

Vorplanungsstudie

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag

Aufgabe 1.2 Planungsprozess

Inhalt

1.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	3
1.2.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen in Tschechien.....	4

Aufgabe 1

Anpassung der jeweiligen nationalen (deutsch/tschechischen) Regelwerke und Standards im Zusammenhang mit den europäischen Technischen Spezifikationen für Schieneninfrastruktur

Unteraufgabe 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

1.2 Einführung

Die Aufgabe dieses Arbeitspakets bestand darin, Risiken und Chancen zu identifizieren bezüglich der aus der jeweiligen nationalen Gesetzgebung resultierenden Planungsschritte. Hierfür wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Deren Mitglieder waren:

- Herr Michal Babič (MotMD)
- Herr Thomas Blankenhagel(SMWA)
- Herr Matthias Gather (FH Erfurt)
- Frau Katerina Hladka (SUDOP)
- Herr Jan Ilík (MOT CZ)
- Herr Stefan Potočnak (HHP)
- Herr Jan Šulc (SŽDC)

Die Arbeitsgruppe hat sich zwischen Februar und September 2015 viermal in Dresden und in Prag persönlich getroffen:

- um die jeweilige nationale Gesetzgebung zu identifizieren und zu präsentieren,
- um die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu verstehen,
- um gute internationale Praktiken zu erkunden und
- um dieses internationale Projekt zu besprechen und hierfür Empfehlungen abzugeben.

Aus der Arbeit sind mehrere Präsentationen und Berichte entstanden, die in der Anlage veröffentlicht sind. In den folgenden Kapiteln sind diese auf zehn Seiten zusammengefasst, als ein kurzer Überblick über die wichtigsten Ergebnisse.

1.2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen in Tschechien

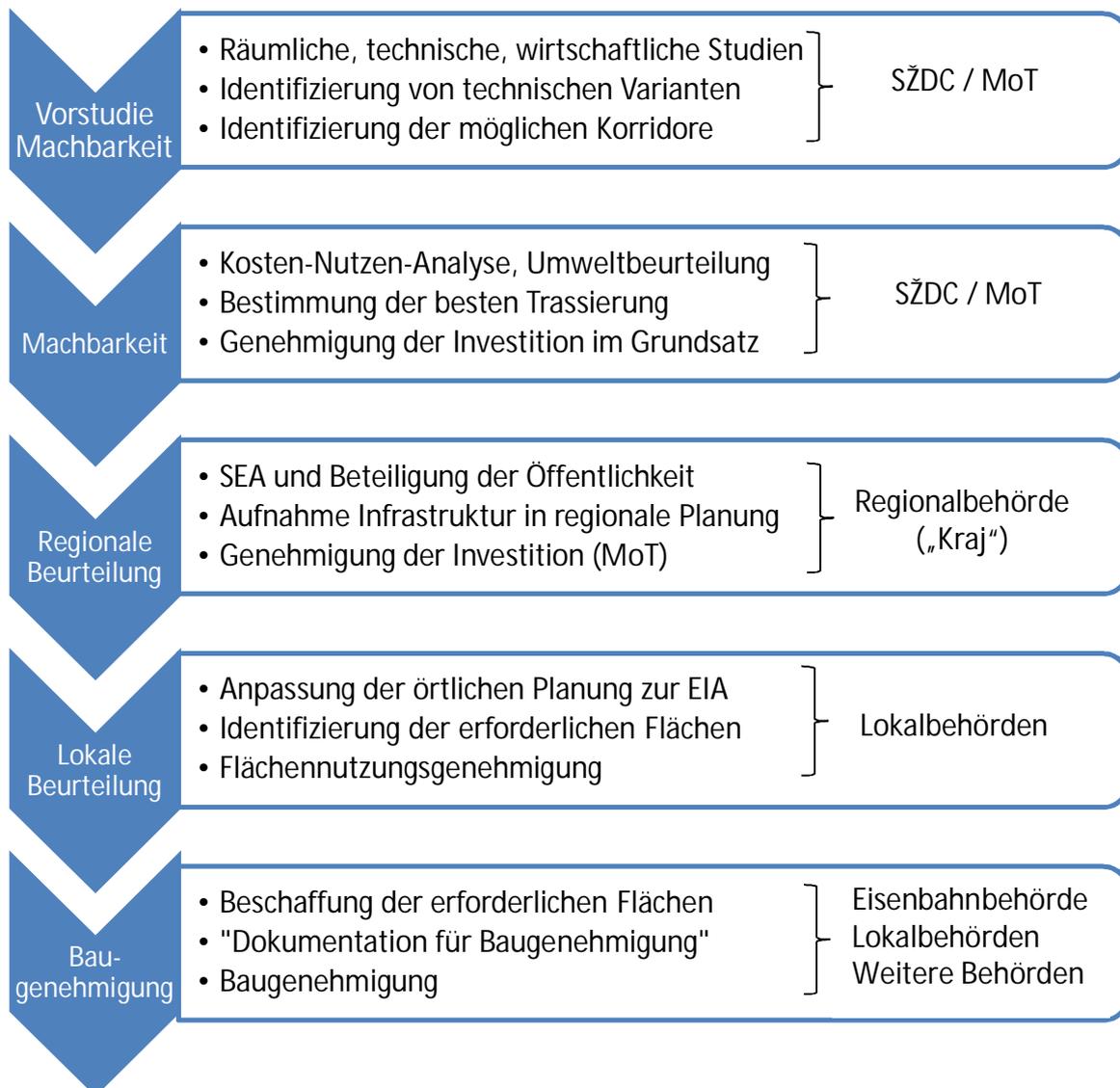
Gesetzliches Planungsverfahren

Die gesetzliche Planungsverfahren in Tschechien lassen sich untergliedern in einen Zeitraum für Vorstudien über Investitionen, der mit der ersten vorläufigen Machbarkeitsstudie beginnt und mit der regionalen Beurteilung endet, und eine darauffolgende Investitionsperiode, die mit der Baugenehmigung endet. Insgesamt können die gesetzlichen Planungsschritte und die entsprechenden Zuständigkeiten in Tschechien wie folgt zusammengefasst werden:

1. Jedes Projekt beginnt mit einer Vorstudie zur Machbarkeit, die von der tschechischen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft SŽDC in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium (MoT) durchgeführt wird. Ziel dieser eher technischen Aufgabe ist es, betriebliche Chancen, mögliche Korridore (inklusive "aller" möglichen Varianten) und mögliche technische Risiken zu identifizieren.

