

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

- a) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Horst Gibtner, Wolfgang Erler (Waldbrunn), Dr. Dionys Jobst, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt), Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl, Dr. Wolfgang Weng (Gerlingen) und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 12/7006 —

**Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Planungsverfahrens
für Magnetschwebbahnen (Magnetschwebbahnplanungsgesetz — MBPIG)**

- b) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/6964 —

**Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebbahnverbindung
Berlin–Hamburg (TRANSRAPID)**

A. Problem

- a) Für die Planung von Magnetschwebbahnstrecken gibt es bisher keine gesetzliche Grundlage.
- b) Bisher fehlt eine Magnetschwebbahnverbindung zwischen zwei Großstädten, wodurch sowohl das Verkehrswachstum in der Verbindung zwischen diesen Städten bewältigt als auch ein Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland

geleistet und Exportmärkte für eine Technologie, in der Deutschland führend ist, eröffnet werden könnte.

B. Lösung

- a) Das vorgeschlagene Planungsgesetz (Drucksache 12/7006) für Magnetschwebbahnen sieht ein Verfahren vor, das demjenigen des Planungsvereinfachungsgesetzes entspricht. Das Eisenbahn-Bundesamt soll Planfeststellungs- und Anordnungsbehörde sein. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung eine Magnetbahnbau- und -betriebsordnung zu erlassen.

Mehrheit im Ausschuß

- b) Zur Realisierung einer Transrapidverbindung zwischen Berlin und Hamburg tragen private Wirtschaft und öffentliche Hand gemeinsam bei. Der Bericht über das Finanzierungskonzept (Drucksache 12/6964) sieht vor, daß der Bund die erforderlichen Mittel für den Bau der Strecke trägt und die Privatwirtschaft die für den Betrieb erforderlichen Investitionen aufbringt.

Kenntnisnahme

C. Alternativen

- a) Verzicht auf ein eigenständiges Planungsgesetz sowie
b) Schaffung einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke.

D. Kosten

- a) Mehraufwendungen durch den höheren Personalaufwand im Eisenbahn-Bundesamt können durch dem Planungsträger aufzuerlegende Gebühren ausgeglichen werden.
b) Die kalkulierten Kosten für die Errichtung des Fahrwegs mit Bundesmitteln betragen 5,6 Mrd. DM, diejenigen für die zum Betrieb erforderlichen Wirtschaftsgüter 3,3 Mrd. DM (jeweils Preisstand 1993).

Auf Einzelpreise und das Preisniveau ist kein Einfluß anzunehmen, da aufgrund der erforderlichen langen Bauzeit der Trasse auch regional keine nennenswerten Kapazitätsengpässe bei den betroffenen Wirtschaftsbranchen zu erwarten sind. Der verstärkte Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf dieser Verbindung hat eher dämpfenden Einfluß auf die Beförderungspreise.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf — Drucksache 12/7006 — mit folgender Maßgabe, ansonsten unverändert anzunehmen:

Artikel 1 § 1 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 wird nach dem Wort „Planfeststellungsbehörde“ das Wort „ , Anhöhrungsbehörde“ gestrichen.

2. Es wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Im Planfeststellungsverfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Magnetschwebbahnanlagen der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Betriebsanlagen liegen, zur Durchführung des Anhöhrungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Magnetschwebbahn berühren.“,

- b) die Unterrichtung auf Drucksache 12/6964 zur Kenntnis zu nehmen.

Bonn, den 15. Juni 1994

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Horst Gibtner

Berichterstatter

Klaus Daubertshäuser

Dr. Dagmar Enkelmann

Berichterstatterin

Horst Friedrich

Dr. Klaus-Dieter Feige

Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Horst Gibtner, Klaus Daubertshäuser, Horst Friedrich, Dr. Dagmar Enkelmann und Dr. Klaus-Dieter Feige

I.

Beratungsverfahren und mitberatende Ausschüsse

1. Der Deutsche Bundestag hat den von Mitgliedern und den Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Planungsverfahrens für Magnetschwebebahnen — Drucksache 12/7006 — in seiner 216. Sitzung am 10. März 1994 in erster Lesung beraten und zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Rechtsausschuß, Finanzausschuß, Ausschuß für Wirtschaft, Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung sowie Haushaltsausschuß — auch gemäß § 96 der GO-BT — überwiesen.

