

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs-
und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich**

Geszentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

A. Problem und Ziel

Seit der Wiedervereinigung hat der Gesetzgeber mehrere Gesetzesänderungen zur Beschleunigung der Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben vorgenommen. Dennoch nehmen diese Verfahren weiterhin viel Zeit in Anspruch. Deshalb sieht der Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode die Verabschiedung eines Planungsbeschleunigungsgesetzes vor.

B. Lösung

Der vorliegende Geszentwurf orientiert sich entsprechend dem Koalitionsvertrag an den zwölf Punkten der Strategie Planungsbeschleunigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahr 2017. Die Strategie wurde auf der Basis der Handlungsempfehlungen des Innovationsforums Planungsbeschleunigung erstellt, das mit hochrangigen Vertretern von Vorhabenträgern, Planern, Genehmigungsbehörden, Bauausführenden sowie Fachexperten im Planungsrecht besetzt war.

Der Geszentwurf enthält im Bereich der Bundesschienenwege darüber hinaus eine Regelung zur Bündelung von Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt, eine Regelung zum im laufenden Genehmigungsverfahren zugrunde zu legenden Prognosehorizont sowie eine Aktualisierung und Erweiterung der Vorhaben, für deren gerichtliche Überprüfung das Bundesverwaltungsgericht erst- und letztinstanzlich zuständig sein soll.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Es ergeben sich keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz entsteht eine jährliche Entlastung in Höhe von rund 24 Mio. Euro. Es entstehen einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 38 Tsd. Euro.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das Gesetz wird die Wirtschaft jährlich um rund 3,6 Mio. Euro entlastet. Ein Aufwuchs an Erfüllungsaufwand von insgesamt 25 Tsd. Euro entsteht durch die Einführung einer neuen Informationspflicht. Es entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 15 Tsd. Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch das Gesetz wird die Verwaltung jährlich um rund 21 Mio. Euro entlastet. Die Landesverwaltung wird dabei jährlich um rund 35,6 Mio. Euro entlastet, die Bundesverwaltung jährlich um rund 14,5 Mio. Euro belastet. Es entsteht zudem bundesseitig ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 23 Tsd. Euro. Der im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

F. Weitere Kosten

Im Bereich der Justiz entsteht beim Bundesverwaltungsgericht insgesamt ein Mehraufwand in Höhe von 809.969 Euro.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim Bundesverwaltungsgericht soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 07 ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 24. September 2018

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 970. Sitzung am 21. September 2018 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung
von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich**

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“.

b) Der Wortlaut wird Absatz 1.

c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden. In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem

Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Betrifft die vorläufige Anordnung ein Vorhaben im Sinne des § 17e Absatz 1, ist § 17e Absatz 1 und 5 in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung entsprechend anzuwenden.“

2. § 17a Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten.“

3. § 17b Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 17a Nummer 1 Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.“

4. § 17e wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird im Satzteil vor Nummer 1 die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 1“ ersetzt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht,

wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

5. Nach § 17f wird folgender § 17g eingefügt:

„§ 17g

Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.“

6. Nach § 17g wird folgender § 17h eingefügt:

„§ 17h

Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
7. der Leitung eines Erörterungstermins

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.“

7. In § 19 Absatz 1 Satz 2 wird nach der Angabe „§ 17“ die Angabe „Absatz 1“ eingefügt.
8. In § 19a werden nach der Zahl „9“ ein Komma und die Angabe „17 Absatz 2“ eingefügt.
9. In § 22 Absatz 5 wird die Angabe „Artikel 90 Abs. 2“ durch die Angabe „Artikel 90 Abs. 3“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:

„§ 17a

Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
7. der Leitung eines Erörterungstermins

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.“

2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“.

b) Der Wortlaut wird Absatz 1.

c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden. In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Betrifft die vorläufige Anordnung ein Vorhaben im Sinne des § 18e Absatz 1, ist § 18e Absatz 1 und 5 in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung entsprechend anzuwenden.“

3. § 18a Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten.“

4. Nach § 18a wird folgender § 18b eingefügt:

„§ 18b

Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 18a Nummer 1 Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.“

5. § 18e wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 18 Satz 1“ durch die Wörter „§ 18 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

6. Nach § 18e werden die folgenden §§ 18f und 18g eingefügt:

„18f

Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend.

Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.“

„§ 18g

Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung um weniger als 3 dB(A) erhöhen wird.“

7. In § 22 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 18“ durch die Angabe „§ 18 Absatz 1“ ersetzt.
8. In § 22a Satz 1 werden nach dem Wort „Vorhabenträger“ die Wörter „nach § 18 Absatz 2 oder“ eingefügt.
9. Die Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1 (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.

1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Leipzig – Dresden
3	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
4	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden – Grenze AWZ D/DK (- Kopenhagen)
5	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel
6	ABS Hannover – Berlin
7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
8	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle
9	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)
10	ABS/NBS Hannover – Bielefeld
11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund
12	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien)
13	ABS Berlin – Dresden
14	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
16	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)
17	Rhein-Ruhr-Express: Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster
18	ABS/NBS Karlsruhe – Grenze D/CH - Basel
19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
21	ABS/NBS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
22	ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A (– Kufstein)
23	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
24	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt – Odenkirchen
25	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
26	ABS Cottbus – Forst – (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)
27	ABS Cottbus – Görlitz
28	NBS Dresden – Grenze D/CZ (- Prag)
29	ABS Hof – Marktredwitz - Regensburg – Obertraubling
30	ABS München – Lindau – Grenze D/A
31	ABS München – Mühldorf – Freilassing
32	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
33	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag)
34	ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
35	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
36	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
37	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
38	ABS Köln – Aachen
39	ABS Nürnberg – Passau
40	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
41	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München, Hannover)“.