In diesem Schritt werden intern alle möglichen Infrastrukturmaßnahmen identifiziert, wofür eine weitergehende Untersuchung sich lohnen würde. Am Ende dieses Prozesses sind mehrere Möglichkeiten identifiziert und durch räumliche, technische und/oder wirtschaftlichen Studien untersucht worden.

2. Die Machbarkeitsstudie wird vom Infrastrukturmanager SŽDC in Zusammenarbeit mit dem MoT durchgeführt. Ziel der Studie ist (1) den allgemeinen Wert des Vorhabens zu beurteilen und (2) die beste Trassenführung für die Eisenbahnlinie zu identifizieren, in Hinblick auf kapazitäts-, kosten-, umweltbezogene und räumliche Auswirkungen. Sie kombiniert also eine Kosten-Nutzen-Analyse mit einer einfachen Beurteilung der Umweltaspekte (weniger als ein SEA oder EIA). Falls die Investition im Grundsatz genehmigt wird, wird die beste Option/Variante durch die zentrale Kommission gewählt (Vertreter des MoT, SŽDC, State Infrastructure Fund) und in die Verkehrspolitik ("Dopravni politika pro obdobi") bzw. die Verkehrsstrategie Dopravní sektorové strategie") der nationalen Regierung integriert.



3. Danach beantragt das MoT (nur für neue Hochgeschwindigkeitslinien, für andere Eisenbahnlinien SZDC) Schutz für die Eisenbahnlinie/den Korridor in der regionalen Raumnutzungsplan ("zásady územního rozvoje") und die Planung wird an die Regionen übergeben. Daraufhin integriert die Regionalbehörde die Linie in den jeweiligen Raumnutzungsplan (in einem 4-Jahres-Zyklus fortgeschrieben). Das ganze Dokument (regionale Raumnutzungsplan) ist für die Öffentlichkeit zugänglich und erfordert für seine Genehmigung eine SEA unter der Verantwortung der Regionalbehörde. Auf dieser Basis entscheidet die Regionalbehörde über eine Anpassung des jeweiligen regionalen Raumnutzungsplans. Danach ist der Korridor gesichert und hat Vorrang über andere regionalen Planungsvorschläge entweder als eine "räumliche Reserve" (für langjährige Projekte, die noch nicht hinreichend spezifiziert wurden, jedoch Schutz brauchen) oder als "Vorschlag". Nur im Falle eines "Vorschlags" wird das Projekt als Projekt im öffentlichen Interesse betrachtet und berechtigt, die weitere Entwicklung/Vorbereitung fortzuführen. Am Ende dieser Phase muss das MoT die allgemeine Investition erneut genehmigen.

4. Falls die Linie Bestandteil der jeweiligen regionalen Planung ist, müssen die Lokalbehörden die Planung aufnehmen. Danach muss der Bauherr alle für die Infrastruktur erforderlichen Flächen in Detail angeben. Dies muss in einem Verfahren mit zwei Schritten erfolgen:
 - Erstens, im Falle eines “Vorschlags” (auf der Ebene der regionalen Raumnutzungsplanung), produziert SŽDC eine “Dokumentation für räumliche Entscheidungsfindung” (“dokumentace pro územní rozhodnutí”), die alle für das Bauvorhaben erforderlichen Flächen beschreibt und eine volle EIA mit öffentlicher Beteiligung beinhaltet. Dieser Prozess endet mit der Genehmigung, das Projekt zu lokalisieren, wobei alle Grundflächen und Bedingungen für die weitere Vorbereitung und Realisierung eines bestimmten Projektes definiert sind. Auf der Basis dieser Zusammenstellung für alle betroffenen Lokalbehörden wird eine einzige Flächennutzungsgenehmigung (“územní rozhodnutí”) durch eine verantwortliche Kommune erteilt, in welcher alle zu beschaffenden Flächen festgeschrieben sind, einschließlich Tausch von Räumlichkeiten. Wo ein starkes öffentliches Interesse besteht (wie für “Vorschläge”), bilden diese Flächennutzungsgenehmigungen die rechtliche Basis für die Möglichkeit, Grundbesitzer zu enteignen.
 - Zweitens (nur bei Projekten, die durch die öffentliche Hand finanziert werden), muss einen “Investitions-/Projektplan” (investiční záměr) als ein spezifischer vorbereitender Schritt erarbeitet werden. Ziel ist es, eine detaillierte technische Dokumentation zur Verfügung zu stellen, die für eine genauere Einordnung eines geschützten Korridors innerhalb lokaler räumlichen Planungen verwendet werden kann.

5. Erst nach der Beschaffung aller erforderlichen Flächen durch den Bauherrn (SZDC) kann der nächste Schritt erfolgen – die Vorbereitung der Dokumentation für die Baugenehmigung (“dokumentace pro stavební povolení”) mit der Baugenehmigung am Ende. Diese Genehmigung muss von verschiedenen Gremien getrennt erteilt werden:
 - durch die Eisenbahnbehörde die Genehmigung, die Infrastruktur betrieblich zu nutzen
 - separat durch jede betroffene Lokalbehörde, die allgemeine Baugenehmigung
 - durch andere öffentlichen Behörden, sofern ihr Zuständigkeitsbereich betroffen ist (z.B. Deponien, Grundwasserressourcen, Naturerbe, Immissionen usw.)