Der Rechtsausschuß erhebt einstimmig in seiner Stellungnahme vom 19. Mai 1994 keine Bedenken verfassungsrechtlicher und rechtsförmlicher Art gegen den Gesetzentwurf.

Der Finanzausschuß hat am 15. Juni 1994 einvernehmlich bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ein Mitberatungsvotum verzichtet.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Gesetzentwurf in seiner 83. Sitzung am 15. Juni beraten. Er empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und einer Stimme der Fraktion der SPD gegen eine Stimme der Fraktion der F.D.P. und bei Enthaltung der Mitglieder der Fraktion der SPD, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat den Gesetzentwurf am 15. Juni 1994 bei einer Gegenstimme der Fraktion der F.D.P. und gegen die Stimmen der Opposition mit Mehrheit angenommen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau schlägt dem federführenden Ausschuß für Verkehr in seiner Stellungnahme vom 15. Juni 1994 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die der Fraktion der SPD sowie der Gruppe der PDS/Linke Liste vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme der Vorlage zu empfehlen.

Der Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat dem Gesetzentwurf am 13. April 1994 einstimmig bei Enthaltung einer Stimme der Fraktion der SPD und der Stimme der Vertreterin der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung vom 25. Mai 1994 dem Gesetzentwurf mehrheitlich bei zwei Stimmenthaltungen und bei Abwesenheit der Vertreter der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste zugestimmt.

2. Die Unterrichtung der Bundesregierung über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebebahnverbindung Berlin-Hamburg (TRANSRAPID) — Drucksache 12/6964 — ist vom Deutschen Bundestag ebenfalls in seiner 216. Sitzung am 10. März 1994 beraten und — mit Ausnahme des Rechtsausschusses — an dieselben Ausschüsse wie der Gesetzentwurf auf Drucksache 12/7006 überwiesen worden.

Der Finanzausschuß hat die Vorlage am 15. Juni 1994 einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat die Unterrichtung in seiner 83. Sitzung am 15. Juni 1994 zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Unterrichtung am 15. Juni 1994 zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau schlägt dem federführenden Ausschuß für Verkehr mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die der Fraktion der SPD sowie der Gruppe der PDS/Linke Liste vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme der Vorlage zu empfehlen.

Der Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat den Bericht in seiner Sitzung vom 13. April 1994 einvernehmlich zur Kenntnis genommen.

Der Haushaltsausschuß hat am 25. Mai 1994 dem federführenden Ausschuß für Verkehr einvernehmlich bei Abwesenheit der Vertreter der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste vorgeschlagen, dem Deutschen Bundestag die Annahme der Vorlage zu empfehlen. Der Haushaltsausschuß hat dieses Votum mit der Aufforderung an die Bundesregierung verbunden, bei der Europäischen Union nachdrücklich um Finanzbeihilfen unter Hinweis auf die hohe deutsche Beitragsleistung und die Anbindung der Förderregion „neue Bundesländer“ bemüht zu sein.

3. Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf und die Unterrichtung in seiner 64. und 69. Sitzung vom 20. April und 15. Juni 1994 beraten. In der 67. Sitzung am 18. Mai 1994 ist zu beiden Vorlagen eine öffentliche Anhörung durchgeführt worden. Ihr lag ein detaillierter Fragenkatalog zugrunde,

der sich in die Abschnitte Planungsverfahren, Finanzierung, verkehrspolitische Konsequenzen, industrie- und exportpolitische Erwartungen und sonstiges untergliederte. An der Anhörung nahmen die Sachverständigen Roland Heinisch (Deutsche Bahn AG), Winfried Haastert (Thyssen Industrie AG), Dr. Frank Müssigbrodt (Deutsche Bank AG), Dr. Rolf Kroker und Dr. Busch (Institut der Deutschen Wirtschaft), Hans Ulrich Mann (Intraplan-Consult GmbH), Dr. Ludolf-Georg von Wartenberg (Bundesverband der Deutschen Industrie), Prof. Dr. Willi Blümel (Hochschule Speyer), Dr. Hellmuth Kruse (Handelskammer Hamburg), Prof. Dr. H.-J. Ewers (Universität Münster), Prof. Dr. Gerhard Voß (Universität Hannover), Wilfried Sauter (BUND), Prof. Dr. Werner Rothengatter (Universität Karlsruhe), Meike Spitzner (Wuppertal, Institut für Klima, Umwelt und Energie) und Ulrich Preuß (Bürgerinitiative Prignitz contra Transrapid) teil. Von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Prof. Dr. Dieter Eberle (Universität Tübingen) lagen nur schriftliche Stellungnahmen vor. Im übrigen haben nahezu alle Teilnehmer der Anhörung zuvor schriftliche Stellungnahmen übersandt.

