

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege (Planungsvereinfachungsgesetz — PIVereinfG) — Drucksachen 12/4328, 12/5284 —

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 660. Sitzung am 24. September 1993 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 30. Juni 1993 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den nachfolgenden Gründen einberufen wird.

1. Zu Artikel 1 (§ 36 BundesbahnG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 36 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Bundesplanungen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt sind, haben Vorrang vor Orts- und Landesplanungen.“

Begründung

Ein uneingeschränkter Vorrang von Bundesplanungen vor Orts- und Landesplanungen betrifft bei Eisenbahnprojekten die Interessen der Länder im besonderen Ausmaß, da im Gegensatz zu Straßenplanungen (Auftragsverwaltung) keine unmittelbare Beteiligung der Länder an den Planungen des Bundes gegeben ist.

Die Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung bei Planungen der Bundeseisenbahn erfolgt überdies nur im Rahmen des § 6 ROG.

Erschwerend kommt hinzu, daß bisher noch offen ist, wie die künftige Strukturreform der Bahn im

einzelnen aussehen wird und welche Forderungen sich daraus für die künftige Mitwirkung der Länder bei Planungen der Schienenwege ergeben werden. Es erscheint inkonsequent, wenn einerseits den Ländern im Rahmen der Regionalisierung auch die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr übertragen werden soll, andererseits aber den Bundesplanungen für Schienenwege einschließlich der Bundesschienenwege für den Nahverkehr uneingeschränkt Vorrang vor der Orts- und Landesplanung eingeräumt wird.

Die Bundesregierung stimmte in ihrer Gegenäußerung dem Petitum des Bundesrates, Drucksache 756/92 (Beschluß), Nummer 1, nur den Bundesplanungen Vorrang einzuräumen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt sind, nicht zu.

Die Feststellung der Bundesregierung, daß damit den Leitvorstellungen der Raumordnung widersprochen werde, weil die Beschränkung des Vorrangs auf abgestimmte Bundesplanungen im Ergebnis Einvernehmensregelungen voraussetzen würde, trifft nicht zu. Zum einen können schon aus bundesstaatlichen Gründen nur solche Bundesplanungen Vorrang beanspruchen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt sind, weil das Abstimmungsgebot für Planungsträger auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene gleichermaßen gilt (§ 4 Abs. 5 ROG). Zum anderen verlangt eine planerische Abstimmung keineswegs die Herstellung des Einvernehmens, sondern — wie sich aus der Regelung des

Raumordnungsverfahrens ergibt — die Unterrichtung und die Beteiligung am Abstimmungsverfahren (§ 6 Abs. 5 ROG) und die Berücksichtigung des Abstimmungsergebnisses bei der abschließenden Entscheidung (z. B. Planfeststellung) in der Weise, daß es in die Abwägung einzubeziehen ist (§ 6a Abs. 9 ROG).

2. a) Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 36b Abs. 2 Satz 1 Nr. 1a — neu — BundesbahnG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 36b Abs. 2 Satz 1 nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und“.

b) Zu Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b (§ 17 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1a — neu — FStrG)

In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b ist in § 17 Abs. 1a Satz 1 nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und“.

c) Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b (§ 14 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1a — neu — WaStrG)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b ist in § 14 Abs. 1a Satz 1 nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und“.

d) Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1a — neu — LuftVG)

In Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b ist in § 8 Abs. 2 Satz 1 nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und“.

e) Zu Artikel 5 Nr. 1 Buchstabe b (§ 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1a — neu — PBefG)

In Artikel 5 Nr. 1 Buchstabe b ist in § 28 Abs. 1a Satz 1 nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind und“.