Im Falle von Unstimmigkeiten zwischen betroffenen Parteien muss die übergeordnete Behörde (MoT) letztendlich über die Baugenehmigung entscheiden. Diese Entscheidung ist endgültig.

Umweltgesetzgebung

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit (EIA) bezüglich Planungsverfahren in Tschechien ist hauptsächlich durch Gesetz 100/2001, das sich wiederum nach den entsprechenden europäischen Richtlinien orientiert. Inhalt von und Verfahren für das EIA sind deswegen identisch mit der deutschen Gesetzgebung.

Die Grundschrirte in der Beurteilung gemäß Gesetz umfassen das Entwerfen des Textes für die Bekanntmachung, die Durchführung eines Verfahrens zur Tatsachenermittlung, die Beurteilung des vorgeschlagenen Konzepts für die Vorbereitung und die Veröffentlichung der endgültigen Stellungnahme. Eine endgültige Beurteilung ist für die Genehmigung des Konzeptes erforderlich. Bestandteil des Beurteilungsverfahrens ist eine hinreichende Einbeziehung der Öffentlichkeit einschließlich der Offenlegung von Informationen und Dokumenten, der Einreichung von Stellungnahmen und einer öffentlichen Anhörung. Im Folgenden befindet sich eine allgemeine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit.

Gegenstand der Beurteilung (EIA-Verfahren) gemäß Gesetz Nr.100 / 2001 Coll. in der jeweils gültigen Fassung sind die in Anhang 1 hierzu aufgelisteten Projekte. Das Vorhaben für die neue Eisenbahnlinie Prag – Dresden auf dem Gebiet von Tschechien kann als Kategorie I, Vorhaben 9 klassifiziert werden. In diesem Fall ist das Umweltministerium als zuständige Behörde für das Environmental Impact Assessment verantwortlich. Das vorgeschlagene Vorhaben wird einer zwischenstaatlichen Beurteilung unterzogen während der Beurteilung des Konzepts (SEA-Verfahren) und des Vorhabens (EIA) gemäß §14a des Gesetzes Nr. 100/2001 Coll. in der jeweils gültigen Fassung. Ohne Beurteilung kann das Konzept nicht genehmigt werden.

Gegenstand der Beurteilung der strategischen Umweltauswirkung (SEA) gemäß Gesetz Nr. 183/2006 Coll. zum Thema Zoneneinteilung/Planung und Bauvorschrift (Baugesetz) ist der regionale Plan. Die Beurteilung des regionalen Plans soll die verschiedenen Schritte und Phasen der Vorbereitung des regionalen Plans widerspiegeln. Dieses SIA-Verfahren umfasst die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die zuständige Behörde für die Beurteilung des regionalen Plans ist das Umweltministerium.

Danach, für die Anpassung des lokalen Plans, müssen sich die Lokalbehörden an die Regionalbehörde wenden. Auf Basis der in Anhang 8 aufgelisteten Kriterien (Kriterien für das Verfahren zur Tatsachenermittlung) gemäß Gesetz Nr. 183/2006 definiert die Regionalbehörde die Anforderungen für die EIA. Sollte der lokale Plan keine im Anhang Nr. 1 Gesetz Nr. 100/2001 Coll. aufgelisteten Projekte enthalten, so verkündet die Regionalbehörde die Tatsache, dass eine SEA für den lokalen Plan nicht erforderlich ist. Andernfalls verkündet die Regionalbehörde das Verfahren zur Tatsachenermittlung mit der Anforderung, eine SEA durchzuführen. Das SEA-Verfahren beinhaltet wiederum eine öffentliche Beteiligung. Die zuständige Behörde für die Beurteilung von lokalen Planungen ist die Regionalbehörde.

Entsorgung

Das Gesetz zur Entsorgung Nr. 185/2001 Coll. in der jeweils gültigen Fassung ("Entsorgungsgesetz") beinhaltet die relevanten Regelungen der europäischen Gemeinschaften. Gemäß Absatz 2(1)(j) dieses Gesetzes, sind Erde und andere während Baumaßnahmen ausgehobenen Naturmaterialien nur aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes ausgeschlossen, sofern deren Besitzer den Nachweis führt, dass sie in ihrem natürlichen Zustand auf der Baustelle verwendet werden und dass deren Verwendung die Umwelt und die menschliche Gesundheit weder schaden noch gefährden wird.

Für Landgewinnung und landschaftliche Zwecke verwendete Gesteine und Erde müssen die Bedingungen für die Verwendung von Abfällen an der Oberfläche erfüllen; diese sind in Absatz 12 und in Anhang Nr. 11 zur Verordnung No. 294/2005 Coll. des Umweltministeriums von Tschechien aufgeführt, bezüglich Bedingungen für Abfälle auf Deponien und deren Verwendung an der Erdoberfläche wodurch Verordnung Nr. 383/2001 Coll. zu Details des Abfallmanagements verändert wird.

Im Falle dieses Vorhabens kann davon ausgegangen werden, dass grenzüberschreitende Abfallverbringung stattfinden wird; diese muss gemäß den Vorschriften der europäischen Gemeinschaften zu Abfallverbringung¹ angemeldet werden. Bei Erhalt einer solchen Anmeldung entscheidet das Umweltministerium von Tschechien über die Genehmigung der Abfallverbringung.