Artikel 3

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren im Bereich der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde.“

2. Dem § 10 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Für vor dem [einsetzen: Angabe des Tages und Monats der Verkündung dieses Gesetzes sowie die Jahreszahl des zweiten auf die Verkündung folgenden Jahres] eingereichte Pläne wird das Anhörungsverfahren von den Ländern fortgeführt.“

Artikel 4

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 8 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 14 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „nach Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und“ gestrichen und nach den Wörtern „eine vorläufige Anordnung erlassen, in der“ die Wörter „vorbereitende Maßnahmen oder“ eingefügt.
- b) In Satz 2 wird das Wort „Bauarbeiten“ durch das Wort „Maßnahmen“ ersetzt.
- c) Satz 5 wird gestrichen.
- d) Im neuen Satz 6 wird das Wort „Teilmaßnahmen“ durch das Wort „Maßnahmen“ ersetzt.

- e) Nach Satz 6 wird folgender Satz eingefügt:
„Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde.“
- f) Die folgenden Sätze werden angefügt:
„Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Betrifft die vorläufige Anordnung ein Vorhaben im Sinne des § 14e Absatz 1, ist § 14e Absatz 1 und 5 in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung entsprechend anzuwenden.“
2. § 14a Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
„Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten.“
3. § 14b wird wie folgt geändert:
- a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:
„(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 14a Nummer 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.“
4. § 14e Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
„Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag ver-

längert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

5. Nach § 14e wird folgender § 14f eingefügt:

„§ 14f

Projektmanager

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
 2. der Fristenkontrolle,
 3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
 4. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
 5. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
 6. der Leitung eines Erörterungstermins,
- auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.“

6. Nach § 16 wird folgender § 17 eingefügt:

„§ 17

Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.“

7. In § 50 Absatz 1 Nummer 2 werden nach den Wörtern „ergangenen Rechtsverordnung“ ein Komma und die Wörter „einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen

vollziehbaren Anordnung oder einer vollziehbaren Auflage einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen Genehmigung“ eingefügt.

Artikel 5

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 3 Nummer 1 tritt am [einsetzen: Angabe des Tages und Monats der Verkündung dieses Gesetzes sowie die Jahreszahl des zweiten auf die Verkündung folgenden Jahres] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Seit der Wiedervereinigung hat der Gesetzgeber mehrere Gesetzesänderungen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vorgenommen. Dennoch nehmen diese Verfahren weiterhin viel Zeit in Anspruch. Deshalb sieht der Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode die Verabschiedung eines Planungsbeschleunigungsgesetzes vor.

II. Zielsetzung und Konzeption des Gesetzes

Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist es, die Planungs- und Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten.

Bei dem Gesetz handelt es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG) und des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG).

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 1 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz. Eine bundeseinheitliche Regelung der in dem Gesetzentwurf angesprochenen Fragen der Vereinfachung, Beschleunigung und Stabilisierung von Straßenbaumaßnahmen ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechtssicherheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich. Eine Vielzahl entsprechender Planungen betrifft länderübergreifende Vorhaben oder solche mit länderübergreifenden Auswirkungen auf Umwelt

und Betroffene. Unterschiedliche Regelungen zu vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen, dem Verzicht auf einen Erörterungstermin, der Behandlung einfach gelagerter Fälle, der Bürgerinformation und der Einbeziehung von privaten Dritten im Genehmigungsverfahren wären daher kontraproduktiv. Für eine angemessene Infrastrukturausstattung von überregionaler Verkehrsbedeutung ist es geboten, dass eine Planung unter einheitlichen rechtlichen Bedingungen möglich ist. Ohne einheitliches Planungsrecht besteht die Gefahr, dass Planungen durch Fragen des anwendbaren Rechts zu Lasten der Verkehrs- und Umweltbelange beeinflusst werden. Für die Artikel 2 und 3 steht dem Bund neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a Grundgesetz) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 Grundgesetz) zu. Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 4 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 Grundgesetz. Soweit die Bußgeldvorschrift des § 50 WaStrG geändert wird, ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (Strafrecht).

V. Gesetzesfolgen

1. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

2. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

Insgesamt entsteht durch das Gesetz eine jährliche Entlastung in Höhe von rund 24 Mio. Euro. Zudem entstehen insgesamt einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 38 Tsd. Euro.

a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**aa. Einmaliger Umstellungsaufwand**

Durch die Vorgabe des Artikels 1 Nummer 5, des Artikels 2 Nummer 6 und des Artikels 4 Nummer 6 (Veröffentlichungspflicht im Internet) entstehen einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 15 Tsd. Euro. Für Projekte, die nicht bereits über eine eigene Internetseite verfügen, muss ein Veröffentlichungsportal in Form einer neuen Rubrik auf der Homepage eingerichtet werden. Der Zeitaufwand liegt laut Einschätzung der Deutsche Bahn AG bei etwa drei Stunden. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz pro Stunde von 28,10 Euro liegen die Kosten bei 84 Euro pro Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Potenziell betroffen sind alle 176 EIU, sodass einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 15 Tsd. Euro entstehen.

bb. Jährlicher Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz wird die Wirtschaft insgesamt jährlich um rund 3,6 Mio. Euro entlastet.