Begründung

Als weitere Tatbestandsvoraussetzung für die Erteilung einer Plangenehmigung soll aufgenommen werden, daß erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind. Dieses Tatbestandsmerkmal soll sicherstellen, daß die Plangenehmigung, die den Verzicht auf das förmliche Verfahren der Umweltverträglichkeit zur Folge

hat, nur in denjenigen Fällen zum Tragen kommt, in denen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu besorgen sind. Nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung erstreckt sich die Umweltverträglichkeit nur auf Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Der Anwendungsbereich der Plangenehmigung sollte daher auf diejenigen Fälle beschränkt werden, die derartige Auswirkungen nicht haben.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 36b Abs. 4 BundesbahnG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 36b der Absatz 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Im Planfeststellungsverfahren hat die Deutsche Bundesbahn die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn berühren. Der Vorstand oder eine von ihm ermächtigte Dienststelle der Deutschen Bundesbahn stellt den Plan nach Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach Absatz 2 oder trifft die Entscheidung nach Absatz 3.“

Begründung

Die Einschaltung von Landesbehörden in die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist historisch gewachsen und hat sich in der Praxis bewährt. Sie trägt dem Gedanken Rechnung, daß durch Bauvorhaben von Eisenbahnen des Bundes Belange der Länder in mannigfaltiger Weise berührt sein können. Die in § 36b Abs. 4 Bundesbahngesetz vorgesehene Verlagerung der Funktion der Anhörungsbehörde von den Ländern auf die Deutsche Bundesbahn läßt keinen derart großen Beschleunigungseffekt erwarten, daß ein Verzicht auf die bisher gegebene Verwaltungskompetenz der Länder in diesem Bereich gerechtfertigt wäre.

Auch die Erwiderung der Bundesregierung auf die Stellungnahme des Bundesrates läßt nicht erkennen, wodurch mit der von ihr vorgeschlagenen Verlagerung der Zuständigkeit eine Beschleunigung gegenüber der vom Bundesrat vorgesehenen Lösung bewirkt werden soll. Die bisherigen Erfahrungen mit einer Landesbehörde als Anhörungsbehörde haben keine daraus resultierenden Verzögerungen erkennen lassen. Darüber hinaus dürfte auch die Durchführung des Anhörungsverfahrens durch eine Landesbehörde eher die Gewähr dafür bieten, daß zwischen den Trägern öffentlicher Belange — also im Regelfalle Landesbehörden — und der Anhörungsbehörde ein Dissens über den Umfang des rechtlichen Gehörs oder über die in die Abwägung einzustellenden Belange weitgehend vermieden werden kann.

4. a) **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 36 d Abs. 1 Nr. 4 BundesbahnG)
In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 36 d Abs. 1 die Nummer 4 zu streichen.
- b) **Zu Artikel 2 Nr. 5** (§ 17 Abs. 3 c Satz 2 und 3 FStrG)
In Artikel 2 Nr. 5 sind in § 17 Abs. 3 c die Sätze 3 und 4 zu streichen.
- c) **Zu Artikel 3 Nr. 5** (§ 17 Nr. 4 WaStrG)
In Artikel 3 Nr. 5 ist in § 17 die Nummer 4 zu streichen; die bisherige Nummer 5 wird Nummer 4.
- d) **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b** (§ 10 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG)
In Artikel 4 Nr. 3 ist in § 10 Abs. 2 die Nummer 5 zu streichen.
- e) **Zu Artikel 5 Nr. 3 Buchstabe b** (§ 29 Abs. 1 a Nr. 5 PBefG)
In Artikel 5 Nr. 3 Buchstabe b ist in § 29 Abs. 1 a die Nummer 5 zu streichen.

Begründung

Die im Gesetzesbeschluß vorgesehene Möglichkeit, bei bestimmten Vorhaben von einer Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes abzusehen, stellt eine nicht hinnehmbare Einschränkung der Öffentlichkeitsbeteiligung dar.