Schwerpunkte der Anhörung bildeten Fragen zu den Annahmen und Berechnungen des Verkehrsaufkommens und des Erlöses sowie hieraus evtl. folgende Risiken für die öffentliche Hand sowie zum geplanten oder alternativ in Betracht kommenden Angebot der DB AG zwischen Hamburg und Berlin. Erörtert wurden weiterhin die Einfädung der Transrapidstrecke in die beiden Großstädte, Auswirkungen auf das Berliner Verkehrskonzept sowie die Verknüpfung des Transrapid mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖPNV und dem Individualverkehr. Weitere Themenkomplexe betrafen arbeitsmarktpolitische Konsequenzen sowie die export- und industriepolitischen Erwartungen. Die Umweltrelevanz des Vorhabens und befürchtete Auswirkungen auf die Prignitz waren ebenfalls Gegenstand schriftlicher wie mündlicher Ausführungen. Speziell zum Entwurf des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes standen die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auch als Anhörbehörde, die gesetzlich vorgesehenen Fristen, die Gestaltung des Raumordnungsverfahrens, der Verzicht auf eine Linienbestimmung und die Zulässigkeit von Plangenehmigungen anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses im Vordergrund.

Auf die Ergebnisse der Anhörung wird, soweit erforderlich, im folgenden eingegangen. Im übrigen sei auf das Stenographische Protokoll der 67. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 18. Mai 1994 verwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf und die Unterrichtung in seiner 69. Sitzung am 15. Juni 1994 abschließend beraten. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste wird die Annahme des Gesetzent-

wurfs auf Drucksache 12/7006 in geänderter Fassung empfohlen.

Mit Blick auf den Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebebahnverbindung Berlin-Hamburg (TRANSRAPID) — Drucksache 12/6964 — empfiehlt der Ausschuß einmütig Kenntnisnahme.

II.

Zielsetzung und Inhalt der Vorlagen

1. Der Gesetzentwurf — Drucksache 12/7006 — zielt darauf ab, für das Planungsrecht für Magnetschwebebahnen eine gesetzliche Grundlage zu schaffen. Bisher fehlt es an einer derartigen gesetzlichen Regelung. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das im Rahmen der Bahnreform am 1. Januar 1994 in Kraft getreten ist, bezieht Magnetschwebebahnen nicht in seinen Regelungsbereich ein. Inhaltlich orientiert sich der Gesetzentwurf in wesentlichen Teilen am AEG und bezieht damit die aus dem Planungsvereinfachungsgesetz übernommenen Verbesserungen und Beschleunigungen bei Verkehrswegeplanungen ein. Der Gesetzentwurf enthält folgende wesentliche Regelungen: Das Eisenbahn-Bundesamt wird Planfeststellungs-, Anhörungs- und Bauaufsichtsbehörde (§ 1). Bei rechtlich einfach gelagerten Fällen kann eine Plangenehmigung an die Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses treten (§ 2). Als planungssichernde Instrumente enthält der Gesetzentwurf Vorschriften über Vorarbeiten (§ 3), Veränderungssperren und Vorkaufsrechte (§ 4) sowie vorzeitige Besitzeinweisung (§ 6). Enteignungen werden, soweit sie für die Durchführung eines Bauvorhabens notwendig sind, ermöglicht (§ 7). Die einzelnen Stufen des Verfahrens sollen zur Beschleunigung entsprechend § 20 AEG befristet sein (§ 5). Eine Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschuß oder eine Plangenehmigung löst keine aufschiebende Wirkung aus (§ 5 Abs. 5). Für verwaltungsgerichtliche Klagen gegen Magnetschwebebahnvorhaben sind die Oberverwaltungsgerichte/Verwaltungsgerichtshöfe erstinstanzlich zuständig (Artikel 2 Abs. 6). Schließlich enthält der Gesetzentwurf eine Verordnungsermächtigung zum Erlaß einer Magnetbahnbau- und -betriebsordnung (§ 8).
2. Der Bericht der Bundesregierung über das Finanzierungskonzept — Drucksache 12/6964 —, der dem Beschluß des Bundeskabinetts über den Bau einer Magnetschwebebahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg am 2. März 1994 zugrunde gelegen hat, bezieht sich auf das von der Privatwirtschaft (Magnetschnellbahn Berlin-Hamburg GmbH [MSB]) am 6. Dezember 1993 vorgelegte Finanzierungskonzept. Als Zielsetzung stellt die Unterrichtung durch die Bundesregierung heraus, daß die Anwendung der Transrapid-Technologie zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland beitrage und die Chance der Erschließung von Exportmärkten biete. Daneben würden Hamburg und Berlin als größte deutsche Städte durch eine

