

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Erfahrungsbericht der Bundesregierung über die Handhabung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz (Berichtszeitraum 17. Dezember 2006 bis 26. Januar 2009)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Berichtspflicht der Bundesregierung . . .	1
2 Rechtliche Grundlagen der Zuweisung . .	1
3 Hintergründe der Verkürzung des Instanzenzuges	2
4 Daten und Fakten der Evaluierung	2
5 Daten zu den Gerichtsverfahren	3
6 Stellungnahmen	4
7 Zusammenfassung und Schlussfolgerung	7
Anhänge	8

1 Berichtspflicht der Bundesregierung

Der Erfahrungsbericht der Bundesregierung basiert auf einer Entschließung des Deutschen Bundestages. Der Deutsche Bundestag hat am 27. Oktober 2006 zu dem von ihm verabschiedeten Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz) die Entschließungen unter den Nummern IV bis VI der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Oktober 2006 (Bundestagsdrucksache 16/3158, S. 28) angenommen.

Danach wird die Bundesregierung aufgefordert, dem Deutschen Bundestag nach 2 Jahren einen Erfahrungsbericht über die Handhabung der erstinstanzlichen Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) vorzulegen (vgl. II.1 Bundestagsdrucksache 16/3158, S. 28).

Der Bericht wertet den Zeitraum 17. Dezember 2006 bis 26. Januar 2009 aus.

2 Rechtliche Grundlagen der Zuweisung

Mit dem am 17. Dezember 2006 in Kraft getretenen Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz (Artikelgesetz) wurden unter anderem Erleichterungen für Projektzulassungsverfahren im Bundesfernstraßenbereich durch Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), für die Schienenwege durch Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), für den Bereich der Bundeswasserstraßen im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und für den Bereich der Projektzulassungsverfahren bei den Magnetschwebbahnen im Magnetschwebbahnplanungsgesetz (MBPIG) vorgenommen. Eine der vorgenommenen Änderungen betraf die Verkürzung des gerichtlichen Instanzenzuges.

Das BVerwG entscheidet nach § 50 Absatz 1 Nummer 5a VwGO erstinstanzlich über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben betreffen, die im FStrG, AEG, WaStrG oder im MBPIG bezeichnet sind. Damit sind ihm erstinstanzlich zugewiesen alle Rechtsschutzverfahren gegen Zulassungsentscheidungen, die sich

- gemäß § 17e Absatz 1 FStrG auf in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgelistete 57 Straßenbauvorhaben,
- gemäß § 18e Absatz 1 AEG auf in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgeführte 22 Schienenwegvorhaben,
- gemäß § 14e Absatz 1 WaStrG auf in Anlage 2 zu dieser Vorschrift aufgeführte 6 Wasserstraßenbauvorhaben beziehen und
- gemäß § 2d MBPIG bei Rechtsschutzverfahren gegen Zulassungsentscheidungen für Magnetschwebbahn-

strecken einschließlich der für den Betrieb notwendigen Anlagen (Betriebsanlagen einer Magnetschwebebahn).

Die Vorschriften sind im Anhang 1 beigefügt.

3 Hintergründe der Verkürzung des Instanzenzuges

Mit der Verkürzung des Instanzenzuges wird eine Beschleunigung bei den betroffenen Zulassungsverfahren von ca. 1 bis 1,5 Jahren im Vergleich zur vorher geltenden Rechtslage erwartet (vgl. Bundestagsdrucksache 16/3158, S. 46).

Das BVerwG ist auch nach dem Außerkrafttreten des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes, welches ein Sonderplanungsrecht überwiegend für die ostdeutschen Bundesländer samt eines verkürzten Instanzenzuges enthielt, infolge einer durch das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz in den Fachgesetzen getroffenen Übergangsregelung (z. B. § 24 Absatz 1 FStrG) nach wie vor erstinstanzlich zuständig für Rechtsschutzverfahren gegen Planungen für Verkehrswege und Verkehrsflughäfen, für die ein Zulassungsverfahren nach den Vorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bis zum 17. Dezember 2006 begonnen wurde. Die Planung gilt bei der Linienbestimmung mit dem Antrag auf Linienbestimmung, bei Planfeststellungsverfahren mit dem Antrag auf Einleitung der Planfeststellung und bei der Plangenehmigung mit dem Antrag auf Plangenehmigung als begonnen.

Die durch das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz vorgenommenen Zuweisungen ergänzen die Zuweisung nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz seit dem 17. Dezember 2006. Der Deutsche Bundestag begründet diese jüngeren Rechtswegzuweisungen unter anderem mit den guten Erfahrungen mit der Verkürzung des Instanzenzuges durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (Bundestagsdrucksache 16/3158, S. 27) und beruft sich auf Erkenntnisse der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) bei von ihr betreuten rd. 1 200 km straßenseitigen Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE). Gegen von ihr erlassene Zulassungsentscheidungen seien rund 160 Klagen und Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung vor dem BVerwG anhängig gemacht worden. Rund 150 seien bereits nach einer durchschnittlichen Dauer der Klageverfahren von 10 Monaten und der Antragsverfahren von 7 Monaten abgeschlossen worden.

Zur Vermeidung einer etwaigen Staugefahr („Flaschenhalseffekt“) infolge dieser zusätzlichen Zuweisung durch das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz bietet sich nach Auffassung des Deutschen Bundestages die Befassung verschiedener Senate getrennt je nach Verkehrsträger an (Bundestagsdrucksache 16/3158, S. 46).

Die Bundesregierung begründet die Rechtswegzuweisung auf Bundestagsdrucksache 16/54 unter Anderem mit dem Wegfall des Risikos eines Revisionsverfahrens, das in der Regel bis zu 1,5 Jahren umfasse. Auch entfalle das Ri-

siko, dass das Revisionsgericht nicht in der Sache entscheide, sondern zur weiteren Sachverhaltsaufklärung an das Oberverwaltungsgericht (OVG) zurück verweise, verbunden mit der Gefahr eines mehrfachen Wechselspiels.

4 Daten und Fakten der Evaluierung

Der Erfahrungsbericht der Bundesregierung beschränkt sich auf die Nummer II. 1 der Entschließung des Bundestages auf Bundestagsdrucksache 16/3158. Die Überprüfung der Aktualität der Voraussetzungen für die Zuweisung der ausgewählten Verkehrsvorhaben an das BVerwG soll laut Nummer II. 2 der Entschließung im Zuge einer etwaigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans mit seinen Ausbaugesetzen erfolgen, damit der Deutsche Bundestag über den Fortbestand bzw. die Weiterentwicklung des Kriterienkataloges und der Vorhabenliste befinden kann. Die Überprüfung unter Nummer II. 2 soll die Ausnahmesituation, die zur Verkürzung des Instanzenzuges geführt hat, absichern. Die nunmehr vorgenommene Evaluierung soll dem Deutschen Bundestag hingegen die Möglichkeit geben, sich über die beschleunigende Wirkung der Verkürzung des Instanzenzuges und die Handhabung der Gerichtsverfahren vor dem BVerwG zu informieren.