Vorgabe: Zusammenführung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Durch die Vorgabe des Artikels 3 des Gesetzes entsteht eine Entlastung von rund 1,7 Mio. Euro. Dies resultiert daraus, dass die Anhörungsbehörde als Akteur innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wegfällt und sich dadurch der Kommunikationsbedarf verringert und Überarbeitungsbedarf entfällt. Derzeit muss der Vorhabenträger in verschiedenen Projektphasen mit Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gleichermaßen kommunizieren. Die Zusammenführung beim Eisenbahn-Bundesamt ermöglicht einen standardisierten Arbeitsablauf, auf welchen die Vorhabenträger ihren Workflow anpassen können. Der Kommunikationsaufwand unterscheidet sich je nach Größe der Planfeststellungsverfahren. Bei kleineren Vorhaben, wie etwa dem Bau von Weichen, die rund 80% aller Planfeststellungsbeschlüsse ausmachen, entsteht pro Verfahren ein Einsparpotenzial von 10 Stunden bei einer damit beschäftigten Person. Bei einem Vorhaben von mittlerer Größe, die etwa S-Bahn-Strecken betreffen und ca. 5% aller Planfeststellungsverfahren ausmachen, ergibt sich bei zwei Personen eine Ersparnis von je 24 Stunden. Bei großen Vorhaben, wie etwa die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, etwa 15% aller Planfeststellungsverfahren, entsteht bei 5 Personen eine Zeitersparnis

von je 100 Stunden. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz pro Stunde für Beschäftigte mit mittlerem und hohem Qualitätsniveau in Höhe von 45,45 Euro und einer Anzahl von insgesamt 436 Planfeststellungsverfahren ergibt sich eine Einsparung von 1,7 Mio. Euro.

Vorgabe: Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsprognose

Durch die Vorgabe des Artikels 2 Nummer 6 des Gesetzes entfällt ein laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von knapp 2 Mio. Euro pro Jahr. Derzeit sind etwa 56 Verfahren in der langfristigen Verkehrsentwicklungsprognose (5-Jahreszeitraum). In diesen Verfahren werden lärmbedingte Planänderungsverfahren voraussichtlich entfallen. Für den Wegfall der Beauftragung und Betreuung neuer Schallgutachten, der Erstellung von Planänderungsunterlagen sowie der erneuten Antragstellung des Planänderungsverfahrens wird ein Zeitaufwand von insgesamt 40 Arbeitstagen angesetzt. Für den Wegfall eines erneuten Erörterungstermins wird ein Zeitaufwand von drei Tagen für sechs bis zehn Mitarbeiter angesetzt, was einen durchschnittlichen Wert von 24 Arbeitstagen ergibt¹. Der gewichtete Lohnansatz für die Personen, die überwiegend mit den genannten Aufgaben betraut sind, beträgt 38,27 Euro pro Stunde. Zusätzlich entfallen Sachkosten für das zu beauftragende Ingenieurbüro in Höhe von etwa 140 Tsd. Euro sowie für die Gutachtertätigkeit im Rahmen des Erörterungstermins in Höhe von rund 20 Tsd. Euro.²

Vorgabe: Veröffentlichung im Internet

Durch die Vorgabe des Artikels 1 Nummer 5, des Artikels 2 Nummer 6 und des Artikels 4 Nummer 6 des Gesetzes entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 25 Tsd. Euro. Pro Vorhaben entsteht hierfür ein Zeitaufwand von 30 Minuten für Beschäftigte mit mittlerem und hohem Qualitätsniveau (durchschnittlicher Lohnsatz pro Stunde von 45,45 Euro). Jährlich ist mit einer Fallzahl von insgesamt 1057 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren zu rechnen³. Für die laufende Pflege bzw. Aktualisierung der Internetseite sind weitere 12

¹ Bericht „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ (S. 73 u. 75), Statistisches Bundesamt November 2012; die Ergebnisse des Verkehrsträgers Straße werden für den Verkehrsträger Schiene übernommen.

² Oben genannter Bericht (S. 73 u. 75): für die hier erfolgte Berechnung wurde der Mittelwert der Spannenunter- und Spannenoberwerte von 12 bis 27 Tsd. Euro angesetzt.

³ Laut Deutsche Bahn AG: 427 Neubeantragung von Planfeststellungsverfahren und 609 Plangenehmigungsverfahren ergeben 1036 Verfahren im Jahr 2019 (ähnlich 2020) und Anteil weiterer EIU am deutschen Schienennetz 2% ergibt zusätzliche 21 Verfahren.

Stunden pro Jahr anzusetzen (eine Stunde pro Monat), was einen Aufwand von ca. 760 Euro bedeutet.