leistungsfähige und umweltfreundliche Magnetschwebbahn verbunden, um das Verkehrswachstum zwischen diesen Städten zu bewältigen und die Marktanteile für den spurgeführten Personenverkehr zu erhöhen. Der Fahrweg soll mit Bundesmitteln errichtet werden, wobei die Investitionskosten mit 5,6 Mrd. DM (Preisstand 1993) angenommen werden. Alleiniger Gesellschafter der zu gründenden Fahrweggesellschaft soll der Bund sein. Die Kosten für die zum Betrieb erforderlichen Wirtschaftsgüter in Höhe von 3,3 Mrd. DM (Preisstand 1993) sollen von der privaten Wirtschaft getragen werden. Die von der Privatwirtschaft zu gründende Betriebsgesellschaft soll an die Fahrweggesellschaft ein Nutzungsentgelt entrichten, das sich mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den Fahrweg bemißt und sich je nach Betriebserfolg erhöhen soll.

Der Bericht befaßt sich im einzelnen mit dem Verkehrsaufkommen, für das die MSB 14,5 Mio. Personen jährlich und eine Verkehrsleistung von 4,1 Mrd. Personenkilometer jährlich berechnet, den bereits erwähnten Investitionskosten und den — mit Preisstand 1993 — angenommenen Betriebsführungskosten in Höhe von ca. 1,15 Mrd. DM unter Zugrundelegung des o. g. Verkehrsaufkommens und der o. g. Verkehrsleistung sowie einem Erlössatz von 0,28 DM/PKM (ohne Mehrwertsteuer). Daneben wird auf die Voraussetzungen, von denen die Entrichtung der Benutzungsgebühr und des erfolgsabhängigen Nutzungsentgelts abhängig ist, eingegangen. Weiterhin werden planungs- und genehmigungsrechtliche Voraussetzungen, Einzelheiten der gesellschaftsrechtlichen Strukturen (Fahrweggesellschaft, Betriebsgesellschaft), die von Bund und Privatwirtschaft zu gründende Planungsgesellschaft, wettbewerbs- und vergaberechtliche Fragen, Auswirkungen auf den Bundeshaushalt einschließlich der im Finanzierungskonzept vorgeschlagenen steuerrechtlichen Förderung sowie die Zukunftsperspektiven, insbesondere im Hinblick auf Exportmöglichkeiten, und Alternativen zum Magnetbahnprojekt in Gestalt des Ausbaus oder Neubaus von Schienenverbindungen erörtert.

III.

Ergebnis der Ausschußberatungen

1. Entwurf eines Magnetschwebbahnplanungsgesetzes

a) Allgemein zum Gesetzentwurf

Die Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. begrüßt den Gesetzentwurf als notwendigen Schritt, um die Grundlage für die Planung und den Bau von Transrapidstrecken zu erhalten und damit eine bisher im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vorhandene Regelungslücke zu schließen. Die Orientierung an den wesentlichen Inhalten des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die ihrerseits aus dem Planungs-

vereinfachungsgesetz übernommen sind, biete die Gewähr für ein leistungsfähiges und zügig einsetzbares Planungsrecht. Im übrigen habe die öffentliche Anhörung keine neuen Gesichtspunkte ergeben, die — abgesehen von der zu streichenden Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Anhörungsbehörde — zu weiteren Änderungen des Gesetzentwurfs Anlaß gäben.

Die Fraktion der SPD hat dem Gesetzentwurf ihre Zustimmung versagt, da die von ihr als notwendig vorgeschlagenen Verbesserungen und Ergänzungen von der Ausschußmehrheit abgelehnt worden seien.