5. Zu Artikel 2 Nr. 3 (§ 16 FStrG)

In Artikel 2 Nr. 3 ist § 16 wie folgt zu ändern:

- a) Die Absätze 1 und 2 sind zu streichen.
- b) In Absatz 3 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:
„Bundesplanungen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt sind, haben Vorrang vor Orts- und Landesplanungen.“

Als Folge

- a) ist in Artikel 8 vor Nummer 1 folgende Nummer 01 einzufügen:
„01. § 2 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:
„Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt die Linienführung der Verkehrswege mit Ausnahme der Straßenbahnen und der Bundesfernstraßen.““;
- b) ist Artikel 9 nach der Überschrift wie folgt zu fassen:
„Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466), wird wie folgt geändert:

- a) In § 15 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „nach § 16 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes und“ gestrichen.
- b) In Nummer 9 der Anlage zu § 3 wird die Angabe „§ 36“ durch die Angabe „§ 36 b“ ersetzt.“

Begründung

- a) Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungsverfahren haben beide zum Ziel, das geplante Vorhaben raumordnerisch zu beurteilen. Das Linienbestimmungsverfahren ist im Kern ein zusätzliches fachgesetzlich geregeltes Raumordnungsverfahren. Eine Konzentration in einem Verfahren dient der Verfahrensbeschleunigung. Im Hinblick darauf, daß das der Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr regelmäßig vorgeschaltete Raumordnungsverfahren bereits alle für die Trassenfindung notwendigen Untersuchungen leistet, führt die Linienbestimmung zu einer verzögernden Doppelprüfung. Die Ermittlung der raumbedeutsamen Auswirkungen eines Vorhabens obliegt seit jeher und von Verfassungs wegen den Ländern.

Die Raumordnungsfunktion des Linienbestimmungsverfahrens kann ohne weiteres durch das Raumordnungsverfahren ersetzt werden. Für die die Ländergrenzen übergreifende Planung des Bundes, die die Schaffung eines bundesweiten Verkehrswegenetzes nach einheitlichen Kriterien sowie die Verknüpfung aller Verkehrsträger sicherstellen soll, ist in der mehrstufigen Verkehrswegeplanung hinreichend Raum. Der Bund ist zur Wahrung der länderübergreifenden Raumordnungsbelange nicht auf ein förmliches Linienbestimmungsverfahren angewiesen, weil die weiträumigen Verkehrsverbindungen bereits im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan bestimmt werden und der Bund als Vorhabensträger entscheiden kann, für welche Trasse ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll.

Sonstige Belange des Bundes als des Trägers der Straßenbaulast und damit des finanz- und haushaltspolitisch Verantwortlichen können durch interne Abstimmung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung auf allen Stufen der Planung hinreichend gewahrt werden.

Der Gesetzesbeschluß kommt dem Vorschlag des Bundesrates nur insoweit nach, als er den Neubau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen von der Linienbestimmung freistellt. Bei Bundesstraßen soll der Bundesminister für Verkehr die Linie bestimmen können. Für Bundesautobahnen soll in jedem Fall eine Linienbestimmung durchgeführt werden. Der Gesetzesbeschluß übernimmt insoweit den Vorschlag der Bundesregierung in ihrer Gegenüberstellung. Die Bundesregierung beruft sich dort darauf, daß es einer überregionalen Koordinierung durch den Bund bedürfe, die in den ande-

ren Planungsstufen nicht wirksam geleistet werden könne.

Diese Argumente der Bundesregierung sind in sich widersprüchlich. Denn gerade der Neubau von Bundesautobahnen wird in jedem Falle raumordnerisch beurteilt. Im Raumordnungsverfahren ist nach dem Raumordnungsgesetz, insbesondere gemäß § 4, eine länderübergreifende Abstimmung ausdrücklich vorgesehen. Nachdem das Verfahren zur Bestimmung der Linie in jedem Fall auf dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens aufbaut, wird hier die vermeidbare Doppelgleisigkeit im Verfahren besonders deutlich.

Die Feststellung der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung, in den folgenden Planungsstufen sei eine wirksame Abstimmung zwischen Bund und Ländern unzureichend, dazu arbeitsaufwendig und planungsverzögernd, wird nicht bewiesen und widerspricht auch der geltenden Praxis. Gerade die von der Bundesregierung ins Feld geführten finanziellen und haushaltspolitischen Auswirkungen werden im Rahmen der Überprüfung des Vorentwurfs vom Bundesministerium für Verkehr ausführlich gewürdigt. Im übrigen wird das Abstimmungsverfahren in den einzelnen Planungsstufen überwölbt von den Ingerenzrechten des Bundes im Rahmen der Auftragsverwaltung (Artikel 85 GG), die gerade auf der Grundlage des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes zum Kernkraftwerk Kalkar dem Bund jede denkbare Einwirkungsmöglichkeit in jedem Planungsabschnitt geben.