Kann-Vorschrift: Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung

Durch die Kann-Vorschrift des Artikels 2 Nummer 2 Buchstabe c des Gesetzes ergibt sich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 796 Tsd. Euro. Seitens des Vorhabenträgers kann bei der Planfeststellungsbehörde ein Antrag auf vorläufige Anordnung gestellt werden. Dieser ist entsprechend zu begründen. Im Bereich der Wasserstraßen existiert eine entsprechende Regelung bereits. Nach den Erfahrungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kann der Zeitaufwand hierfür mit insgesamt 120 Stunden beziffert werden (56 Stunden für Beschäftigte mit hohem Qualitätsniveau, 48 Stunden mit mittlerem Qualitätsniveau und 16 Stunden mit einfachem Qualitätsniveau). Die entsprechend gewichteten Lohnkosten betragen 43,63 Euro pro Stunde. Die Deutsche Bahn AG rechnet mit 149 möglichen Anträgen pro Jahr, was 35% aller für das Jahr 2019 neu zu beantragenden Planfeststellungsverfahren entspricht. Für alle weiteren EIU sind etwa drei Anträge hinzu zu rechnen. Damit entstehen für insgesamt 152 Anträge pro Jahr Mehrkosten in Höhe von 796 Tsd. Euro. Hierbei ist jedoch davon auszugehen, dass eine vorläufige Anordnung regelmäßig nur beantragt werden wird, sofern diese aus Sicht der EIU wirtschaftlich sinnvoll ist, also der Nutzen durch die Beschleunigung der Projektrealisierung die entstehenden Kosten überwiegt.

Kann-Vorschrift: Beauftragung eines Projektmanagers

Durch die Kann-Vorschrift des Artikels 2 Nummer 1 des Gesetzes wird die Möglichkeit zur Beauftragung eines Projektmanagers im Bereich der Schiene geschaffen. Die voraussichtliche Höhe der Kosten hängt von Art und Umfang der Beauftragung ab. Eine Kostenschätzung war nicht möglich, da das Instrument im Bereich der Bundesverkehrswegeplanung noch nicht existiert und dementsprechend keine Erfahrungen damit vorliegen. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Beauftragung eines Projektmanagers regelmäßig nur dann erfolgen wird, sofern diese aus Sicht der Vorhabenträger wirtschaftlich sinnvoll ist, also der Nutzen durch die Beschleunigung der Projektrealisierung die entstehenden Kosten überwiegt.

c. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung⁴

aa. Einmaliger Umstellungsaufwand

Durch die Vorgabe des Artikels 3 des Gesetzes entsteht dem Bund ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 23 Tsd. Euro. Dieser ergibt sich daraus, dass die neuen Mitarbeiter und teilweise bisherigen Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes mit Blick auf die neuen Abläufe und Technik geschult werden müssen. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes beinhaltet dies Grundsatzschulungen in den Themen Recht und Verfahren von dreitägiger Dauer, dreitägige Kommunikationsschulungen sowie dreitägige Schulungen in Verhandlungsführung. Für die Berechnung wird angenommen, dass die Schulungen durch internes Personal des höheren Dienstes vorgenommen werden können (Lohnkosten 65,40 Euro). Nimmt man an, dass diese Schulungen in vier Gruppen mit jeweils neun Tagen Schulungsaufwand durchgeführt werden, entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von etwa 23 Tsd. Euro. Weitere Aufwände für die Arbeitsplätze und deren Ausstattung sowie für die Einrichtung eines einheitlichen IT-Systems sind bereits in der Arbeitsplatzpauschale⁵ enthalten.

bb. Jährlicher Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz wird die Verwaltung insgesamt um jährlich rund 21 Mio. Euro entlastet. Die Landesverwaltung wird dabei jährlich um rund 35,6 Mio. Euro entlastet, die Bundesverwaltung um rund 14,5 Mio. Euro belastet. Der im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungen zu entscheiden sein.

Vorgabe: Zusammenführung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Durch die Vorgabe des Artikels 3 des Gesetzes wird der Erfüllungsaufwand der Anhörungsbehörden auf Landesebene auf den Bund übertragen. Für die Verwaltung insgesamt ergibt

⁴ Für die Berechnung der Personalkosten seitens der jeweils betroffenen Behörden gilt die Lohnkostentabelle „Verwaltung“ des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand: 2017). Neben den Lohnkosten pro Stunde ist zudem eine Arbeitsplatzpauschale in Höhe von 0,22 Euro pro Minute anzusetzen; dies entspricht 21.400 Euro pro Jahr und Arbeitsplatz (Stand 2018, vgl. Bundesministerium der Finanzen, Sacheinzelkosten in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 14.05.2018)

⁵ vgl. Bundesministerium der Finanzen, Sacheinzelkosten in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 14.05.2018.

sich hieraus eine Entlastung in Höhe von 23,9 Mio. Euro.