Die Gruppe der PDS/Linke Liste lehnt, wie auch in ihrem Antrag auf Drucksache 12/7732 ausgedrückt, den Gesetzentwurf ab und verlangt statt dessen den Ausbau von Schienenverbindungen.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht in dem abstrakt gefaßten, tatsächlich aber auf ein konkretes Verfahren zugeschnittenen Gesetzentwurf eher wahltaktische Bemühungen. Für die Zukunft sei es notwendig, durch die Gestaltung der Verfahren dazu beizutragen, daß notwendige Großvorhaben auf Akzeptanz der betroffenen Bürger stießen.

b) Zur beschlossenen Änderung

Der bei Artikel 1 § 1 Abs. 2 vorgeschlagene Verzicht auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auch als Anhörungsbehörde ist einstimmig auf Antrag der Fraktion der SPD beschlossen worden.

Die bisherige jahrzehntelange Praxis bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach Reichsbahn- und Bundesbahnrecht sowie jetzt auch nach § 3 Abs. 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes habe sich bewährt und sei auch auf den neuen Verkehrsträger Magnetschwebbahn zu übertragen. Dies gelte um so mehr, als für das reibungslose Funktionieren der Magnetschwebbahn der Verknüpfung mit den bereits existierenden Verkehrsträgern, insbesondere dem Schienenverkehr, zentrale Bedeutung zukomme. In allen Planfeststellungsverfahren, die in Zusammenhang mit der Realisierung der notwendigen Verknüpfung mit den anderen Verkehrsträgern stünden, würden ohnehin (aufgrund der Planungsverfahren für die anderen Verkehrsträger) die Landesbehörden als Anhörungsbehörden eingesetzt werden.

Streitig ist demgegenüber die Entscheidung über den vorgeschlagenen neuen Absatz 3 erfolgt, wobei der letzte Halbsatz („wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Magnetschwebbahn berühren“) mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN festgelegt wurde. Die Ausschußmehrheit hat sich für den Halbsatz ausgesprochen, um insoweit Deckungsgleichheit mit § 3 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes über

die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes herzustellen. Die Fraktion der SPD hat demgegenüber an ihrem ursprünglichen Änderungsantrag festgehalten, da es im Gegensatz zur Situation bei den Eisenbahnen hier um einen vollständig neuen Verkehrsweg gehe. Dieser Änderungsantrag ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen diejenigen der Antragstellerin und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste abgelehnt worden.

c) Zu den abgelehnten Änderungsvorschlägen

Ein Antrag der Fraktion der SPD, dem bisherigen § 1 einen neuen § 1 „Feststellung des Bedarfs“ voranzustellen:

„Magnetschwebbahnstrecken werden auf der Grundlage eines Bedarfsplans für Magnetschwebbahnen ausgebaut, der in einem Magnetschwebbahnausbaugesetz festgestellt wird“

ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen diejenigen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der beiden Gruppen abgelehnt worden.

Nach Auffassung der Antragstellerin habe der Gesetzgeber mit der Verabschiedung des Bundeschienenwegeausbaugesetzes klargestellt, daß künftig in der Bundesrepublik Deutschland Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes aufgrund von Bedarfsplänen zu erfolgen hätten, die vom Gesetzgeber beschlossen würden. Nennungen im Bundesverkehrswegeplan könnten die zweifelsfreie Bedarfs-Festlegung in speziellen Gesetzen — Bundesfernstraßenausbaugesetz und Schienenwegeausbaugesetz — nicht ersetzen. Dies müsse auch für den völlig neuen Verkehrsträger Magnetschwebbahn Anwendung finden.

Mit dem Bedarfsplan würde dann zweifelsfrei durch das Parlament festgelegt, daß ein öffentliches Interesse am Bau einer bestimmten Magnetschwebbahnstrecke bestehe.

Die Ausschlußmehrheit sieht die Aufnahme eines Gesetzgebungsauftrags in ein anderes Gesetz als formaljuristisch zweifelhaft an. Eine solche Festlegung würde verhindern, daß ein Privater von sich aus ein Planfeststellungsverfahren für ein Projekt betreibe, für das — ebenso wie für die derzeit diskutierte Strecke Hamburg–Berlin — eine Planfeststellung auch ohne Ausbaugesetz möglich wäre. Derzeit gehe es nur um eine konkrete Strecke. Dies schließe selbstverständlich nicht aus, daß zu einem späteren Zeitpunkt einmal eine Bedarfsplanung oder die Festlegung von Prioritäten erforderlich würde.