Das BVerwG hat in seiner Entscheidung 9 A 14.07 vom 9. Juli 2008 in der Verwaltungsstreitsache zum Bau der Autobahn-Nordumgehung von Bad Oeynhausen Folgendes zur Frage der Zulässigkeit des Klageweges und der Vereinbarkeit der Verkürzung des Instanzenzuges mit höherrangigem Recht ausgeführt: „Die ausnahmsweise Zuweisung der Vorhaben an das Bundesverwaltungsgericht werde deshalb verfassungsrechtlich abgesichert mit einer Überprüfung der Festlegung der Auswahlkriterien und der Auswahl der Projekte nach einem gewissen Zeitraum. Aus dem zuletzt genannten Grund hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, nach zwei Jahren einen Erfahrungsbericht über die Handhabung der erstinstanzlichen Verfahren vorzulegen und die Aktualität der Voraussetzungen für die Zuweisung der ausgewählten Verkehrsvorhaben an das Bundesverwaltungsgericht im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans mit seinen Ausbaugesetzen zu überprüfen, damit der Bundestag über den Fortbestand bzw. die Weiterentwicklung des Kriterienkataloges und der Vorhabenliste befinden könne.“ (S. 16).

Die Evaluierung zur Handhabung der erstinstanzlichen Verfahren vor dem BVerwG hat eine eigenständige Bedeutung. Sie steht nicht in dem vom BVerwG dargestellten unmittelbaren Zusammenhang mit der Überprüfung der Vorhabenliste und des Kriterienkataloges.

Dem Erfahrungsbericht über die Handhabung der erstinstanzlichen Verfahren liegen Abfragen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesministeriums der Justiz (BMJ) zugrunde. Das BMVBS hat über 120 Verkehrs-, Industrie-, Wirtschafts-, Arbeitnehmer-, Arbeitgeber- und Umweltverbände, die Kommunalen Spitzenverbände, die obersten Straßenbaubehörden der Länder und die DEGES mit der

Bitte angeschrieben, über eigene Erfahrungen zur Handhabung der erstinstanzlichen Verfahren vor dem BVerwG zu berichten. Den Schreiben war die Entschließung des Bundestages beigelegt. Ebenfalls gesondert angeschrieben wurden die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und das Eisenbahnbundesamt. Das BMJ hat das BVerwG, den Bund Deutscher Verwaltungsrichter, die Bundesrechtsanwaltskammer und den Deutschen Anwaltverein um entsprechende Berichterstattung gebeten.

5 Daten zu den Gerichtsverfahren

Zur derzeitigen Gesamtbelastung des BVerwG mit erstinstanzlichen Verfahren wird auf die Übersicht in Anhang 2 verwiesen.

Bisher sind gegen zwanzig Verkehrsprojekte, die im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz aufgeführt sind, insgesamt neunundvierzig Klagen und dreiundzwanzig Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes beim Bundesverwaltungsgericht anhängig geworden. Soweit bei den jeweiligen Verfahren eine Erledigung nicht angeführt ist, sind die Verfahren noch anhängig.

Schienenwege

a) Ausbaustrecke Hamburg–Lübeck

(lfd. Nummer 3 der Anlage zu § 18e Absatz 1 AEG):

eine Klage und zwei Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist erledigt durch Beschluss, das Hauptsacheverfahren sowie das zweite Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes sind erledigt durch Vergleich.

b) Ausbaustrecke Stelle–Lüneburg

(lfd. Nummer 6 der Anlage zu § 18e Absatz 1 AEG):

zwei Klagen

c) Ausbaustrecke Berlin–Dresden (Abschnitt Wüsdorf–Baruth)

(lfd. Nummer 13 der Anlage zu § 18e Absatz 1 AEG):

zwei Klagen

d) Aus-/Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg

(lfd. Nummer 19 der Anlage zu § 18e Absatz 1 AEG):

zwei Klagen

Straßen

a) Autobahn A 4 Düren–Kerpen

(lfd. Nummer 7 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

vier Klagen und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist durch Beschluss erledigt.

b) Autobahn A 8 Mühlhausen–Ulm

(lfd. Nummer 14 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

zwei Klagen

c) Autobahn A 20 Stade (A 26)–Geschendorf

(lfd. Nummer 16 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage.

d) Autobahn A 30 Löhne–Rehme

(lfd. Nummer 17 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

vier Klagen und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; davon wurden zwei Klagen zurück genommen, eine Klage ist durch Urteil und eine Klage durch Vergleich erledigt; das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist für erledigt erklärt.

e) Autobahn A 33 Bielefeld/Brackwede–Borgholzhausen (Abschnitt Bielefeld–Steinhagen)

(lfd. Nummer 18 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

zwei Klagen und zwei Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; die Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes sind für erledigt erklärt.

f) Autobahn A 44 Bochum (L 705)–Kreuz Bochum/Witten (A 43)

(lfd. Nummer 21 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes.

g) Autobahn A 44 Ratingen (Autobahn A 3)–Velbert

(lfd. Nummer 22 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

elf Klagen und sieben Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; die Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes sind für erledigt erklärt.

h) Autobahn A 49 Bischhausen–Autobahn A 5 (Abschnitt Neuental–Schwalmstadt)

(lfd. Nummer 25 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

drei Klagen und zwei Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; davon ist eine Klage zurück genommen worden und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes durch Beschluss erledigt.

i) Autobahn A 57 Neuss-West (A 46)–Kaarst (A 52)

(lfd. Nummer 27 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage; durch Vergleich erledigt.

j) Autobahn A 61 Grenze Königreich der Niederlande/Bundesrepublik Deutschland–Kaldenkirchen

(lfd. Nummer 30 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

zwei Klagen und zwei Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes.

k) Autobahn A 281 Eckverbindung in Bremen (Abschnitt Merkurstraße–Stromer Landstraße)

(lfd. Nummer 36 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

zwei Klagen; davon ist die eine Klage durch Urteil erledigt, die andere Klage wurde zurück genommen.

l) Bundesstraße B 95 Ortsumgehung Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf

(lfd. Nummer 46 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage.

m) Bundesstraße B 107/A 4–Südverbund Chemnitz
(lfd. Nummer 48 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes.

n) Bundesstraße B 180 Aschersleben–Quenstedt
(lfd. Nummer 54 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG):

eine Klage und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; sowohl die Klage als auch das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes sind inzwischen für erledigt erklärt.