Auf Grundlage des Berichts „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ des Statistischen Bundesamtes vom November 2012 wurde ermittelt, dass die Anhörungsbehörden der Länder im Mittel einen Zeitaufwand von 194 Tagen für ein Anhörungsverfahren benötigen (Spannbreite von 135 bis 252 Tagen)⁶. Unter Zugrundelegung des durchschnittlichen Lohnsatzes der Länder pro Stunde in Höhe von 40,30 Euro und unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzpauschale (s.o.) von 20.486 Euro ergeben sich durchschnittlich rund 83 Tsd. Euro pro Verfahren. Bei vom Vorhabenträger prognostizierten 436 Verfahren im Jahr bedeutet dies eine Einsparung in Höhe von rund 36,2 Mio. Euro. Durch die Übertragung der Aufgaben auf den Bund (Eisenbahn-Bundesamt) würde sich bei gleichem Zeitaufwand, der bei den Ländern eingespart wird, unter Zugrundelegung des durchschnittlichen Lohnsatzes pro Stunde beim Bund in Höhe von 38,80 Euro ein Aufwuchs des Erfüllungsaufwandes in Höhe von rund 35,2 Mio. Euro ergeben. Der Wegfall einer Schnittstelle innerhalb des Verfahrens und das dadurch bedingte Entfallen von Prozessschritten führt jedoch insgesamt zu einer Entlastung der Verwaltung. Konkret entfallen bei Einleitung des Anhörungsverfahrens die Übermittlung der Planunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt an die Anhörungsbehörde sowie die Prüfung auf Vollständigkeit im Rahmen der Anstoßfunktion durch die Anhörungsbehörde. Nach Abschluss der Anhörungsphase bedarf es keiner zusammenfassenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde für das Eisenbahn-Bundesamt mehr. Analog zum Erfüllungsaufwand der Wirtschaft wird von 436 Planfeststellungsverfahren ausgegangen. Durch die Zusammenführung wird das Verfahren im Mittel um insgesamt 126 Arbeitstage verkürzt (Spannbreite von 102 bis 150 Tagen).⁷ Dies ist die Summe der Zeitwerte aller entfallenden Arbeitsschritte. Bei durchschnittlichen Lohnkosten (Bund) von 38,80 Euro und einer eingesparten Arbeitsplatzpauschale (s.o.) von rund 13 Tsd. Euro je Fall ergibt sich im Saldo ein Einsparpotenzial von 22,9 Mio. Euro pro Jahr (rund 52,4 Tsd. Euro pro Verfahren). Für das einzelne Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt bedeutet dies pro Verfahren statt 80,7

⁶ Hinweis zum Bericht: Da sich die Zeit- und Kostenaufwände vorhabenspezifisch um ein Vielfaches voneinander unterscheiden und kein durchschnittlicher Wert dargestellt werden kann, erfolgte die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Spannbreiten. Die ermittelten Aufwände geben nicht das ganze Spektrum, sondern nur einen Ausschnitt aller Infrastrukturvorhaben wieder. Der ausgewiesene Erfüllungsaufwand bezieht sich damit auf weitgehend typische Vorhaben verschiedener Komplexität (Bericht S. 38). Für die hier erfolgten Berechnungen wurden die Ergebnisse des Verkehrsträgers Straße für den Verkehrsträger Schiene übernommen und der Mittelwert der Spannenunter- und Spannenoberwerte angesetzt.

⁷ vgl. oben genannter Bericht

Tsd. Euro rund 28,3 Tsd. Euro. Der Aufwuchs beim Bund beträgt damit in Summe rund 12,3 Mio. Euro. Die Bundesländer werden hingegen um 36,2 Mio. Euro entlastet.

Kann-Vorschrift: Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung

Durch die Kann-Vorschrift des Artikels 1 Nummer 1 Buchstabe c des Gesetzes (Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung) entsteht im Bereich des Verkehrsträgers Straße ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 194 Tsd. Euro. Wie für den Verkehrsträger Schiene kann für Antrag und Begründung auf die Erfahrungswerte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zurückgegriffen werden. Für Sachbearbeiter des höheren Dienstes beträgt die Bearbeitungszeit 56 Stunden, für den gehobenen Dienst 48 Stunden und für den mittleren Dienst 16 Stunden. Der entsprechend gewichtete Lohnsatz pro Stunde (Land) liegt bei 48,85 Euro pro Stunde. Hinzuzurechnen ist die Arbeitsplatzpauschale von 1584 Euro. Damit ergeben sich Personalkosten in Höhe von 7445 Euro pro Antrag. Ausgehend von jährlich 75 Planfeststellungsverfahren⁸ im Bereich der Straße wird analog zum Bereich der Schiene (s.o.) angenommen, dass in 35% der Vorhaben ein Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung erfolgen wird. Somit liegen die Mehrkosten für 26 Anträge pro Jahr bei insgesamt rund 194 Tsd. Euro pro Jahr. Auch hier ist davon auszugehen, dass der Träger des Vorhabens eine vorläufige Anordnung nur beantragen wird, sofern dies wirtschaftlich sinnvoll ist, also der Nutzen durch die Beschleunigung der Projektrealisierung die entstehenden Kosten überwiegt.

Vorgabe: Erlass einer vorläufigen Anordnung

Durch die Vorgabe des Artikels 1 Nummer 1 Buchstabe c und des Artikels 2 Nummer 2 Buchstabe c entsteht im Bereich der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 2,6 Mio. Euro.

Mit dem Erlass der vorläufigen Anordnung ist die Antragsbearbeitung, der Erlass selbst sowie die Zustellung oder ortsübliche Bekanntmachung der vorläufigen Anordnung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit verbunden. Aus den Erfahrungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist ein Bearbeitungsaufwand von 204 Stunden anzusetzen (150 Stunden für den höheren Dienst und je 27 Stunden für den gehobenen bzw. mittleren Dienst). Für den Bereich der Schienenwege betragen die gewichteten Lohnkosten pro Stunde (Bund) 58,16

⁸ Hochrechnung für die gesamte Bundesrepublik auf Basis der von neun Bundesländern veröffentlichten Planfeststellungsbeschlüssen pro Jahr im Verhältnis zu deren Anteil an Fernstraßenkilometern im Bund.