Die politische Beweislast für die notwendige Beibehaltung der Verfahrensstufe „Linienbestimmung“ liegt jedenfalls im Zusammenhang mit einem Gesetz, das immerhin unter dem Namen „Planungsvereinfachungsgesetz“ antritt, eindeutig beim Bund. Diesen Beweis ist er aber bisher schuldig geblieben.

Der Umstand, daß der Bund bei der Planung von Eisenbahnstrecken — von der befristeten Sonderregelung in § 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes abgesehen — ohne die Linienbestimmung auskommt, zeigt deutlich, wie entbehrlich dieses Instrument ist.

Nach dem Gesetzesbeschluß ist die Bestimmung der Linienführung innerhalb einer Frist von sechs Monaten abzuschließen. Diese Fristsetzung begrenzt zwar das bisher unbefristete Verfahren der Linienbestimmung auf einen überschaubaren Zeitraum. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß dann weiterhin eine überflüssige Doppelprüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen vorgenommen wird, die im Ergebnis die Verwirklichung des Vorhabens nach wie vor um bis zu sechs Monate verzögert.

- b) Wie in der in Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes für § 36 des Bundesbahngesetzes vorgesehenen Neufassung soll auch hier klargestellt werden, daß der Vorrang für konkrete Projektplanungen gilt,

die mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt sind.

- c) Als Folge der Änderung des § 16 FStrG wird § 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes insoweit angepaßt, als für die Bundesfernstraßen keine Linienbestimmung erfolgt.

6. Zu Artikel 2 Nr. 5 (§ 17 FStrG) und Artikel 5 Nr. 1 (§ 28 Abs. 1 a PBefG)

- In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 17 Abs. 1 a in Satz 1 Nr. 1 nach den Wörtern „anderer nicht“ die Wörter „oder nicht wesentlich“ einzufügen.
- In Artikel 5 Nr. 1 Buchstabe b sind in § 28 Abs. 1 a Satz 1 Nr. 1 nach den Wörtern „anderer nicht“ die Wörter „oder nicht wesentlich“ einzufügen.

Als Folge

- ist in Artikel 2 folgende Nummer 6 a einzufügen:

„6a. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „festgestellten“ die Wörter „oder genehmigten“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „festgestellte“ die Wörter „oder genehmigte“ eingefügt.“

- ist in Artikel 5 die Nummer 5 wie folgt zu fassen:

„5. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach dem Wort „festgestellten“ die Wörter „oder genehmigten“ eingefügt.
- b) In Satz 2 werden nach dem Wort „Plan“ die Wörter „oder die Plangenehmigung“ eingefügt.“

Begründung

Der Anwendungsbereich der Plangenehmigung für den Bau von Bundesfernstraßen soll auch auf diejenigen Fälle erweitert werden, in denen Rechte anderer nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Damit soll das erleichterte Plangenehmigungsverfahren auch dann zum Zuge kommen, wenn für den Bau einer Bundesfernstraße nur ein kleiner, die Nutzung eines Grundstücks nicht beeinträchtigender Teil eines Grundstücks benötigt wird. In diesen Fällen erscheint die Durchführung eines förmlichen Verwaltungsverfahrens unter dem Gesichtspunkt der Verfahrensbeschleunigung als verzichtbar, zumal der Rechtsschutz des betroffenen Grundstückseigentümers dadurch nicht beeinträchtigt wird.

In ihrer Stellungnahme stimmte die Bundesregierung diesem Änderungsvorschlag des Bundesrates nicht zu mit der Begründung, daß die Einführung

des neuen unbestimmten Rechtsbegriffs „nicht wesentlich“ zu Unsicherheiten bei der Anwendung der Plangenehmigung und zu zusätzlichen verwaltungsgerichtlichen Verfahren führen würde. Dieses Argument mag zutreffen. Gleichwohl liegt in dem Verzicht auf ein aufwendiges förmliches Planfeststellungsverfahren bei der Plangenehmigung ein so beachtlicher Beschleunigungseffekt, daß dieses Risiko in Kauf genommen werden kann. Die Plangenehmigung wird damit auch Grundlage für ein Enteignungsverfahren.