Wasserstraßen

a) Mittellandkanal (Hannover–Magdeburg)/Elbe–Havel-Kanal/Untere-Havel-Wasserstraße/Berliner Wasserstraßen

(lfd. Nummer 1 der Anlage zu § 14e Absatz 1 WaStrG):

vier Klagen und zwei Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes.

b) Dortmund-Ems-Kanal (Südstrecke)

(lfd. Nummer 3 der Anlage zu § 14e Absatz 1 WaStrG):

zwei Klagen und ein Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes; das Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist durch Beschluss erledigt.

Die anhängigen Verfahren betreffen größtenteils Planfeststellungsbeschlüsse, die jeweils nur Teilabschnitte des im Gesetz jeweils aufgeführten Verkehrsvorhabens zum Gegenstand haben. Zu den Einzelheiten über die derzeit beim BVerwG anhängigen Verfahren wird auf die beige-fügte Tabelle (Anhang 3) verwiesen.

Die durchschnittliche Verfahrensdauer erstinstanzlicher Klageverfahren vor dem BVerwG beträgt 7 Monate. Für umfangreiche Verfahren sind 18 bis 24 Monate realistisch. Demgegenüber sind Nichtzulassungsbeschwerden in denselben Sachgebieten selbst in umfangreichen Verfahren vormals in weniger als 9, teils in weniger als 6 Monaten erledigt worden. Auch Revisionsverfahren wurden regelmäßig in weniger als 1 Jahr beendet.

Die nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz dargestellten anhängigen Verfahren spiegeln nicht die alleinige Belastung des BVerwG mit erstinstanzlichen Verfahren zu Verkehrsinfrastrukturprojekten wider. Hinzu kommen Verfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, deren Zahl derzeit noch die der Verfahren nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz übersteigt. Infolge der Übergangsregelung ist mit weiteren Verfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu rechnen.

6 Stellungnahmen

Nach Angaben des BVerwG zeigen die Erfahrungen aus dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, dass sich aus den Urteilen die Notwendigkeit ergänzender Verfahren zur Behebung von Mängeln der Planfeststellungsbeschlüsse ergeben kann. Hinzu kommt, dass Verfahren

auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes erfahrungsgemäß weit überwiegend nicht durch Entscheidung des Gerichts in der Sache erledigt werden. Vielmehr erklären sich die Vorhabenträger häufig bereit, mit der Ausführung des Vorhabens bis zur Entscheidung des Gerichts in der Hauptsache abzuwarten.

Das BVerwG ist ungeachtet des kurzen Evaluationszeitraumes und des geringen vorliegenden statistischen Materials unter Einbeziehung der Erfahrungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz der Auffassung, dass der von ihm im Vorfeld des Inkrafttretens des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes bereits befürchtete „Flaschenhalseffekt“ eingetreten sei.

Die Belastung der Berichterstatter und Senate durch die erstinstanzlichen Zuständigkeiten sei ungleich stärker als in Verfahren der Nichtzulassungsbeschwerde oder in Revisions-sachen. Der Grund hierfür liege im hohen Aufwand für die Tatsachenermittlung, der im Planfeststellungsrecht durch die Vorgaben des europäischen Habitat- und Artenschutzrechts und die Möglichkeit der Vereinsklage in jüngster Zeit ein besonders hohes Ausmaß erlangt habe. Diese Verfahren nähmen den jeweiligen gesamten Senat über eine längere Phase vollständig in Anspruch und schlossen andere Tätigkeiten weitgehend aus. Die Handlungsfähigkeit des betroffenen Senats werde erheblich eingeschränkt. Derzeit befassen sich drei Senate mit den in Rede stehenden Verfahren. Eine Verteilung der Zuständigkeiten auf weitere Senate würde die notwendige Einheitlichkeit der Rechtsprechung gefährden, auf jeden Fall zumindest erheblichen Koordinierungsbedarf auslösen. Gegen Planfeststellungsbeschlüsse würden in einigen Fällen auch Massenverfahren (§ 93a VwGO) anhängig gemacht. Die Abwicklung der zunächst ausgesetzten Verfahren binde erfahrungsgemäß auch nach Entscheidung des oder der Musterverfahren noch über beträchtliche Zeit den betroffenen Senat. Auch der nichtrichterliche Dienst werde vor besondere Herausforderungen gestellt. Zum Teil habe wegen des Umfangs der Akten neues Personal eingestellt werden müssen.

Nach Auffassung des BVerwG würden sich bei Verteilung solcher erstinstanzlicher Zuständigkeiten für wichtige Planungsvorhaben auf alle OVG solche Spitzenbelastungen für die einzelnen Gerichte als Ausnahmeerscheinung darstellen, während für das BVerwG ein Dauerzustand drohe.

Die Rückkehr zum zweinstanzlichen Verfahren hätte seiner Ansicht nach keine übermäßige Verlängerung der Dauer des gerichtlichen Verfahrens zur Folge. Gegenwärtig bestehe die Gefahr, dass sich die bislang noch günstige Dauer von Revisionsverfahren verschlechtere.

Revisionsverfahren seien zudem besser zur Fokussierung und Lösung von Rechtsfragen – auch in der öffentlichen Wahrnehmung – geeignet. Die erstinstanzlichen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts befassten sich in einem so erheblichen Umfang mit Tatsachenfragen, dass die darin enthaltenen Rechtssätze zu wenig hervorträten und wahrgenommen würden.

Die gesetzliche Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse neben der Beschleunigung des Verfahrens durch die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG für das Hauptsacheverfahren hat sich nach Ansicht des BVerwG nicht bewährt, weil sie den Zwang auslöst, sofort einen fristgebundenen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung zu stellen. Die Regelung sei kontraproduktiv. Es komme hierdurch zu einer Doppelbefassung des Gerichts mit dem Streitgegenstand. Wegen der zunehmend komplexer werdenden Fragen im Eilverfahren sei oft eine verlässliche Prüfung der Erfolgsaussichten der Klage nicht möglich, so dass sich die Senate häufiger zu einer reinen Folgenabwägung mit dem Ergebnis der Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit veranlasst sähen. Die Regelung binde unnötig die Arbeitskapazität der Senate, verzögere so die Befassung mit der Hauptsache und führe nur in Ausnahmefällen zu einem frühzeitigen Baurecht des Vorhabenträgers. Aus Sicht des Gerichts sollte daher auf die gesetzliche Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses verzichtet werden, weil dies das BVerwG entlaste, ohne das gesetzgeberische Ziel der Verfahrensbeschleunigung zu gefährden.