Euro. Bei einer Anzahl von 152 Anträgen (s.o.) ergeben sich inklusive der Arbeitsplatzpauschale (s.o.) von rund 3 Tsd. Euro Personalkosten von rund 2,2 Mio. Euro.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen betragen die gewichteten Lohnkosten pro Stunde (Land) 54,16 Euro. Inklusive der Arbeitsplatzpauschale (s.o.) ergeben sich bei 26 Anträgen pro Jahr Personalkosten in Höhe von rund 357 Tsd. Euro.

Vorgabe: Wegfall des Zustimmungserfordernisses des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bei Erlass einer vorläufigen Anordnung

Durch die Vorgabe des Artikels 4 Nummer 1 Buchstabe a des Gesetzes verringert sich der Erfüllungsaufwand um etwa 17 Tsd. Euro pro Jahr. Seitens der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entfällt der Zeitaufwand für das Einholen der Zustimmung sowie seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Zeitaufwand für die Prüfung und Erteilung der Zustimmung. Dies beträgt nach den Erfahrungen des Ressorts insgesamt 20 Stunden für Mitarbeiter des höheren Dienstes (Bund). Jährlich ist von durchschnittlich 11 Fällen auszugehen.

Vorgabe: Veröffentlichung im Internet

Durch die Vorgabe des Artikels 1 Nummer 5, des Artikels 2 Nummer 6 und des Artikels 4 Nummer 6 des Gesetzes ergibt sich im Bereich der Bundeswasserstraßen laut Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung kein Mehraufwand, da die Veröffentlichung der Planungsunterlagen regelmäßig bereits auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde erfolgt. Für den Bereich der Bundesfernstraße wird der Aufwand seitens der Vorhabenträger im Bereich der Schiene übernommen (30 Minuten). Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz pro Stunde (Land) von 40,30 Euro, einer Arbeitsplatzpauschale (s.o.) von 22 Cent pro Minute und einer Fallzahl von etwa 75 Verfahren pro Jahr errechnen sich Mehrkosten auf Landesebene in Höhe von rund 2 Tsd. Euro.

Vorgabe: Aktualisierung der Verkehrsprognose

Durch die Vorgabe des Artikels 2 Nummer 6 des Gesetzes wird nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes durch Wegfall von Planänderungsverfahren bei der Planfeststellungsbehörde eine Entlastung von 63 Stunden pro Verfahren erreicht. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz (Bund) von 38,80 Euro pro Stunde und einer Arbeitsplatzpauschale (s.o.) von 832 Euro ergibt sich für jährlich 11 Verfahren ein Einsparpotenzial von 36 Tsd. Euro.

4. Weitere Kosten

Beim Bundesverwaltungsgericht entsteht ein Mehraufwand jährlich in Höhe von 809.969 Euro.

Durch die Vorgabe des Artikels 2 Nummer 9 des Gesetzentwurfs ist, ausgehend von der Zahl der in den letzten zwei Jahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig gemachten Verfahren, von etwa sechs zusätzlichen Verfahren auszugehen. Da diese meist sehr umfangreich sind, wird der Personalmehrbedarf seitens des Bundesverwaltungsgerichts dauerhaft auf zwei Richterstellen geschätzt.

Durch die Regelungen des Artikels 1 Nummer 1 Buchstabe c, des Artikels 2 Nummer 2 Buchstabe c und des Artikels 4 Nummer 1 Buchstabe f des Gesetzentwurfs werden Personalmehrkosten beim Bundesverwaltungsgericht entstehen, als es in den Fällen, in denen es für Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss erstinstanzlich zuständig ist, auch für Rechtsmittel gegen die vorläufige Anordnung zuständig ist. Der Personalmehrbedarf hierfür wird seitens des Bundesverwaltungsgerichts auf dauerhaft eine weitere Richterstelle geschätzt.

Hinzu kommen laut Schätzung des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der Serviceeinheiten dauerhaft eine Stelle im gehobenen Dienst und zwei im mittleren Dienst.

Für eine Richterstelle (Besoldungsgruppe R 6) sind jährlich 169.945 Euro⁹ anzusetzen. Dies ist die Summe aus 121.983 Euro Personalkosten, 36,9 % hiervon für den Versorgungszuschlag (45.012 Euro) und 2.950 Euro Personalnebenkosten. Für drei Richterstellen ergibt sich mithin ein Betrag in Höhe von 509.835 Euro; zuzüglich der Arbeitsplatzpauschale von jeweils 21.400 Euro insgesamt 574.035 Euro.

Für eine Stelle im gehobenen Dienst entstehen jährlich unter Zugrundelegung des Lohnsatzes pro Stunde (Bund) von 43,40 Euro für 12 Personenmonate rund 69.787 Euro. Zuzüglich der Arbeitsplatzpauschale in Höhe von 21.400 Euro ergibt sich ein Betrag von 91.187 Euro.

⁹ vgl. Bundesministerium der Finanzen, Personal- und Sachkostensätze für Kostenberechnungen laut BMF-Schreiben vom 14.05.2018

Für zwei Stellen im mittleren Dienst entstehen jährlich unter Zugrundlegung des Lohnsatzes pro Stunde (Bund) 31,70 Euro für 24 Personenmonate rund 101,947 Euro. Zuzüglich der doppelten Arbeitsplatzpauschale ergibt dies einen Betrag von 144.747 Euro.