Ein Antrag der Fraktion der SPD, in Artikel 1 einen neuen § 3 „Linienbestimmung“ einzufügen:

„§ 3

Linienbestimmung

(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Magnetschwebbahnstrecken.

(2) Bei der Bestimmung der Linienführung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit und das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Bestimmung der Linienführung ist innerhalb einer Frist von drei Monaten abzuschließen.“

ist damit begründet worden, daß ohne die Linienbestimmung und die Regelung der Zuständigkeit entscheidende Grundlagen für das Planungsverfahren fehlten. Die vorgeschlagene Regelung folge den Bestimmungen in § 16 Bundesfernstraßengesetz. Die Ergebnisse eines Raumordnungsverfahrens könnten die Linienbestimmung nicht praktisch ersetzen, da dieses Verfahren in den neuen Bundesländern nur fakultativ sei.

Der Änderungsantrag ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen diejenigen der Antragstellerin und der beiden Gruppen abgelehnt worden.

Nach Auffassung der Mehrheit ist dieser Verfahrensschritt im Gegensatz zum Bundesfernstraßenrecht, wo die Planung in der Hand der Länder liege, bei Eisenbahnen und Magnetschwebbahnen, bei denen eine reine Bundeszuständigkeit bestehe, nicht erforderlich. Bei der Linienbestimmung handle es sich um ein rein verwaltungsinternes Verfahren, das keine Außenwirkung entfalte. Dritte seien an der Entscheidung nicht beteiligt; die Linienbestimmung diene auch nicht dem Interesse Dritter. Im übrigen würde die Annahme des Antrages zu einer sachlich unberechtigten Verfahrensverlängerung führen.

Weiterhin hat die Fraktion der SPD beantragt, das Institut der Plangenehmigung durch Streichung von § 2 Abs. 2 und 3 entfallen zu lassen. Zur Begründung hat sie ausgeführt, daß die Plangenehmigung ein Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung, ohne förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und ohne Mitwirkung der anerkannten Naturschutzverbände sei. Eine Plangenehmigung sei deshalb bei einem neuen Verkehrsträger insbesondere dann problematisch, wenn erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht auszuschließen seien. Im übrigen bestehe angesichts der Möglichkeit in den neuen Ländern, für einen bestimmten Zeitraum auf Raumordnungsverfahren zu verzichten, die Gefahr, daß eine Genehmigung ohne jegliche Beteiligung von Bürgern oder öffentlichen Stellen erfolge.

Der Antrag, der von den beiden Gruppen unterstützt wurde, ist von den Koalitionsfraktionen abgelehnt worden.

Die Mehrheit hat darauf hingewiesen, daß nach § 2 Abs. 2 des Entwurfs eine Plangenehmigung nur dann zulässig sei, wenn eine Rechtsbeeinträchtigung ausgeschlossen und mit den Trägern öffentlicher Belange das Benehmen hergestellt worden sei. In diesem Falle bestehe kein Anlaß, anders als bei allen anderen Bundesverkehrswegen auf das Mittel der Plangenehmigung zu verzichten. Aufgrund der strengen Anforderungen komme die

Plangenehmigung ohnehin nur für kleinere Maßnahmen im Zuge eines Magnetschwebbahnprojektes in Frage. Es sei davon auszugehen, daß die Plangenehmigung für Abschnitte des Fahrweges bzw. für größere Betriebsanlagen nicht in Frage komme.

Ein Antrag der Fraktion der SPD, § 5 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Nr. 1 werden die Worte „eines Monats“ ersetzt durch die Worte „zweier Monate“.
- b) In Absatz 1 Nr. 2 wird in der letzten Zeile hinter dem Komma der Halbsatz wie folgt geändert: „die zwei Monate nicht unterschreiten und vier Monate nicht übersteigen darf“.

ist von den Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der beiden Gruppen abgelehnt worden.

Nach Auffassung der Antragstellerin sind die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 2 MPPIG genannten Fristen zu knapp, um der komplexen Materie eines völlig neuen Verkehrsträgers gerecht zu werden. Die eigenverantwortliche Festsetzungsmöglichkeit der Behördenbeteiligungsfrist durch die Anhörungsbehörde (§ 5 Abs. 1 Nr. 2) müsse in Form einer Mindestfrist, die nicht unterschritten werden dürfe, eingeschränkt werden. Die Möglichkeit von informellen Kontakten und Hinweisen auf ein bevorstehendes Projekt böten keinen Ersatz für eine verfahrensmäßige Beteiligung.