Die befassten Senate des BVerwG sehen im Übrigen bei den gesetzlichen Voraussetzungen der erstinstanzlichen Zuständigkeiten in zeitlicher und räumlicher Hinsicht zum Teil Abgrenzungsprobleme. Das BVerwG habe sich mit Rücksicht auf die Beschleunigungsintention des Gesetzgebers und zur Verhinderung der Aufspaltung gerichtlicher Zuständigkeiten für eine großzügige Auslegung seiner Zuständigkeiten entschieden. Daraus resultierten weitere Belastungserhöhungen.

Das BVerwG hält den Evaluationszeitraum bislang insgesamt jedoch für zu kurz bemessen und schlägt eine erneute Evaluation zu einem späteren Zeitpunkt vor.

Der Bund Deutscher Verwaltungsrichter (BDVR) tritt den Einschätzungen des BVerwG bei. Er sieht die Ursache für einen drohenden „Flaschenhalseffekt“ weniger in der quantitativen Belastung des Gerichts als in der qualitativen Dimension, die sich aus dem Bearbeitungsaufwand der Verfahren ergebe. Es sei mit einem Anstieg der Verfahrensdauer zu rechnen.

Der BDVR verweist darauf, dass die nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz eingegangenen Verfahren beinahe ausschließlich Vorhaben nach dem FStrG betreffen. Es sei daher fraglich, ob im Bereich des AEG und des WaStrG der angenommene Beschleunigungsbedarf im gerichtlichen Verfahren auch tatsächlich vorhanden sei. Für das MBPIG sei nach dem Scheitern des Transrapid-Projektes der Beschleunigungsbedarf grundsätzlich in Frage gestellt.

Aus Sicht der Bundesrechtsanwaltskammer hat das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz die beabsichtigte Beschleunigung des gerichtlichen Rechtsschutzes bewirkt, was der zügigen Arbeitsweise des BVerwG zu verdanken sei. Allerdings sei auch in den nächsten Jahren noch mit einer erheblichen zusätzlichen Belastung

des BVerwG aus dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu rechnen.

Die durchschnittliche Verfahrensdauer liege – von Massenverfahren abgesehen – unter einem Jahr für Klageverfahren und unter sieben Monaten für Eilverfahren.

Ungeachtet der begrüßenswerten Verfahrensbeschleunigung sei aber die Reduzierung des verwaltungsgerichtlichen Rechtszuges auf eine erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts systemfremd. Sie gehe zu Lasten der eigentlichen Aufgaben des Bundesverwaltungsgerichts in Revisionsachen inklusive Nichtzulassungsbeschwerden.

Aus Sicht der Bundesrechtsanwaltskammer erscheint der Umfang der Zuständigkeiten nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz im Vergleich zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz nicht schlüssig. So bleibe offen, warum Verkehrsflughäfen in den beiden Gesetzen unterschiedlich behandelt werden. Insgesamt erscheine allerdings die jetzt geltende Eröffnung eines zweistufigen Instanzenzuges für Flughäfen mit dem Oberverwaltungsgericht (OVG) als Tatsacheninstanz und dem Bundesverwaltungsgericht als Revisionsinstanz in höherem Maße akzeptabel als die erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für die Flughäfen Schönefeld, Leipzig und Dresden.

Im Ergebnis ist aus Sicht der Bundesrechtsanwaltskammer bei der Fortschreibung bzw. dem Ausbau der erstinstanzlichen Zuständigkeiten des Bundesverwaltungsgerichts Zurückhaltung geboten. Das Volumen dieser Zuständigkeiten sei beträchtlich. Die Erwartung, dass die zusätzlichen Belastungen durch den Wegfall von Zuständigkeiten unter anderem nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz ausgeglichen werden, relativiere sich durch den Umstand, dass voraussichtlich auch in den nächsten Jahren aufgrund der Übergangsvorschriften noch eine Reihe von Verfahren nach diesem Gesetz in die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts fallen. Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz habe auf der Sondersituation nach Herstellung der Deutschen Einheit beruht. Dies dürfe fast zwanzig Jahre später nicht in eine auf Dauer angelegte Systemänderung beim verwaltungsgerichtlichen Instanzenzug münden. Der geschätzte Zeitgewinn von ca. eineinhalb Jahren durch die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts rechtfertige nur dann eine Reduzierung des Rechtszuges auf eine Instanz, wenn es um eine abgrenzbare Sondersituation gehe. Diese sei aber auch bei komplexen Planungsvorhaben nicht per se gegeben und auch bei den vom Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz erfassten Vorhaben zum Teil überprüfungsbedürftig.

Nach Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West sind zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Los 11 und Los 12 – Querschnittserweiterung Stadtstrecke Münster) anhängig. In einem dieser Verfahren wurde ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt, der nach einer Verfahrensdauer von nur 3 Monaten – und damit deutlich schneller

als in vergleichbaren Verfahren vor den Oberverwaltungsgerichten – abgelehnt worden sei. Zu mehreren Klagen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, die erst im September 2008 erhoben worden seien, gebe es noch keine Entscheidungen des BVerwG.

Die oberste Straßenbaubehörde des Landes Nordrhein-Westfalen berichtet über 5 Verfahren, die derzeit vor dem BVerwG anhängig sind, und zwei Verfahren, die bereits beendet wurden. Die durchschnittliche Verfahrensdauer betrage 1,5 Jahre. Beendete Eilverfahren seien auf Anraten des BVerwG i. d. R. übereinstimmend für erledigt erklärt worden, um die Entscheidung in der Hauptsache zu beschleunigen.

Die Hessische oberste Straßenbaubehörde weist auf jeweils 3 Klageverfahren und Verfahren auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes hinsichtlich eines Planfeststellungsbeschlusses vom 20. September 2007 zur A 49 Bischhausen–A 5 (Nummer 25 der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG) hin. Gerichtstermine stünden noch nicht fest. Die Vollziehung der Planung werde derzeit nicht betrieben. Positive Erfahrungen mit der Verkürzung des Instanzenzuges habe man bislang nicht gemacht.