Insgesamt ergeben sich somit Mehrkosten in Höhe von rund 809.969 Euro jährlich.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim Bundesverwaltungsgericht soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 07 ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

5. Nachhaltigkeit

Das Gesetz trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Dieses Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Zeitliche Geltung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht erforderlich, da die Beschleunigungseffekte nur über einen längeren Zeitraum zu verwirklichen sind.

Eine Evaluierung erfolgt acht Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes. Die Frist von acht Jahren ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen und aus der Tatsache, dass die Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde im Bereich des Verkehrsträgers Schiene erst zwei Jahre nach Verkündung des Gesetzes in Kraft tritt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, FStrG)

Zu Nummer 1 (§ 17 FStrG)

Die Vorschrift führt für den Bereich der Bundesfernstraße die Möglichkeit ein, für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung zu treffen. Im Bereich der Verkehrswegeplanung enthält bislang nur § 14 Absatz 2 WaStrG eine solche Vorschrift. Die Umsetzung erfolgt im FStrG durch Hinzufügen eines zweiten Absatzes in § 17 FStrG, der sich in Systematik und Wortlaut an § 14 Absatz 2 WaStrG in der durch diesen Gesetzentwurf geänderten Fassung orientiert. Lediglich die speziell für den Bereich der Bundeswasserstraßen geltenden Einschränkungen wie zum Beispiel in Bezug auf Veränderungen des Wasserstandes oder Veränderungen der Strömungsverhältnisse eines Gewässers werden nicht übernommen, da sie für den Bereich der Bundesfernstraße in der Regel ohne Bedeutung sind. Gleichwohl können im Einzelfall Belange des Hochwasserschutzes in Überschwemmungsgebieten und Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten berührt sein. In diesem Fall ist den Anforderungen des Hochwasserschutzes angemessen Rechnung zu tragen. Ansonsten gelten die zu § 14 Absatz 2 WaStrG entwickelten Grundsätze hier entsprechend.

Der Bau oder die Änderung von Straßen bedürfen im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses. Diesem Planfeststellungsbeschluss geht ein Planfeststellungsverfahren voraus, das oftmals sehr zeitaufwändig ist. Vor dem Planfeststellungsbeschluss kann nicht mit Maßnahmen begonnen werden. Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die Planungs- und Bauzeiten von Straßenbaumaßnahmen dadurch beschleunigt werden, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Im Hinblick auf vorbereitende Maßnahmen ergänzt die Vorschrift die in § 16a FStrG geregelte Duldungspflicht der Eigentümer, da § 16a FStrG keine Regelung über die Zulassung vorbereitender Maßnahmen enthält. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und stellt auch kein Präjudiz für diese endgültige Entscheidung dar. Damit wird u. a. der Vorgabe von Artikel 6 Absatz 4 der UN ECE Aarhus-Konvention und den

entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts Rechnung getragen, wonach eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Zulassungsverfahren zu einem Zeitpunkt stattfinden muss, an dem noch alle Entscheidungsoptionen offen sind und die Beteiligung daher noch effektiv sein kann. Die vorläufige Anordnung tritt daher auch nicht an die Stelle der Planfeststellung. Die endgültige Entscheidung ergeht auch für die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst im Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der dort durchzuführenden Abwägung. Entsprechend ihrem vorläufigen Charakter verliert die vorläufige Anordnung automatisch ihre Wirksamkeit mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Wie der Planfeststellungsbeschluss berechtigt auch die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke.

Zu Satz 1

Bei den vorbereitenden Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die wieder rückgängig gemacht werden können, z. B. um Kampfmittelbeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen unter den Voraussetzungen des § 39 Absatz 5 Nummer 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 BNatSchG).

Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu den vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens selbst. Ein geringer Umfang der Maßnahmen ist nicht erforderlich. Die Teilmaßnahmen müssen jedoch Teil des Vorhabens bleiben. Es darf sich auch nicht um Maßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben.

Bei der Beurteilung nach Satz 1 ist zu beachten, dass die Entscheidung über die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst nach Vorliegen der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen werden kann. Ferner sind bei UVP-pflichtigen Vorhaben auf Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen die von der vorbereiteten Maßnahme oder Teilmaßnahme ausgehenden Umweltauswirkungen zu bewerten. Erst dann sind in der Regel die nach § 74 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zu berücksichtigenden Einwendungen und die zu wahren Interessen bekannt und können die Ergebnisse der o. g. Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung

über die Zulässigkeit der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen berücksichtigt werden. Bei der Prüfung, ob ein öffentliches Interesse im Sinne von Satz 1 vorliegt, muss die zuständige Behörde die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens berücksichtigen. Bei nicht genehmigungsfähigen Gesamtvorhaben liegt kein öffentliches Interesse vor.

Zu Satz 2

Die Formulierung entspricht der Regelung in § 14 Absatz 2 Satz 2 WaStrG. In der vorläufigen Anordnung sind die erforderlichen Auflagen zur Sicherung des Wohls der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter festzulegen. Der in § 14 Absatz 2 Satz 2 WaStrG enthaltene Verweis auf § 14b Nummer 1 WaStrG entfällt, da im Bereich der Bundesfernstraße in der Regel nicht mit Veränderungen des Wasserstandes oder Beeinträchtigungen der Gewässerbenutzung zu rechnen ist.