Es ist ebenfalls zu bemerken, dass gemäß Abfallgesetz das Umweltministerium für Fragen des Abfallmanagement zuständig ist². Später, in der Phase der Genehmigung oder Fortschreibung der Raumentwicklungspolitik, führt die zuständige Regionalbehörde eine ähnliche Beurteilung durch³. Während der regionalen Planung und Bauausführung ist die für die Beurteilung des Abfallmanagements zuständige Behörde die Munizipalität mit ausgeweiteten Befugnissen (ternary municipal council).⁴

Flächenbeschaffung und Enteignung

Die Rechtsgrundlage für Flächenbeschaffung und Enteignung basiert auf mehrere wichtige Voraussetzungen:

1. Die geplante Investition muss von der Regionalbehörde in deren regionalen Planung als "Vorschlag" klassifiziert worden sein. Nur im Falle eines "Vorschlags" wird das Projekt als von höherem öffentlichem Interesse betrachtet, wodurch die Berechtigung zur weiteren privilegierten Planung erteilt wird.
2. Der Bauherr muss alle für die Infrastruktur erforderlichen Grundflächen im Detail auflisten und diese Informationen den Lokalbehörden übergeben.

¹ Vorschrift des Europäischen Parlament und des Europarats (EC) Nr. 1013/2006 vom 14. Juni 2006 zum Thema Abfallverbringung

² Absatz 72(1)(s) des Abfallgesetzes

³ Absatz 78(2)(v) des Abfallgesetzes

⁴ Absatz 79(4) des Abfallgesetzes.

3. Die geplante Investition muss von den Lokalbehörden in deren Flächennutzungs-genehmigungen als "Vorhaben von gemeinsamem Interesse" klassifiziert worden sein.

Sind diese Schritte alle erfolgt, so ist die Rechtsgrundlage für Flächenbeschaffung und Enteignung gegeben. Es bestehen jedoch für Grundeigentümer mehrere gerichtliche Eingriffsmöglichkeiten, die zu schweren Verzögerungen oder Unterbrechungen während des Planungsprozesses führen können.

In Tschechien erfolgt die Enteignung auf der Basis von separaten Enteignungsverfahren vor einer "Enteignungsbehörde". Die Enteignungsbehörde verkündet eine separate Entscheidung über die Enteignung.

Bergbau

Gesetz Nr. 44/1988 Coll. (Bergbaugesetz) regelt den Schutz und die sinnvolle Verwendung von mineralischen Ressourcen. Dieses Gesetz setzt einschlägige EU-Vorschriften um.

Die Umsetzung des Vorhabens erstreckt sich bis in eine geschützte Minerallagerstätte (PDT), in Bereiche von Mineralstoffreserven und in Bergbaugebiete. In einer PDT sind Bautätigkeiten ohne Zusammenhang mit dem Abbau der exklusiv genutzten Lagerstätte eingeschränkt im Sinne von Absatz 18 des Gesetzes Nr. 44/1988 Coll. in der jeweils gültigen Fassung. In einer PDT ist es nur mit der verbindlichen Beurteilung einer Regionalbehörde mit delegierten Befugnissen möglich, Bauwerke und Anlagen herzustellen, die in keinem Zusammenhang mit dem Abbau einer exklusiv genutzten Lagerstätte stehen. Die Regionalbehörde kann nach Absprache mit dem regionalen Bergbauamt (DMO) ihre Zustimmung zur Herstellung der Bauwerke und Anlagen erteilen, es sei denn, der Abbau einer Mineralstoffreserve in besonders begründeten Fällen wird dadurch erschwert oder unmöglich gemacht (Absatz 19 Bergbaugesetz).

Im Falle einer Überquerung einer exklusiv genutzten Minerallagerstätte ist es erforderlich, gemäß Absatz 14a des Bergbaugesetzes (Wertminderung von Mineralstoffreserven) vorzugehen. Mit der Wertminderung von Mineralstoffreserven ist gemeint, sie aus der Dokumentation der Reserven zu entfernen oder sie aus bilanziellen Reserven zu außerbilanziellen Reserven zu übertragen.

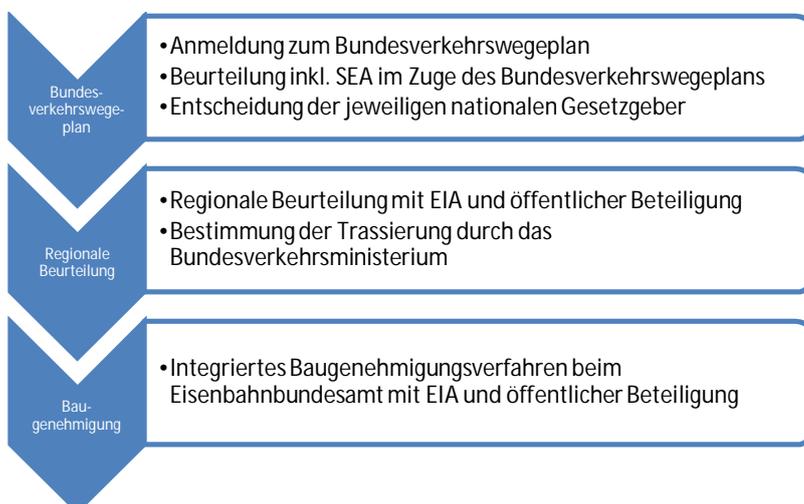
Es ist nur möglich, ein Gebäude oder eine Anlage ohne Zusammenhang mit dem Abbau einer exklusiv genutzten Mineralreserve in einer PDT zu errichten, wenn dies in einer Art und Weise erfolgt, die möglichst wenig in die Nutzung der Mineralressourcen eingreift, und im Falle von Steinkohle, nur wenn es sich um ein Gebäude mit besonderer Bedeutung handelt. Der Standort des Bauwerks wird durch die Eisenbahnbehörde in deren Funktion als Bauabteilung entschieden, auf der Basis einer von der Regionalbehörde mit delegierten Befugnissen nach Absprache mit dem DMO aufgestellten verbindlichen Beurteilung. Der Antragsteller für die Planfeststellungsentscheidung ist für die Beschaffung der verbindlichen Beurteilung zuständig (vgl. Absätze 18 und 19 Bergbaugesetz).

