aus der Fraktion der SPD zugestimmt.

- u) Stellungnahme eines Bürgers, Schlüssel-Nr. 453 (Nummer 2.34)

Der Ausschuß hat ohne Aussprache dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und der Gruppe der PDS/Linke Liste und einigen Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und einigen Enthaltungen aus der Fraktion der SPD zugestimmt.

- v) Stellungnahme eines Bürgers, Schlüssel-Nr. 456 (Nummer 2.38)

Auf Anfrage erläutert der Vertreter der Planungsgesellschaft, die Pläne seien in den kleineren Gemeinden für zwei Wochen ausgelegt worden. Jedermann habe innerhalb dieser zwei Wochen die Pläne einsehen und Einwendungen gegen sie erheben können. Ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums sei jeweils eine Informationsveranstaltung mit den entsprechenden Hinweisen auf die Einwendungsmöglichkeiten durchgeführt worden. In der Stadt Stendal seien die Unterlagen nicht öffentlich ausgelegt worden.

Dort seien von der Baumaßnahme insgesamt zehn Grundeigentümer betroffen gewesen. Alle diese zehn Privatpersonen seien durch die Planungsgesellschaft persönlich unterrichtet worden.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Vertreter der Fraktion der SPD kritisieren die Zwei-Wochen-Frist als für die Bürger — zumal unter Berücksichtigung der Situation in den neuen Bundesländern kurz nach der Wende — zu kurz, als daß sie ihre Betroffenheit hätten erkennen können. Die sehr geringe Zahl der Einwendungen gegen dieses Projekt stehe in einem absoluten Mißverhältnis zu den vielen Protesten gegen vergleichbare Vorhaben in den westdeutschen Bundesländern. Es müsse deshalb noch erkundet werden, ob von den Bürgern in und um Stendal weitere Einwendungen erhoben würden. Eine Reduzierung auf die im Gesetzentwurf dargestellten Stellungnahmen sei nicht angemessen. Wenn ein solcher Antrag im Gesetzgebungsverfahren zulässig wäre, wäre die Durchführung einer Anhörung in Stendal der geeignetste Weg.

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. wenden dagegen ein, die Zahl der Proteste sei wegen der sehr geringen Einwohnerzahl der betroffenen Gemeinden prozentual wohl nicht wesentlich niedriger als in anderen Regionen. Der Sachverhalt müsse vielmehr so bewertet werden, daß die Bürger in und um Stendal die Notwendigkeit der Baumaßnahme einsehen und besser verstehen würden als manche, die in Westdeutschland darüber redeten. Die geringe Zahl der Einwendungen sei eben darauf zurückzuführen, daß die Bürger mit diesem Projekt sehr einverstanden seien.

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste und einige Stimmen der Fraktion der SPD bei einigen Enthaltungen aus der Fraktion der SPD zugestimmt.

- w) Stellungnahme eines Bürgers, Schlüssel-Nr. 457 (Nummer 2.39)

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag einvernehmlich bei einigen Enthaltungen aus der Fraktion der SPD zugestimmt.

- x) übrige Stellungnahmen

Der Ausschuß hat dem Entscheidungsvorschlag zur Stellungnahme des Landesinstituts für Verkehrsplanung Sachsen-Anhalt (Nummer 2.5) einstimmig zugestimmt.

Der Ausschuß hat die Entscheidungsvorschläge zu den Stellungnahmen des Bergamtes Staßfurt (Nummer 2.9), des Staatlichen Forstwirtschaftsbetriebes Stendal (Nummer 2.14), der Gemeindeverwaltung Bindfelde (Nummer 2.19), der Direktion Magdeburg der Deutschen Bundespost/Telekom (Nummer 2.22), der Vereinigten