Aus dem engen Sachzusammenhang zwischen Straße und öffentlichem Personenverkehr ist diese Regelung auch in das PBefG aufzunehmen.

7. Zu Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe g (§ 17 Abs. 6 a FStrG)

In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe g sind in § 17 Abs. 6 a in Satz 2 und 3 jeweils nach dem Wort „Anordnung“ die Wörter „oder Wiederherstellung“ einzufügen.

Begründung

Nach dem Gesetzesbeschluß hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und -genehmigungen für sonstige Baumaßnahmen, die nicht im Bedarfsplan enthalten oder nicht als vordringlich eingestuft worden sind, haben dagegen aufschiebende Wirkung. Wird für diese Maßnahmen der Sofortvollzug angeordnet, so soll der Antrag auf Wiederherstellung ebenso wie der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung beim gesetzlichen Sofortvollzug nur innerhalb einer bestimmten Frist gestellt und begründet werden können. Beide Anträge (auf Anordnung und auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung) sollen die gleichen Voraussetzungen haben.

8. Zu Artikel 5 Nr. 3 (§ 29 PBefG)

— In Artikel 5 Nr. 3 Buchstabe c sind in § 29 Abs. 6 die Sätze 2 und 3 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden.“

— In Satz 4 ist das Wort „Wiederherstellung“ durch das Wort „Anordnung“ zu ersetzen.

Begründung

Der Bundesrat hat für alle Verkehrswegegesetze vorgeschlagen, daß Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für Verkehrswege keine aufschiebende Wirkung haben sollen. Der Gesetzesbeschluß berücksichtigt das mit bestimmten Maßgaben nur für den Bereich der Bundesfernstraßen und der Schienenwege der Deutschen Bundesbahn.

Angeichts der schwierigen Verkehrssituation in den Städten und Ballungsräumen muß jedoch die aufschiebende Wirkung von Anfechtungsklagen gegen einen Planfeststellungsbeschluß oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen ebenfalls entfallen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung überzeugt nicht. Danach soll eine Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses der aufschiebenden Wirkung zum Sofortvollzug nur dort Platz greifen, wo — wie bei Bundesfernstraßen und künftig wohl auch bei Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn — der Deutsche Bundestag durch eine gesetzgeberische Entscheidung bereits die zeitliche Dringlichkeit von Verkehrswegevorfällen geprüft und festgestellt hat.

Diese Auffassung würde gleichzeitig bedeuten, daß die sonstigen Vorhaben des Planungsvereinfachungsgesetzes regelmäßig als nicht so dringlich anzusehen sind. Dieser Ansicht kann für den Bereich des Personenbeförderungsgesetzes und damit des öffentlichen Personennahverkehrs nicht gefolgt werden. Es ist nicht einzusehen, warum Straßenbahn- und U-Bahn-Vorhaben nicht ebenso dringlich sein sollen wie Bundesfernstraßen-Vorhaben.

9. Zu Artikel 8 nach Nummer 2 (§ 8 Satz 1 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsg)

In Artikel 8 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

„2a. § 8 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Sind die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück ungeklärt, so hat die kommunale Aufsichtsbehörde der Gemeinde, in der das Grundstück liegt, in den Fällen, in denen eine Plangenehmigungsverfahren oder Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, auf Antrag der Planfeststellungsbehörde und in den Fällen, in denen eine vorzeitige Besitzeinweisung angeordnet werden soll, auf Antrag der Enteignungsbehörde innerhalb von zwei Wochen nach Antragstellung einen Vertreter des Eigentümers zu bestellen.“

Begründung

Als Folge der Aufhebung von §§ 4, 6 und 7 des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes ist der Wortlaut des § 8 entsprechend anzupassen.