1.2.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen in Deutschland

Das gesetzliche Planungsverfahren

Die öffentlichen Planungsverfahren in Deutschland können in eine “nationale Verkehrsplanungsperiode” mit den ersten Vorstudien zur Machbarkeit und eine darauffolgende “regionale Beurteilungsperiode”, die mit der Baugenehmigung endet. Insgesamt können die gesetzlichen Planungsschritte und die entsprechenden Zuständigkeiten in Deutschland wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die Anmeldung eines Vorhabens für den nationalen Verkehrsinfrastrukturplan („Bundesverkehrswegeplan“) ist erforderlich, damit es in die nationalen Budgets eingestellt wird. Für Eisenbahninfrastruktur kann diese Anmeldung vom Infrastrukturmanager DB Netz vorgenommen werden oder von den Ländern, aber auch von NROs.
2. Die darauffolgende Beurteilung aller angemeldeten Vorhaben erfolgt gemäß eines standardisierten Verfahrens für die Beurteilung der externen Kosten und Nutzen, die Bestimmung des gesellschaftlichen Nutzens und das Priorisieren der einzelnen Investitionen im Bundesverkehrswegeplan. Diese Beurteilung wird vom nationalen Verkehrsministerium als Teil der Regierung durchgeführt.
3. Auf der Basis eines Regierungsbeschlusses zum Bundesverkehrswegeplan verabschiedet das deutsche Parlament ein “Eisenbahninfrastrukturinvestitionsgesetz” (Bundesschienenwegeausbaugesetz), das alle ausgewählte Eisenbahninvestitionen umfasst, das entsprechende Budget zur Verfügung stellt und einen uneingeschränkten Auftrag zur weiteren Planung definiert.
4. Gemäß Bundes- und Ländergesetze muss für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen ein regionales Planungsverfahren („Raumordnungsverfahren“) durchgeführt werden. Die Verantwortung für dieses formelle Verfahren liegt beim Freistaat Sachsen. Die angrenzenden und weitere Staaten müssen beteiligt werden, sofern sie betroffen sind.



5. Auf der Basis des oben erwähnten regionalen Planungsverfahrens wird die Trassierung durch das deutsche Verkehrsministerium bestimmt. Das Verkehrsministerium darf von der regionalen Entscheidung abweichen, aber in diesem Fall wird der Konflikt Teil des späteren Planfeststellungsverfahrens.
6. Gemäß deutscher Eisenbahn- und Planungsgesetzgebung wird die offizielle Genehmigung der geplanten Infrastruktur durch ein einziges Planungs- und Genehmigungsverfahren, das Planfeststellungsverfahren, erteilt. Dieses Verfahren wird vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt und beinhaltet eine formelle Beurteilung der Umweltverträglichkeit (EIA) mit öffentlicher Beteiligung, in welcher alle betroffenen Parteien – sowohl öffentliche wie auch private – gebeten werden, ihre Bedenken vorzutragen.

In diesem Verfahren müssen alle Interessenskonflikte berücksichtigt werden; in einer endgültigen Entscheidung werden sämtliche einzelne umweltbezogene, technische und besitzrechtliche Berechtigungen und Genehmigungen erteilt.

Sowohl während der regionalen Planung wie auch während des späteren Planfeststellungsverfahrens ist die Beteiligung anderer öffentlichen Gremien und der Öffentlichkeit verpflichtend.

Umweltgesetzgebung

Die Vorschriften bezüglich Umweltaspekte während des Planungsverfahrens sind im deutschen Gesetz über die EIA (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG) angegeben, das als nationales Gesetz wiederum den entsprechenden europäischen Richtlinien folgt.

Gemäß Absatz 2 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die Identifizierung, Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen des Projektes auf

1. Menschen, Tiere und Pflanzen,
2. Erde, Wasser, Luft, Klima und Landschaft einschließlich der individuellen Wechselwirkungen die auftreten könnten,
3. Kulturgüter und sonstige materielle Güter.

Darüber hinaus stellt die UVP einen integralen Bestandteil der von den Behörden bei Entscheidungen über die Genehmigung von Projekten angewendeten Verfahren dar. Eine UVP wird sowohl auf der strategischen Ebene der nationalen Verkehrsinfrastrukturplanung (strategic environmental impact assessment – SEA) durchgeführt als auch während der jeweiligen regionalen Planung und der darauffolgenden Planfeststellungsverfahren (projektbezogene UVP).

Gemäß Absatz 9 UVPG muss die zuständige Behörde die Öffentlichkeit zur Umweltverträglichkeit des Projektes auf der Basis der gemäß Absatz 6 vorgelegten Dokumente anhören, d.h. die Öffentlichkeit muss eine Gelegenheit haben, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen. Falls ein Projekt möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen in einem anderen Mitgliedstaat der europäischen Gemeinschaften haben könnte, so werden die von diesem Mitgliedstaat bestimmten Behörden zur gleichen Zeit und im gleichen Umfang über das Projekt informiert wie die nationalen Behörden (Art. 8 UVPG). Dies beinhaltet auch das Recht zur öffentlichen Beteiligung (§9a UVPG).

Abfallgesetzgebung

Gemäß dem nationalen Gesetz zur Abfallwirtschaft (Bundesabfallgesetz), müssen Aushubmaterialien aus Tunnelbau als Abfall behandelt werden. Die Entsorgung solcher Materialien wird deswegen von den gesetzlichen Vorschriften zur Abfallwirtschaft bzw. zum Immissionsschutz geregelt. Die Entsorgung von überschüssigem Material auf Deponien erfordert eine Genehmigung gemäß Art. 10 Bundesimmissionsschutzgesetz und ein vorausgegangenes Planfeststellungsverfahren gemäß Art. 15 Raumordnungsgesetz.