Der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat auch die im Änderungsantrag vorgeschlagenen Fristen als zu knapp bemessen bezeichnet.

Nach Auffassung der Mehrheit würde die Verlängerung der Fristen gegenüber den Vorbildregelungen im AEG den neuen Verkehrsträger Transrapid gegenüber der herkömmlichen Eisenbahn schlechter stellen. Mit den inhaltlichen Anforderungen einer Auseinandersetzung mit dem neuen Verkehrsträger lasse sich eine Fristverlängerung nicht begründen. Die Magnetschwebbahntechnik sei seit Jahrzehnten bekannt, hinreichend erprobt und in ihren Auswirkungen und Begleitumständen bis ins Detail erforscht.

Im übrigen sei die laut Antrag zu verlängernde Frist nach Artikel 1 § 5 Abs. 1 Nr. 1 keine Frist zu einer inhaltlichen Stellungnahme, sondern lediglich eine Frist zur Vornahme von formalen Verwaltungshandlungen wie der Beteiligung von Behörden und der Auslegung des Plans. Schon aus diesem Grunde gehe die Begründung mit dem Erfordernis einer vertieften inhaltlichen Auseinandersetzung ins Leere. Im übrigen würden die Behörden von der Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme nicht überrascht, sondern wären hierauf bereits vorbereitet.

Schließlich hat die Fraktion der SPD beantragt, in Artikel 2 einen neuen Absatz 4 einzufügen:

„(4) An § 6 a Abs. 12 des Raumordnungsgesetzes wird ein neuer Satz 2 angehängt: „Dies gilt nicht für Planung und Bau von Magnetschwebbahnen““.

Zur Begründung ist auf § 6 a Abs. 12 Raumordnungsgesetz (ROG) verwiesen worden, wonach die neuen Länder bis zum 30. April 1998 von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens absehen könnten. Angesichts der komplexen Materie eines völlig neuen Verkehrsträgers könne jedoch auf ein solches Verfahren nicht verzichtet werden, da sich auf keinerlei Erfahrungen zurückgreifen lasse. Die im ROG vorgesehene Sechsmonatsfrist stelle deshalb keine „unangemessene Verzögerung“ dar, da gemäß § 16 UVPG die erste Stufe im Raumordnungsverfahren eine entlastende Wirkung auf die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren entfalte.

Der Änderungsantrag, dem auch die Vertreter der beiden Gruppen zugestimmt haben, ist von den Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. abgelehnt worden.

Nach Auffassung der Ausschlußmehrheit dient die Ausnahmemöglichkeit in § 6 Abs. 12 des Raumordnungsgesetzes der flexiblen Handhabung des Raumordnungsverfahrens in den neuen Bundesländern und stellt somit einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung dar. Die derzeitige Rechtslage ermögliche den Ländern eine eigenständige Entscheidung über die Durchführung des Verfahrens, die nicht speziell im Magnetschwebbahnbereich eingeschränkt werden sollte.

Zusätzlich hat die Fraktion der SPD einen Entschließungsantrag eingebracht, in dem die Bundesregierung aufgefordert werden sollte, einen geeigneten Vorschlag zur Ergänzung des Entwurfs für ein MBPIG vorzulegen, in dem Verfahren und Kostenverteilung für Kreuzungen der Magnetschwebbahn mit Eisenbahnen und mit Straßen geregelt werden. Ohne Regelung, in welcher Form und mit welcher Kostenverteilung Kreuzungen der Magnetschwebbahn zu planen und zu bauen seien, sei ein Magnetschwebbahnplanungsgesetz an entscheidender Stelle unvollständig und schaffe große Rechtsunsicherheit. Länder und Gemeinden müßten ebenso wie ein Antragsteller Klarheit über die zu erwartenden Kosten und Baufragen haben.

Der Entschließungsantrag ist von den Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der beiden Gruppen gegen die Antragstellerin abgelehnt worden.