Dieser Eindruck werde durch Erfahrungen zum Klageverfahren zur A 44 – ebenfalls ein Vorhaben, das unter das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz fällt – verstärkt, bei dem der angefochtene Änderungs- und Ergänzungsbeschluss am 22. Dezember 2005 ergangen sei. Die mündliche Verhandlung habe Ende Februar 2008 stattgefunden. Das Urteil vom 12. März 2008 sei am 30. Juni 2008 eingegangen. Bei dem Verfahren habe sich besonders gezeigt, dass die Befassung des BVerwG als Tatsachengericht einen erheblichen Zeitaufwand erfordere, weil das Gericht einen hohen Prüfmaßstab anlege. Dies habe zu einem erheblichen Umfang der Verfahrensakte geführt. Nach derzeitigen Erkenntnissen sei es daher sinnvoller, das BVerwG ausschließlich als Revisionsinstanz einzusetzen.

Die DEGES hebt in ihrer Stellungnahme für die Jahre 1991 bis 2005 nochmals die kurze Verfahrensdauer beim BVerwG hervor. Seit 2006 habe sich die Dauer der Klage- und Eilverfahren aber verlängert. So sei über die am 28. Juni 2005 erhobene Klage des Naturschutzbundes Deutschland gegen den Planfeststellungsbeschluss für die A 143 nach mündlicher Verhandlung vom 20. Dezember 2006 durch Urteil vom 17. Januar 2007 entschieden worden. Über mehrere Eilanträge bezüglich des Planfeststellungsbeschlusses für die Verlegung der A 4 vom 21. März bzw. 19. April 2007 sei mit Beschlüssen vom 13. März bzw. 18. März 2008 befunden worden. Ursache für die lange Verfahrensdauer sei hier gewesen, dass das BVerwG über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem europäischen Naturschutzrecht zu befinden hatte. Umfangreiches gutachterlich gestütztes Tatsachenmaterial der Antragstellerseite habe eine umfangreiche Erwidern der Auftragsverwaltung zur Folge gehabt. In den Hauptsacheverfahren sei wegen der Vielzahl der Anträge und der Fülle des Streitstoffes nicht mit einer alsbaldigen mündlichen Verhandlung zu rechnen. Über Eilanträge gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der

B 173 in Flöha vom 25. März 2008 bzw. 29. April 2008 sei zwar zügig befunden worden (20. Mai 2008/30. Juli 2008). Auch hier ist aber mit einer Fülle des Tatsachenmaterials zu rechnen, weil die Verfahren die Vereinbarkeit des Vorhabens mit europäischem Naturschutzrecht betreffen.

Aus Sicht der DEGES seien die im Bundestagsbeschluss unter Ziffer I. 2 genannten Erledigungsfristen wegen des europäischen Naturschutzrechtes künftig nicht mehr zu halten. Der Nutzen der erst- und letztinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG liege künftig vielmehr allein im Wegfall der Revisionsinstanz, was aber unter der Voraussetzung, dass der Rechtsstreit keine Fragen von grundsätzlicher Bedeutung aufweise, das OVG nicht von der zwischenzeitlich alle wesentlichen Rechtsfragen geklärten höchstrichterlichen Rechtsprechung abweicht und keine Verfahrensfehler vorliegen, so dass die OVG-Urteile revisionsfest seien, zunehmend weniger von Bedeutung sei.

Die obersten Straßenbaubehörden der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Berlin und Thüringen vermochten lediglich über Erfahrungen mit der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu berichten. Ihre Stellungnahmen waren durchweg positiv verbunden mit dem Hinweis, dass der Evaluationszeitraum zu kurz bemessen sei. Das Thüringer Ministerium berichtet dabei über eine Beschleunigung des gerichtlichen Verfahrens von 1 bis 1,5 Jahren gegenüber einem Verfahren mit zwei Instanzen. Hinzu käme, dass die Oberverwaltungsgerichte in den neuen Bundesländern über keinerlei Erfahrungen mit derartigen Verfahren verfügten und sie durch das Auslaufen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes mit zusätzlichen Aufgaben belastet würden. Das Ministerium in Brandenburg berichtet von einem Beschleunigungseffekt im gerichtlichen Verfahren von rund 1 Jahr, was auf die zügige und stringente Prozessführung des BVerwG zurück zu führen sei. Der fehlende weitere Instanzenzug führe zudem zu einer Verkürzung der Verfahren bis zum Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses um ca. 3 bis 4 Jahre. Das Ministerium des Landes Sachsen-Anhalt berichtet pauschal über eine kurze Verfahrensdauer der abgeschlossenen Klageverfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz. Die Senatsverwaltung Berlin bestätigt ebenfalls, gute Erfahrungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz gemacht zu haben. Die Verkürzung des Rechtsweges habe zu einer Beschleunigung bei der Umsetzung der Planfeststellungsbeschlüsse geführt.

Eine weitere positive Rückmeldung kommt von der obersten Straßenbaubehörde der Freien Hansestadt Bremen, wo die Zuweisung im Verfahren für den Neubau der A 281, Bauabschnitt 3/2 zu einer erheblichen Beschleunigung, ohne nachteilige Auswirkungen für den Rechtsschutz der Kläger, geführt habe.

Die Deutsche Bauindustrie vermag bislang nicht über Erfahrungen zu berichten, spricht sich aber für eine Beibehaltung der Zuweisung aus. Wenn möglich, solle die mit

der Zuweisung beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung ausgedehnt werden.

Das Deutsche Verkehrsforum votiert für eine Verlängerung des Evaluationszeitraumes, weist aber zudem darauf hin, dass in Einzelfällen (A 30, A 44 in Nordrhein-Westfalen) ein Beschleunigungseffekt bei Fernstraßenvorhaben feststellbar sei. Wegen der verstärkten Inanspruchnahme des BVerwG wird eine Aufstockung des Personals befürwortet.

Der Naturschutzbund Deutschland kritisiert die geringe Dauer des Evaluationszeitraumes und bemängelt die Entscheidungen des BVerwG in rechtlicher und naturschutzfachlicher Hinsicht. Stellungnahmen durch anerkannte Naturschutzverbände müssten vor dem BVerwG ähnlichen Anforderungen genügen wie behördliche und fachgutachterliche Stellungnahmen, auch wenn mit ihnen keine zusätzlichen Erhebungspflichten verbunden wären. So drohe wegen der Mitwirkungsfristen und aufgrund der begrenzten zeitlichen und fachlichen Kapazitäten des Ehrenamtes die Öffentlichkeitsbeteiligung und der Rechtsschutz ins Leere zu laufen.