Sollten mehrere unabhängige gesetzliche Genehmigungsverfahren, die ein Planfeststellungsverfahren erfordern, so aufeinander treffen das nur eine gemeinsame und ganzheitliche Entscheidung möglich ist, so wird für sämtliche unterschiedliche Anträge ein einzelnes Planfeststellungsverfahren durchgeführt (§ 78 Verwaltungsverfahrensgesetz). Dementsprechend ist für die Entsorgung oder Behandlung von überschüssigem Material in Deutschland kein separates Genehmigungsverfahren erforderlich; diese wird im Zuge der allgemeinen Genehmigungsverfahren für die Eisenbahninfrastruktur mit abgehandelt.

Flächenbeschaffung und Eigentumsrechte

Die Bewertung und Berücksichtigung von betroffenem Privateigentum sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Nach dieser Berücksichtigung dürfen Grundbesitzer zum Zwecke des Baus oder des Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur enteignet werden, falls dies für die Realisierung eines öffentlich genehmigten Projektes notwendig ist. Eine weitere Berücksichtigung der Berechtigung zur Enteignung ist nicht erforderlich (Art. 22 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG).

Darüber hinaus kann der Grundbesitz noch früher vom Enteignungsgremium an das projektausführende Gremium übergeben werden, falls der sofortige Beginn der Bauarbeiten notwendig ist und der Grundbesitzer sich weigert, den Grundbesitz durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen (Art. 21 AEG).

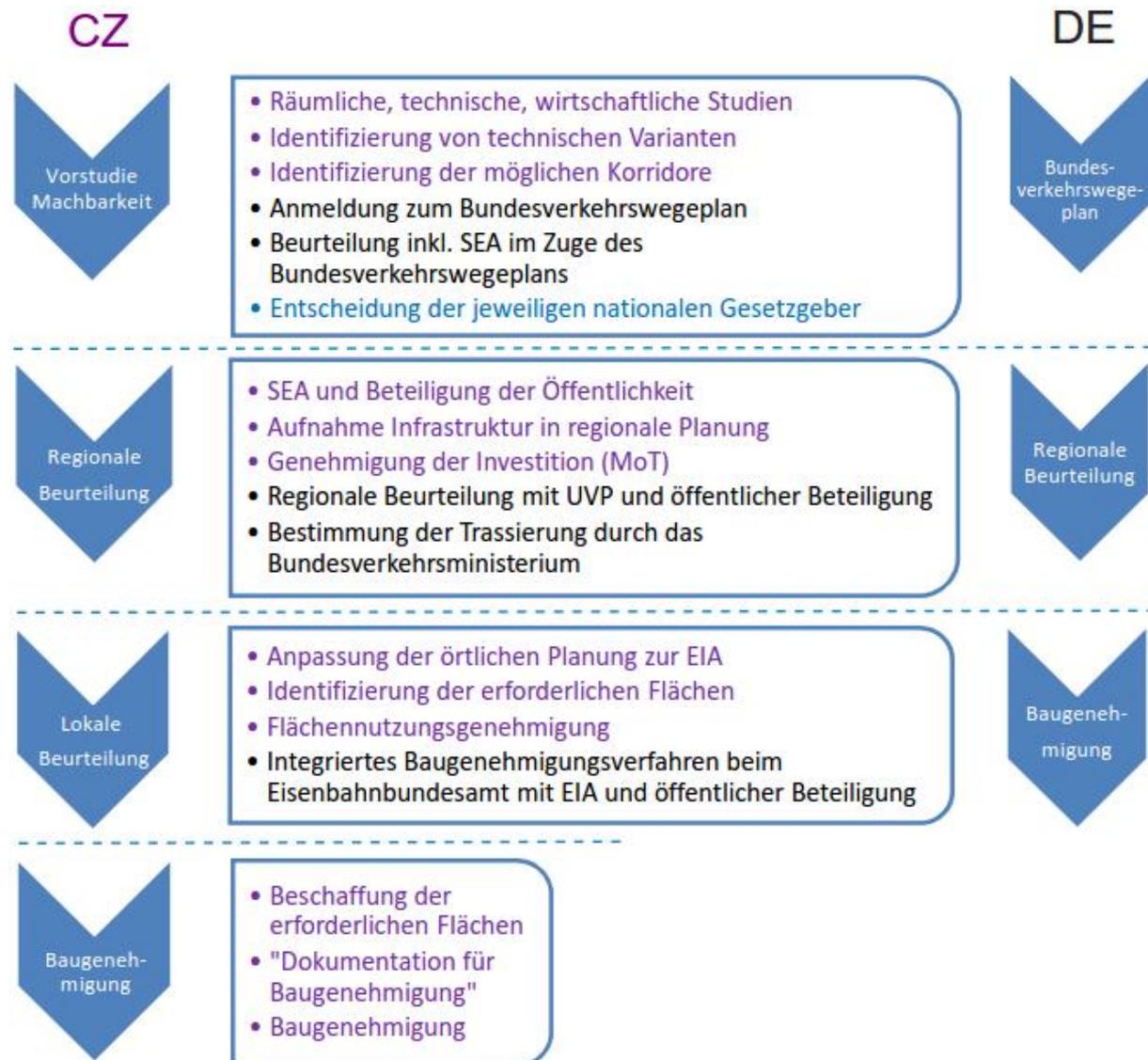
Bergbaugesetze

Soweit Grundstücke für die Aufsuchung und Gewinnung von Bodenschätzen in Anspruch genommen werden sollen, kann die Landesregierung durch Rechtsverordnung Baubeschränkungsgebiete festsetzen, wenn die Verwendung des Stoffes erforderlich ist, die Bedürfnisse der Allgemeinheit zu erfüllen (Bundesberggesetz (BBergG) § 107). Die entsprechenden privilegierten Bereiche sind in den räumlichen Plänen für Sachsen auf bundesstaatlicher und regionaler Ebene markiert.