Die Ausschlußmehrheit hat betont, daß der vorliegende Gesetzentwurf der Schaffung der grundlegenden planungsrechtlichen Vorschriften für Magnetschwebbahnen diene. Die Regelung von Details, die in der Raumordnung, Umweltverträglichkeitsprüfung und Planfeststellung keine Rolle spielten, bleibe einem späteren allgemeinen Magnetschwebbahngesetz vorbehalten. Im übrigen ließen sich Zweifelsfragen bezüglich der Kostentragung mit Hilfe des Verursacherprinzips lösen.

2. Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebbahnverbindung Berlin-Hamburg (Transrapid)

Der Ausschuß hat einstimmig die Unterrichtung der Bundesregierung zur Kenntnis genommen.

Die Ausschußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. begrüßt, daß auf der Grundlage des von der Privatwirtschaft vorgelegten Finanzierungskonzeptes für die Strecke zwischen Hamburg und Berlin mit einer Transrapidverbindung umweltverträglich das Verkehrswachstum bewältigt werden könne. Die Systemvorteile des Transrapid ließen sich nur in einer Relation mit hohem Verkehrsaufkommen, wie zwischen den beiden Ballungsräumen gegeben, zur Geltung bringen. Nur eine derartige Referenzstrecke sei im übrigen geeignet, den Vorsprung Deutschlands in der Magnetbahn-technologie zu nutzen und export- wie industrie-politisch umzusetzen. Die Exportchancen und die arbeitsmarktpolitischen Konsequenzen seien von unschätzbare Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Eine wesentliche Aufgabe der Planungsgesellschaft, an der der Bund zur Hälfte beteiligt sein werde, bestehe darin, für die Einfädung der Transrapidstrecke in die beiden Städte Hamburg und Berlin sowie für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln durch Umsteigemöglichkeiten, Anbindung an den ÖPNV und z. B. park-and-ride-Anlagen wirksame Lösungen zu finden. Wie auch die Anhörung ergeben habe, stelle sich die optimale Verknüpfung des Transrapid mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem ÖPNV und dem Individualverkehr, als eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg des Magnetschwebbahnprojekts dar.

Im übrigen hätten sich durch die Anhörung keine neuartigen Gesichtspunkte ergeben, die nicht auch schon in der Unterrichtung auf Drucksache 12/6964 enthalten seien.

Die Fraktion der SPD lehnt die beabsichtigte Transrapidstrecke zwischen Hamburg und Berlin ab und sieht sich hierzu durch die Ergebnisse der öffentlichen Anhörung bestätigt. Es handele sich um eine verkehrspolitische Insellösung; die Verkehrsprobleme, die in der Zukunft zwischen den beiden Städten zu erwarten seien, ließen sich zeitlich und wirtschaftlich vorteilhafter durch den Ausbau von Schienenverbindungen lösen. Wie auch die Anhörung ergeben habe, beruhe das Finanzierungskonzept auf Bestfallannahmen. Das angenommene Fahrgastaufkommen und die prognostizierten Personenkilometer erschienen u. a. wegen der verlängerten Fahrzeit aufgrund von drei zusätzlichen Haltepunkten sowie der ungeklärten Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern unrealistisch. Auch die Kosten der notwendigen Verknüpfung sowie der Einfädung in die beiden Städte seien bisher nicht abschätzbar. Hieraus sowie aus den Abweichungen vom angenommenen Fahrgast- und Erlösaufkommen resultierten finanzielle Risiken für die öffentliche Hand, die nicht vertretbar seien. Zudem werde es der DB AG verwehrt, auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin eine leistungsfähige und hinsichtlich der Fahrzeit günstige Verbindung bei erheblich geringeren Investitionen zu erbringen. Es zähle nicht zu den Aufgaben des Staates, eine überdimensionierte Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Zur Demonstration der Systemvorteile der Transrapidtechnik reiche eine kürzere als die vorgesehene Referenzstrecke aus, die zudem zu einem früheren Zeitpunkt verwirklicht werden könnte. Die Erwartungen in exportpolitischer Hinsicht erschienen ebenso überzogen wie die herausgestellten Arbeitsplatzeffekte.

Die Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste sehen sich aus denselben Erwägungen in ihrer ablehnenden Haltung gegenüber dem Finanzierungskonzept bestätigt.

Bonn, den 15. Juni 1994

Horst Giltner

Berichterstatler

Dr. Dagmar Enkelmann

Berichterstatlerin

Klaus Daubertshäuser

Dr. Klaus-Dieter Feige

Berichterstatler

Horst Friedrich