Die Deutsche Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V., der Bund der Öffentlichen bestellten Vermessungsingenieure e. V., der Automobilclub von Deutschland e. V., die IG Bauen-Agrar-Umwelt, der Deutsche Städte- und Gemeindebund, Pro Mobilität, die Arbeitsgemeinschaft der Bitumen-Industrie e. V. und der Zentralverband Gartenbau e. V. äußerten sich mit dem Hinweis, über keinerlei Erfahrungen mit der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz berichten zu können. Vergleichbares galt für das Eisenbahnbundesamt. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als obere Straßenbaubehörde (in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz), das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg, das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und das Ministerium für Wirtschaft und Wissenschaft des Saarlandes – sämtliche in ihrer Funktion als Bundesfernstraßenverwaltung – berichteten ebenfalls über keinerlei Erfahrungen zu verfügen.

7 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Die ganz überwiegende Zahl der Stellungnahmen bringt zum Ausdruck, dass der Evaluierungszeitraum zu kurz bemessen ist, so dass noch keine belastbaren Aussagen zur Handhabung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des

BVerwG nach dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz getroffen werden können.

Soweit vor diesem Hintergrund bereits über Erfahrungen mit der Verkürzung des Instanzenzuges aufgrund des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes berichtet wird, zeigt sich kein einheitliches Bild.

Teilweise wurden deutliche Beschleunigungseffekte beobachtet (Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Straßenbaubehörde Bremen). Weitere von den Straßenbaubehörden der Länder, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Berlin und Thüringen sowie von der DEGES mitgeteilten positiven Erfahrungen betreffen allerdings solche Verfahren, bei denen sich die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG aus den Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes ergab. Andere Stellungnahmen gehen dahin, dass unter den aktuellen und künftigen Rahmenbedingungen eine Befassung des BVerwG als erst- und letztinstanzliche Tatsacheninstanz nicht mehr geeignet ist, das Verfahren zur Realisierung von Infrastrukturplanungsvorhaben zu verkürzen; dies auch, weil die Anforderungen an die Sachverhaltsermittlung und die rechtliche Würdigung durch gestiegene materiellrechtliche Anforderungen zunehmen und damit die Dauer der Verfahren auch bei dem BVerwG steigt (Hessische oberste Straßenbaubehörde, DEGES).

Das BVerwG selbst, der Bund Deutscher Verwaltungsrichter und die Bundesrechtsanwaltskammer sprechen sich unter Hinweis auf die Gefahren für die Aufgaben als Revisionsgericht (Gefahr eines „Flaschenhalseffektes“) gegen erstinstanzliche Zuständigkeiten, wie sie das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz enthält, aus.

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung, dass der Evaluierungszeitraum zu kurz bemessen ist. Sie hält es daher für angezeigt, die Evaluierung zu einem späteren Zeitpunkt zu wiederholen. Dies kann mit der Überprüfung der Aktualität der Voraussetzungen für die Zuweisung der ausgewählten Verkehrsvorhaben an das BVerwG erfolgen, die gemäß Nummer II.2 der zugrundeliegenden Entschließung des Bundestages erforderlich ist und die im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans mit seinen Ausbaugesetzen durchgeführt werden wird.

Die rechtliche Zuweisung nach dem MBPIG erscheint vor dem Hintergrund, dass etwaige Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz nicht mehr zu erwarten sind, hinfällig.

Anhang 1**Rechtsvorschriften****Bundesfernstraßengesetz****§ 17e Rechtsbehelfe**

(1) § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 17 Satz 1, soweit die Vorhaben Bundesfernstraßen betreffen, die wegen

1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
 2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
 3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
 4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
 5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe
- in der Anlage aufgeführt sind.

...

Anlage (zu § 17e Absatz 1)**Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts**

Vorbemerkung:

Im Sinne der Anlage bedeuten

1. A: Bundesautobahn,
2. B: Bundesstraße mit Ortsdurchfahrt.

Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die für den Betrieb von Bundesfernstraßen notwendigen Anlagen. Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	I A 1 Lohne/Dinklage–Münster/Nord
2	I A 1 Blankenheim–Kelberg
3	I A 1 Saarbrücken (A 623)–A 1
4	I A 3 Köln–Dellbrück–Leverkusen
5	I A 3 Offenbach–Hanau
6	I A 3 Hösbach–Erlangen
7	I A 4 Düren–Kerpen
8	I A 5 Frankfurt–Friedberg
9	I A 5 Kreuz Walldorf–Kreuz Heidelberg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10	I A 6 Kreuz Weinsberg–Kupferzell (B 19)
11	I A 7 Hamburg–Bordesholm
12	I A 7 Salzgitter–Göttingen
13	I A 8 Pforzheim–Nord–Wurmberg
14	I A 8 Mühlhausen–Ulm
15	I A 8 Rosenheim–Felden
16	I A 20 Stade (A 26)–Geschendorf
17	I A 30 Löhne–Rehme
18	I A 33 Bielefeld/Brackwede–Borgholzhausen einschl. Zubringer Ummeln
19	I A 33 Osnabrück/Schinkel – nördlich Osnabrück (A 1)
20	I A 39 Lüneburg–Wolfsburg
21	I A 44 Bochum (L 705) – Kreuz Bochum/Witten (A 43)
22	I A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
23	I A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
24	I A 46 Westring–Kreuz Sonnborn (L 418)
25	I A 49 Bischhausen–A 5
26	I A 52 Grenze Niederlande/Deutschland–Elmpt
27	I A 57 Neuss–West (A 46) – Kaarst (A 52)
28	I A 57 Meerbusch (A 44)–Kamp–Lintfort (A 42)
29	I A 60 Dreieck Mainz–Kreuz Mainz Süd
30	I A 61 Grenze Niederlande/Deutschland–Kaldenkirchen
31	I A 61 A 6–Kreuz Frankenthal
32	I A 67 Darmstadt–Lorsch
33	I A 81 Böblingen/Hulb–Sindelfingen Ost
34	I A 94 Malching–Pocking (A 3)
35	I A 99 Kreuz München–Nord–Haar
36	I A 281 Eckverbindung in Bremen
37	I A 445 Werl–Nord–Hamm–Rhyern (A 2)
38	I B 2n Schwedt – B 167
39	I B 4 Nordhausen–Ilfeld
40	I B 6n Köthen–A 9
41	I B 19 OU Meiningen
42	I B 56 Grenze Niederlande/Deutschland–Heinsberg (B 221)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
43	I B 85 Untertraubenbach–südlich Altenkreith
44	I B 87n Fulda–Meiningen
45	I B 87n Leipzig–Torgau–Frankfurt (Oder)
46	I B 95 OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardttsdorf
47	I B 96n A 13–Hoyerswerda
48	I B 107 A 4–Südverbund Chemnitz
49	I B 112 OU Frankfurt (Oder), OU Brieskow-Finkenheerd, OU Eisenhüttenstadt, OU Neuzelle, OU Forst
50	I B 160 Hoyerswerda–Weißwasser
51	I B 166 OU Schwedt mit Grenzübergang
52	I B 167 B 198 – B 112
53	I B 174 Chemnitz–Grenze Deutschland/Tschechische Republik
54	I B 180 Aschersleben – Quenstedt
55	I B 188 Kloster Neudorf–Jävenitz–Hottendorf
56	I B 190n A 39–A 24
57	I B 246n B 112–Grenze Deutschland/Polen

Allgemeines Eisenbahngesetz

§ 18e Rechtsbehelfe

(1) § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 18 Satz 1, soweit die Vorhaben Schienenwege betreffen, die wegen

1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengepässe

in der Anlage aufgeführt sind.