Die Bewertung und Berücksichtigung solcher betroffenen Bergbaurechte sind sowohl Bestandteil des regionalen Planungsverfahrens ("Raumordnungsverfahren") als auch des darauffolgenden Planfeststellungsverfahrens, wo die rechtliche Grundlage für Schadensersatzforderungen gemäß der Bergbaugesetze entsteht. Sollten die Voraussetzungen für die Festsetzung von Baubeschränkungsgebiete auf dieser Weise entfallen, so ist das Baubeschränkungsgebiet durch Rechtsverordnung aufzuheben oder zu beschränken.

1.2.3 Vergleich: die rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und Tschechien

Eine Gegenüberstellung der gesetzlichen Planungsverfahren in Deutschland und in Tschechien ist in der folgenden Graphik dargestellt:



In der ersten Phase geht es um die allgemeine Entscheidung der nationalen Regierung zur Investition für die Eisenbahninfrastruktur. In beiden Ländern bilden Machbarkeitsstudien und eine gründliche standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse einschließlich einer ersten bzw. strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung die Grundlage für die Entscheidung.

In der zweiten Phase geht es um die Bestimmung und den Schutz des besten Korridors/der besten Trassierung für die neue Eisenbahnlinie. In Deutschland ist dies Aufgabe der Länder, hier Sachsen, in Tschechien des "kraj" (hier Usteckij kraj). In beiden Ländern muss die Trassierung der Eisenbahnlinie einer UVP mit öffentlicher Beteiligung unterzogen werden.

Nach diesem Schritt müssen die nationalen Verkehrsministerien wieder über die nächsten Planungsschritte entscheiden.

In der dritten Phase geht es um die endgültige Baugenehmigung. Hier bestehen die größten Unterschiede zwischen den Ländern: während in Deutschland die Baugenehmigung in einem einzigen – wenn auch räumlich verteilten – gesetzlichen Verfahren (“Planfeststellungsverfahren”) von einer einzigen Behörde (dem Eisenbahnbundesamt) erteilt wird, müssen in Tschechien separate Einzelgenehmigungen durch die Eisenbahnbehörde und durch jede betroffene Lokalbehörde erteilt werden, und weitere Genehmigungen (z.B. für Abfallentsorgung, Naturschutz) werden noch beantragt.

Bezüglich der Berechtigungen zur Flächenbeschaffung und Enteignung, gibt es in beiden Ländern entsprechende Möglichkeiten. In Deutschland werden solche Berechtigungen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erteilt; in Tschechien werden die Voraussetzungen durch die Flächennutzungsgenehmigungen der Lokalbehörden geschaffen; die Beschaffung der Flächen ist jedoch Voraussetzung für die lokalen Baugenehmigungen.

1.2.4 Internationale Erfahrungen aus anderen Projekten

Um einige internationale Erfahrungen mit der Durchführung zwischenstaatlicher TEN Eisenbahninfrastrukturprojekte zu gewinnen, wurden zwei Beispiele kurz analysiert:

1. Der **Brenner-Basis-Tunnel (BBT)** ist ein internationales Projekt zwischen Österreich und Italien. Es besteht aus der Herstellung eines 58 km langen Flachbahntunnels mit den erforderlichen Anschlüssen in beiden Ländern. Lt. österreichischem Verkehrsministerium bestand der erste entscheidende Schritt für den zukünftigen Erfolg des Gesamtprojektes aus der einstimmigen Selbstverpflichtung beider Länder zum Vorhaben und einem internationalen Vertrag, der 2004 unterzeichnet wurde.

Der Inhalt dieses Vertrages:

- Beschreibung der weiteren Planungsschritte und Pflichten
- Aufteilung der Kosten, zunächst nur für den Planungszeitraum mit Ausblick auf die Bauzeit
- Haftungen bezüglich Planungsgesetzgebung, Gewährleistungen und Instandhaltung
- Ernennung einer gemeinsamen zwischenstaatlichen Kommission

Darauffolgend wurde BBT SE gegründet als eine Gesellschaft nach europäischem Recht, wovon jeweils 50% von ÖBB und RAI gehalten wurden. Die Aufgaben dieser Gesellschaft sind die Finanzierung (zum jetzigen Zeitpunkt wird von zwei gleichen Anteilen von 30% plus 40% europäischen Fördermitteln ausgegangen), die Planung und die Ausführung sowie der Betrieb des Tunnels nach dessen Inbetriebnahme 2024. Die Planungsgesetzgebung in Österreich und in Italien unterscheidet sich genau so viel wie zwischen allen europäischen Ländern.

Alle Planungsverfahren mussten deswegen die jeweiligen nationalen Vorschriften befolgen, aber da die Grenze untertunnelt wird, sind die Hauptprobleme der Trassierung und Umweltverträglichkeit nicht grenzüberschreitend und konnten national gelöst werden.

Die Genehmigung des Eisenbahnbetriebs muss neben den nationalen Vorschriften auch die europäische Gesetzgebung befolgen. Ob der Eisenbahnbetrieb im Tunnel durch österreichischen oder italienischen Vorschriften geregelt wird, wurde noch nicht entschieden.

2. Die **Feste-Fehmarnbelt-Querung (FFB)** ist ein internationales Projekt zwischen Dänemark und Deutschland. Es besteht aus einem 18 km langen Tunnel unter dem Meer mit den erforderlichen Anschlüssen in beiden Ländern. Die entsprechende zwischenstaatliche Vereinbarung wurde 2008 unterzeichnet.

Der Inhalt dieser Vereinbarung:

- Finanzierung (alles DK)
- Beschreibung der Infrastruktur inkl. Verbindungen mit dem Hinterland
- Zuständiges Gremium
- Planungsschritte und Pflichten
- Ernennung einer gemeinsamen Kommission.