Energiewerke AG, Netzbetrieb Dessau (Nummer 2.27), der Energieversorgung Magdeburg AG, Betrieb Gardlegen (Nummer 2.28), der Verbundnetz Gas AG Böhlitz/Ehrenberg/Leipzig (Nummer 2.29), der Magdeburger Wasser- und Abwassergesellschaft mbH, Betrieb Stendal (Nummer 2.31), von Bürgern und Bürgerinnen, Schlüssel-Nrn. 454 und 455 (Nummer 2.36) und von Herrn Dietze, Kreistagsabgeordneter des Landkreises Stendal (Nummer 2.37) einstimmig zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß hat den Text zu den Stellungnahmen des Landesamtes für Straßenbau Sachsen-Anhalt (Nummer 2.7), des Staatlichen Forstamtes Tangerhütte (Nummer 2.15), der Wehrbereichsverwaltung VII, Strausberg (Nummer 2.23), des Autobahnammes Halle (Nummer 2.24), des Ferngasprojekts GmbH Engelsdorf (Nummer 2.30) und der Gemeinde Langensalzwedel (Nummer 2.35) einstimmig zur Kenntnis genommen.

IV. Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat zu dem Gesetzentwurf in zwei Punkten Stellung genommen (Drucksache 12/3477, Anlage 2):

1. Er hat zum einen datenschutzrechtliche Bedenken dagegen geäußert, daß die ursprüngliche Fassung des Gesetzentwurfs in den Anlagen viele personenbezogene Daten enthalten hatte.

Diesen Bedenken ist nach Auffassung der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. dadurch Rechnung getragen, daß umgehend die Auslieferung dieser Fassung gestoppt und eine andere Fassung, in der — wie in der Drucksache 12/3477 — die Daten anonymisiert und mit Schlüssel-Nummern versehen sind, erstellt und verbreitet wurde.

Die Vertreter der Fraktion der SPD kritisieren, daß sich noch immer Exemplare des Gesetzentwurfs, in denen die Daten nicht anonymisiert seien, im Umlauf befänden.

2. Der Bundesrat hat zum anderen vorgeschlagen, in § 2 Abs. 1 Satz 1 nach den Worten „unter Einhaltung der Grundzüge der Planung“ die Worte „im Einvernehmen mit dem zuständigen Ministerium des betroffenen Landes“ einzufügen. Da durch eine Verordnung gemäß § 2 Abs. 1 erheblich in die Kompetenzen und Aufgaben des Landes eingegriffen werden könne, sei diese Ergänzung erforderlich, um aus Landessicht unververtretbare Planänderungen zu vermeiden.

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung (Drucksache 12/3477, Anlage 3) dem Vorschlag nicht zugestimmt. Er sei mit Artikel 80 GG nicht vereinbar, da der Erlaß der Verordnung nicht von der Zustimmung einer Landesbehörde abhängig gemacht werden könne. Dem Anliegen des Bundesrates werde jedoch dadurch Rechnung getragen, daß der Bundesminister für Verkehr vor Erlaß einer Verordnung im Sinne von § 2 Abs. 1 des

Gesetzentwurfs „eine erneute Abwägung aller Belange vornehmen und dabei auch den Behörden des Landes Sachsen-Anhalt Gelegenheit zur Stellungnahme geben“ werde.

Der Ausschuß erwartet, daß die Bundesregierung für den Fall, daß sie eine solche Verordnung beabsichtigt, diese Zusage einhalten wird. Er weist im übrigen ausdrücklich darauf hin, daß nach dem Gesetzeswortlaut diese Verordnung die Grundzüge der Planung nicht verändern darf.

Den Ausschußmitgliedern liegt dazu ein Vermerk des Berichterstatters Horst Gibtner vom 10. März 1993 über ein Telefonat zwischen ihm und dem „zuständigen Minister des betroffenen Landes“, dem Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt Dr. Rehberger. Demnach hat Minister Dr. Rehberger unter den oben genannten Voraussetzungen zugesichert, die Forderung des Landes Sachsen-Anhalt nach Ergänzung des § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs im Bundesrat nicht weiter zu betreiben, womit sich eine eventuelle Anrufung des Vermittlungsausschusses erübrige.