...

**Anlage (zu § 18e Absatz 1)
Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit
des Bundesverwaltungsgerichts**

Vorbemerkung:

Im Sinne der Anlage bedeuten

1. ABS: Ausbaustrecke,
2. NBS: Neubaustrecke.

Zu den Schienenwegen gehören auch die für den Betrieb von Schienenwegen notwendigen Anlagen. Die Schienenwege beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an dem sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	I ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	I ABS Leipzig–Dresden
3	I ABS Hamburg–Lübeck
4	I ABS Hamburg–Öresundregion
5	I ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover
6	I ABS Stelle–Lüneburg
7	I ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen
8	I ABS Uelzen–Stendal
9	I ABS Rotenburg–Minden
10	I ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze
11	I ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien)
12	I ABS Berlin–Rostock (– Skandinavien)
13	I ABS Berlin–Dresden
14	I ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL
15	I ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt
16	I NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar
17	I ABS Düsseldorf–Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)
18	I ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel
19	I ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg
20	I ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier
21	I ABS/NBS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen
22	I ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A

Bundeswasserstraßengesetz

§ 14e Rechtsbehelfe

(1) § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 14 Absatz 1 Satz 1, soweit die Vorhaben Bundeswasserstraßen betreffen, die wegen

1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
3. der Verbesserung der seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen und deren Hinterlandanbindung,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe

in der Anlage 2 aufgeführt sind.

...

**Anlage 2 (zu § 14e Absatz 1)
Bundeswasserstraßen mit erstinstanzlicher
Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts**

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	I Mittellandkanal (Hannover–Magdeburg)/ Elbe-Havel-Kanal/Untere I Havel-Wasser- straße/Berliner Wasserstraßen
2	I Havel-Oder-Wasserstraße und Hohensaaten- Friedrichsthaler Wasserstraße
3	I Dortmund-Ems-Kanal (Südstrecke)
4	I Main-Donau-Wasserstraße
5	I Unter- und Außenelbe
6	I Unter- und Außenweser

**Gesetz zur Regelung des Planungsverfahrens
für Magnetschwebebahnen**

Magnetschwebebahnplanungsgesetz

§ 2d Rechtsbehelfe

(1) § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben nach § 1 Satz 1.

...

§ 1 Erfordernis der Planfeststellung

(1) Magnetschwebebahnstrecken einschließlich der für den Betrieb notwendigen Anlagen (Betriebsanlagen einer Magnetschwebebahn) dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Verwaltungsgerichtsordnung

§ 50

(1) Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet im ersten und letzten Rechtszug

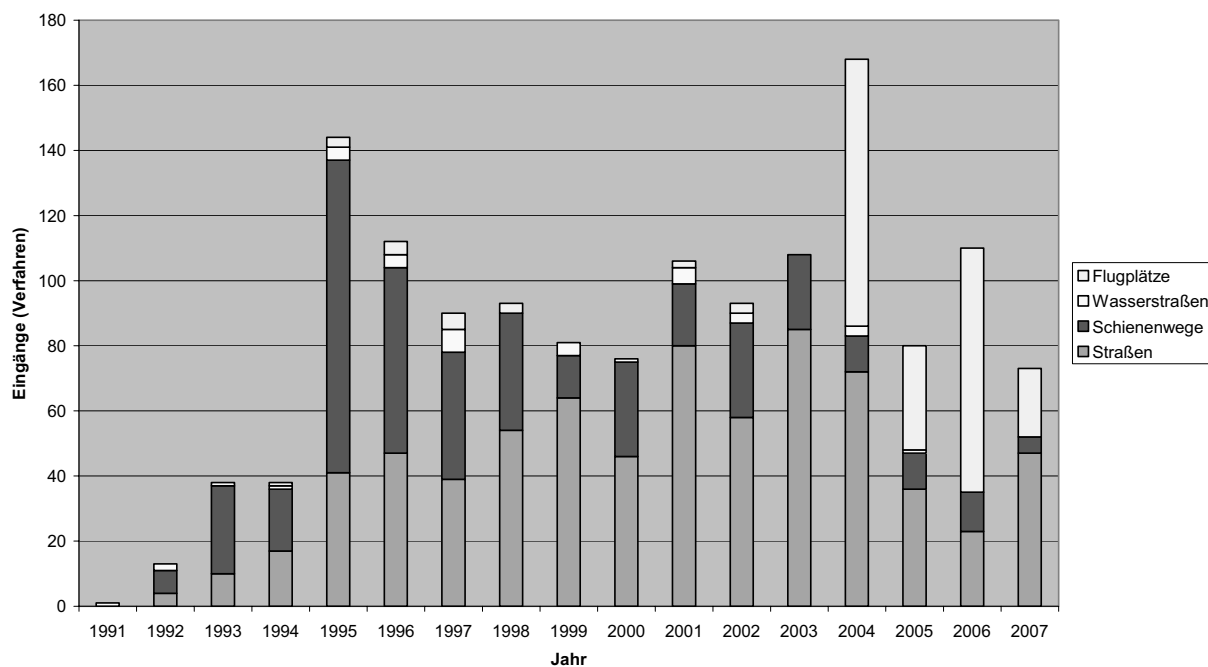
...

6. über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben betreffen, die in dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dem Bundesfernstraßengesetz, dem Bundeswasserstraßengesetz oder dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz bezeichnet sind.

....