Als zuständiges Gremium wurde Femern A/S gegründet, eine Gesellschaft nach dänischem Recht, zu 100% Eigentum des Staates Dänemark. Die Aufgaben dieser Gesellschaften sind zunächst die Planung und Ausführung; der Tunnelbetrieb und die Eisenbahninfrastruktur nach der Eröffnung werden analog anderen dänischen Vorbildern geplant.

Alle Planungsverfahren mussten bzw. müssen die nationalen Vorschriften befolgen. In Dänemark wurde die Baugenehmigung vom nationalen Parlament ("folketing") bereits erteilt, in Deutschland dauert das Planfeststellungsverfahren noch an. Bezüglich der weiteren Verbindung ins Hinterland ("Fehmarnsundquerung") sind sogar die Trassierung, die regionale Planung und das EIA noch offen.

Da der Tunnel dänisch sein wird, wird die Eisenbahn nach dänischen Vorschriften betrieben; trotzdem wird die Genehmigung des Eisenbahnbetriebs sowohl die europäischen Gesetzgebung als auch die nationalen Vorschriften befolgen müssen.

3. Unter den tschechisch-deutschen Gemeinschaftsprojekten kann die **Verbindung der tschechischen Autobahn D5 mit der deutschen Autobahn A6** erwähnt werden. Diese grenzüberschreitende Verbindung wurde durch eine Autobahnbrücke hergestellt, die 1997 in Betrieb genommen wurde. 1995 haben Tschechien und Deutschland eine zwischenstaatliche Vereinbarung über den Bau dieser Grenzbrücke abgeschlossen. Diese Vereinbarung bestimmte

- den Staat, dessen Vorschriften und Baugesetze für die Vorbereitung verbindlich sein würden (in diesem Fall wurde deutsches Recht angewendet),
- die Teilung der Haftung bezüglich des Baus der Brücke (Deutschland),
- deren Instandhaltung und Erneuerung,
- die Zahlungsbedingungen und –modalitäten

und etablierte eine gemeinsame zwischenstaatliche Kommission, die Empfehlungen in Angelegenheiten bezüglich des Baus der Grenzbrücke einreichen sollte.

Eine sehr ähnliche Vereinbarung wurde auch in Bezug auf eine andere Autobahnverbindung an der Grenze zwischen Tschechien und Deutschland abgeschlossen – die Grenzbrücke, die die tschechische Autobahn D8 mit der deutschen Autobahn A17 verbindet.

Im Gegensatz zum Brenner-Basis-Tunnel und zur Feste-Fehmarnbelt-Querung wurde in keinem der beiden tschechisch-deutschen Infrastrukturprojekte eine neue gemeinsame Entität gegründet.

1.2.5 Empfehlungen bezüglich der gesetzlichen Rahmenbedingungen

Zwischen den gesetzlichen Planungsschritten in Tschechien und in Deutschland gibt es genau so viele Ähnlichkeiten wie Unterschiede. Im Allgemeinen wird das weitere Planungsverfahren für die internationale Hochgeschwindigkeitsverbindung die jeweiligen nationale Gesetzgebung beachten und befolgen müssen. Jedoch sollen die Planungsschritte möglichst und so weit wie möglich harmonisiert und synchronisiert werden. Folgende Schritte und Meilensteine können deswegen empfohlen werden:

1. Die **Investitionsentscheidung** in beiden Ländern ist der nächste wichtige Meilenstein für die Fortsetzung der Arbeit und die Aufnahme aller weiteren Planungsschritte. Diese Entscheidung muss von den nationalen Regierungen beider Länder auf Basis von CBAs und EIA/SEA getroffen werden: in Tschechien liegt die Entscheidung über die Investition beim Verkehrsministerium. In Deutschland wird die Entscheidung durch das Bundesverkehrsministerium vorbereitet, aber letztendlich vom deutschen Bundestag getroffen. Die Bereitstellung der erforderlichen Dokumente, die Erkundung möglicher europäischer Fördermittel, die Verteilung/Verbreitung und die Lobbyarbeit sollen durch die bestehende Arbeitsgruppe erfolgen.
2. Nach dieser allgemeinen Entscheidung in beiden Ländern über die Hochgeschwindigkeitsverbindung Dresden - Prag soll von den nationalen Regierungen eine **internationale Vereinbarung** bezüglich Finanzierung, zuständige Gremien, Integration des Vorhabens in die nationalen Verkehrsnetzwerke und die weiteren Planungsschritte aufgestellt werden.

3. Internationale Beispiele zeigen, dass im Verlauf dieser Vereinbarung ein zwischenstaatliches Planungsgremium aufgestellt werden sollte, um die weiteren Planungsschritte bis zur Inbetriebnahme zu harmonisieren und zu koordinieren. Die Mitglieder dieses gemeinsamen Planungsgremiums sollten Vertreter der Regierungen und der nationalen Eisenbahninfrastrukturgesellschaften sein.
4. Verantwortung für die darauffolgenden **regionale Planungsverfahren** liegt in beiden Ländern bei den regionalen Gremien, und diese werden einschließlich SEA/EIA unter (zwischenstaatliche) öffentliche Beteiligung durchgeführt. Die Vorbereitung der erforderlichen Planungsdokumente soll durch das zwischenstaatliche Planungsgremium koordiniert werden und die Beteiligung der Öffentlichkeit sollte auf alle Fälle gleichzeitig erfolgen, um Vorurteile und Widersprüche zu vermeiden.
5. Die Verfahren und Voraussetzungen für eine **Baugenehmigung** sind in beiden Ländern recht unterschiedlich. Da das Baugenehmigungsverfahren durch das präzisierte Vorhaben stark beeinflusst wird, und da Gesetzesänderungen in Tschechien in den kommenden Jahren möglich sind, erscheinen weitere Empfehlungen zum jetzigen Zeitpunkt unratsam. In beiden Ländern gibt es jedoch ein letztes EIA-Verfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit, das im Falle einer gemeinsamen Baugenehmigung gleichzeitig erfolgen muss.