V. Ergebnis der Ausschußberatungen zum Gesetzentwurf insgesamt

Auf der Grundlage der Einzelberatungen und -abstimmungen hat der Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, dem Deutschen Bundestag die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs zu empfehlen.

VI. Antrag der Gruppe der PDS/Linke Liste (Drucksache 12/4480) und weitere Anträge

1. Verfahren und mitberatende Ausschüsse

- a) Den Antrag hat der Deutsche Bundestag in seiner 149. Sitzung am 25. März 1993 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Rechtsausschuß, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau überwiesen.
- b) — Der Rechtsausschuß hat mehrheitlich vorgeschlagen, die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.
 - Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste vorgeschlagen, die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.
- c) Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner Sitzung am 21. April 1993 beraten.

2. Wesentlicher Inhalt des Antrages

In dem Antrag wird die Bundesregierung aufgefordert, den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3477 zurückzuziehen und ein „reguläres Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren“ einzuleiten.

Zur Begründung wird angeführt, der Gesetzentwurf auf Drucksache 12/3477 stoße auf erhebliche verfassungs- und verfahrensrechtliche Bedenken und auf Kritik zur Qualität der zuvor durchgeführten Arbeiten der Verwaltungsbehörden. Diese Bedenken seien insbesondere bei der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr zu dem Gesetzentwurf am 10. Februar 1993 deutlich geworden. Außerdem entspreche der Inhalt des Gesetzentwurfs nicht den Kriterien eines herkömmlichen Planfeststellungsverfahrens. Stadtplanerische und ökologische Aspekte seien völlig unzureichend berücksichtigt worden. Für eine gesetzlich verbindliche Abwägung von Varianten würden die erforderlichen Planungsunterlagen fehlen. Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages könnten weder ausreichend sach- noch ortskundig sein, um eine solche Entscheidung verantwortlich zu treffen.

3. Ergebnis der Ausschußberatungen

Die zur Begründung des Antrages genannten Argumente sind — neben vielen anderen — bei der Beratung über Einzelfragen des Gesetzentwurfs ausführlich erörtert worden (s. o. III.). Der in ihnen zum Ausdruck kommenden grundsätzlichen Auffassung stimmen die Fraktion der SPD und die Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zu.

Demgegenüber halten die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. den Gesetzentwurf für verfassungsgemäß sowie für zur Behebung einer außergewöhnlichen Notsituation und zur Verwirklichung prioritärer politischer Zielsetzungen notwendig und dringlich. Sie lehnen daher eine Rücknahme des Gesetzentwurfs ab.

Der Ausschuß hat demzufolge mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und den Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste beschlossen, dem Deutschen Bundestag die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.

4. Anträge mit gleicher Zielrichtung haben in der Ausschußsitzung am 21. April 1993 die Fraktion der SPD und die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebracht.

In dem Antrag der Fraktion der SPD wird die Bundesregierung aufgefordert, den Gesetzentwurf zurückzuziehen und für diesen Planungsabschnitt schnellstens die Überleitung in ein ordentliches Verwaltungsverfahren zu veranlassen.

Mit dem Antrag der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird gefordert, die Behandlung des Gesetzentwurfs durch den Ausschuß für Verkehr zurückzuweisen und ihn an das Bundesministerium für Verkehr mit der Maßgabe rückzuüberwei-

sen, ein ordentliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Zu diesen Anträgen sind die gleichen Auffassungen wie zu dem Antrag der Gruppe der PDS/Linke Liste auf Drucksache 12/4480 geäußert worden. Der Ausschuß hat diese Anträge mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Fraktion der SPD und die Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste abgelehnt.

Bonn, den 21. April 1993

Horst Gibtner

Berichterstatter

Dr. Margrit Wetzel

Berichterstatterin

Dr. Klaus Röhl

Berichterstatter

Dr. Klaus-Dieter Feige