Anhang 2

Erstinstanzliche Verfahren betr. Infrastrukturprojekte beim BVerwG



Anhang 3

**Erstinstanzliche Verfahren betr. Infrastrukturprojekte beim BVerwG
in tabellarischer Darstellung**

Laufende Nr. der Anlage	Vorhaben	Hauptsacheverfahren				Eilverfahren		
		Erledigung durch Urteil	Erledigung durch Klage - rücknahme	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)	Erledigung durch Beschluss	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)
	Fernstraßen (Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG)							
1	A 1 Lohne/Dinklage – Münster/Nord							
2	A 1 Blankenheim – Kelberg							
3	A 1 Saarbrücken (A 623) – A 1							
4	A 3 Köln-Dellbrück – Leverkusen							
5	A 3 Offenbach – Hanau							
6	A 3 Hösbach – Erlangen							
7	A 4 Düren – Kerpen				4 (19./21.12.2007)	1		
8	A 5 Frankfurt – Friedberg							
9	A 5 Kreuz Walldorf – Kreuz Heidelberg							
10	A 6 Kreuz Weinsberg – Kupferzell (B 19)							
11	A 7 Hamburg – Bordsesholm							
12	A 7 Salzgitter – Göttingen							
13	A 8 Pforzheim-Nord – Wurmberg							
14	A 8 Mühlhausen – Ulm				2 (22.12.2008 08.01.2009)			
15	A 8 Rosenheim – Felden							
16	A 20 Stade (A 26) – Geschen- dorf				1 (20.08.2007)			
17	A 30 Löhne – Rehme	1	2	1 (V)			1 (EE)	
18	A 33 Bielefeld/Brackwede – Borgholzhausen einschl. Zubringer Ummeln				2 (24.09.2007)		2 (EE)	
19	A 33 Osnabrück/Schinkel – nördlich Osnabrück (A 1)							
20	A 39 Lüneburg – Wolfsburg							
21	A 44 Bochum (L 705) – Kreuz Bochum/Witten (A 43)				1 (03.04.2008)			1 (03.04.2008)
22					11 (10./11.05. 2007)		7 (EE)	
23	A 44 Ratingen (A 3) – Velbert A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)							
24	A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)							
25					2 (03./04./14. 01.2008)	1		1
26	A 49 Bischhausen – A 5 A 52 Grenze Niederlan- de/Deutschland – Elmpt		1					
27	A 57 Neuss-West (A 46) – Kaarst (A 52)			1 (V)				
28	A 57 Meerbusch (A 44) – Kamp-							

noch Anhang 3

Laufende Nr. der Anlage	Vorhaben	Hauptsacheverfahren				Eilverfahren		
		Erledigung durch Urteil	Erledigung durch Klage - rücknahme	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)	Erledigung durch Beschluss	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)
	Lintfort (A 42)							
29	A 60 Dreieck Mainz – Kreuz Mainz Süd							
30	A 61 Grenze Niederlande/Deutschland – Kaldenkirchen				2 (22.03.2008)			2 (22.03.2008)
31	A 61 A 6 – Kreuz Frankenthal							
32	A 67 Darmstadt – Lorsch							
33	A 81 Böblingen/Hulb – Sindelfingen Ost							
34	A 94 Malching – Pocking (A 3)							
35	A 99 Kreuz München-Nord – Haar							
36	A 281 Eckverbindung in Bremen	1	1					
37	A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)							
38	B 2n Schwedt – B 167							
39	B 4 Nordhausen – Ilfeld							
40	B 6n Köthen – A 9							
41	B 19 OU Meiningen							
42	B 56 Grenze Niederlande/Deutschland – Heinsberg (B 221)							
43	B 85 Untertraubenbach – südlich Altenkreith							
44	B 87n Fulda – Meiningen							
45	B 87n Leipzig – Torgau – Frankfurt (Oder)							
46	B 95 OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf				1 (18.06.2008)			
47	B 96n A 13 – Hoyerswerda							
48	B 107 A 4 – Südverbund Chemnitz				1 (4.11.2008)			1 (4.11.2008)
49	B 112 OU Frankfurt (Oder), OU Brieskow-Finkenheerd, OU Eisenhüttenstadt, OU Neuzelle, OU Forst							
50	B 160 Hoyerswerda – Weißwasser							
51	B 166 OU Schwedt mit Grenzübergang							
52	B 167 B 198 – B 112							
53	B 174 Chemnitz – Grenze Deutschland/ Tschechische Republik							
54	B 180 Aschersleben – Quenstedt							
55	B 188 Kloster Neudorf – Jävenitz – Hottendorf			1 (EE)			1 (EE)	
56	B 190n A 39 – A 24							
57	B 246n B 112 – Grenze Deutschland/Polen							
	Summe Fernstraßen	2	4	3	27	2	11	5

noch Anhang 3

Laufende Nr. der Anlage	Vorhaben	Hauptsacheverfahren				Eilverfahren		
		Erledigung durch Urteil	Erledigung durch Klage - rücknahme	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)	Erledigung durch Beschluss	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)
Schiene								
	Schiene (Anlage zu § 18e Abs. 1 AEG)							
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund							
2	ABS Leipzig – Dresden							
3	ABS Hamburg – Lübeck			1 (V)		1	1 (V)	
4	ABS Hamburg – Öresundregion							
5	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover							
6	ABS Stelle – Lüneburg				2 (31.10.2008/ 6.11./2008)			
7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen							
8	ABS Uelzen – Stendal							
9	ABS Rotenburg – Minden							
10	ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze							
11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien)							
12	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien)							
13	ABS Berlin – Dresden				2 (03.04.2007)			
14	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL							
15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt							
16	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar							
17	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)							
18	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel							
19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg				2 (24.10.2008/ 22.12.2008)			
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier							
21	ABS/NBS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen							
22	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A							
	Summe Schiene			1	6	1	1	

noch Anhang 3

Laufende Nr. der Anlage	Vorhaben	Hauptsacheverfahren				Eilverfahren		
		Erledigung durch Urteil	Erledigung durch Klage - rücknahme	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)	Erledigung durch Beschluss	Erledigung durch Vergleich (V) bzw. Erledigt - erklärung (EE)	Offene Verfahren (Datum d. Rechtshängigkeit)
Wasserstraßen (Anlage zu § 14e Abs. 1 WaStrG)								
1	Mittellandkanal (Hannover – Magdeburg)/Elbe-Havel-Kanal/Untere Havel-Wasserstraße/Berliner Wasserstraßen				4 (18./19.09.2008) (22.1.2009)			2 (18.09.2008) (22.1.2009)
2	Havel-Oder-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichthaler Wasserstraße							
3	Dortmund-Ems-Kanal (Südstrecke)				2 (27./30.06.2008)	1		
4	Main-Donau-Wasserstraße							
5	Unter- und Außenelbe							
6	Unter- und Außenweser							
	Summe Wasserstraßen				6	1		2