Zu Satz 3

Satz 3 regelt die Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit. Die ortsübliche Bekanntmachung ist im Planfeststellungsverfahren die Form, in der die Öffentlichkeit informiert wird. Zu den Beteiligten nach § 17 Absatz 2 Satz 3 neuer Fassung FStrG gehören auch der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte.

Zu Satz 4

Es wird klargestellt, dass die Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses begrenzt ist. Die Zulassungsentscheidung verliert ihre Wirksamkeit mit der Feststellung des Plans durch den Planfeststellungsbeschluss (§ 74 Absatz 1 Satz 1 VwVfG), nicht erst mit der Unanfechtbarkeit des Plans.

Zu Satz 5 bis 7

Die Sätze 5 bis 7 regeln die Folgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernimmt. Der Träger des Vorhabens ist verpflichtet, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dem Hinweis, dass dies auch bei Rücknahme des Antrags gilt, kommt dabei lediglich deklaratorische Wirkung zu. Ist die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ist dem Betroffenen ein Schaden entstanden, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, so ist der Betroffene durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen. Anspruchsberechtigt sind insbesondere der Eigentümer oder dinglich Berechtigte und

jeder mit einem vergleichbar rechtlich geschützten Interesse. Maßstab für die Entschädigung ist § 251 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) und die dazu ergangene Rechtsprechung. Hat der Anspruchsberechtigte die Entstehung eines Vermögensnachteils mitverursacht, sind die Grundsätze des § 254 BGB entsprechend anwendbar. Durch Ergänzung des § 19a FStrG ist sichergestellt, dass auch für den Entschädigungsanspruch nach § 17 Absatz 2 FStrG sich der Rechtsweg nach den Enteignungsgesetzen der Länder richtet.

Zu Satz 8 bis 10

Die vorläufige Anordnung ist ein Verwaltungsakt. Sie hat Genehmigungs-, Gestaltungs- und auch Konzentrationswirkung, da sie vollständig in die Planfeststellung integriert ist. Demgemäß ist sie selbständig anfechtbar. Im Interesse einer Planungsbeschleunigung sollen Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung keine aufschiebende Wirkung haben und es soll auch kein Vorverfahren stattfinden. Wenn für Rechtsbehelfe gegen den Planfeststellungsbeschluss das Bundesverwaltungsgericht zuständig ist, soll diese Zuständigkeit auch für Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung gelten.

Zu Nummer 2 (§ 17a Nummer 1 Satz 1 FStrG)

Die Änderung stellt klar, dass auf einen Erörterungstermin auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben verzichtet werden kann. Insbesondere schreibt das europäische Recht keine mündliche Erörterung vor.

Zu Nummer 3 (§ 17b Absatz 1 Nummer 1 FStrG)

Der Anwendungsbereich für die Erteilung einer Plangenehmigung nach § 17b Absatz 1 Nummer 1 FStrG in der bisher geltenden Fassung wird erweitert.

Zu Satz 1

Die Vorschrift ermöglicht es, für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erlassen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen.

Zu Satz 2

Die Vorschrift stellt durch Verweis auf § 17a Nummer 1 Satz 1 FStrG klar, dass ein Erörterungstermin entfallen kann.

Zu Satz 3

Die Vorschrift stellt klar, dass im Übrigen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Anwendung findet, mit Ausnahme von § 21 Absatz 3 UVPG. Die Vorschriften des UVPG, die europarechtliche Vorgaben umsetzen (vgl. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 13.12.2011, ABl. Nr. L 26 in der zuletzt durch die Richtlinie 2014/52/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 16.04.2014, ABl. Nr. L 124 geänderten Fassung) sind daher anzuwenden.

Zu Nummer 4 (§ 17e FStrG)**Zu Buchstabe a (§ 17e Absatz 1 (neu) FStrG)**

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Buchstabe b (§ 17e Absatz 5 (neu) FStrG)

Mit dem neuen § 17e Absatz 5 FStrG erfolgt eine fachgesetzliche Spezialregelung, die sich an der generellen Bestimmung in § 6 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) orientiert. Damit gelten für alle Klagen im Zusammenhang mit Planfeststellungs- und Plangenehmigungsentscheidungen nach dem FStrG eine einheitliche Klagebegründungsfrist und eine einheitliche Regelung zu den Rechtsfolgen im Falle der Fristversäumnis.

Zu Nummer 5 (§ 17g (neu) FStrG)

Mit dem neuen § 17g FStrG soll sichergestellt werden, dass jeder interessierte Bürger sich künftig im Internet vollumfänglich über eine geplante Baumaßnahme informieren kann. Die

Vorschrift ist als Auffangvorschrift ausgestaltet, die eingreift, wenn die Planunterlagen nicht bereits über § 27a VwVfG oder § 20 UVPG im Internet zur Verfügung stehen.

Die entsprechende Anwendbarkeit von § 23 UVPG stellt sicher, dass von einer Zugänglichmachung abgesehen werden muss, wenn Regelungen wie beispielsweise solche zur Geheimhaltung oder datenschutzrechtlicher Art, die einer Veröffentlichung von Name und Anschrift von Grundstückseigentümern entgegenstehen, dies erfordern.

Der Wortlaut der Vorschrift stellt klar, dass die Zugänglichmachung nach § 17g FStrG kein Teil des förmlichen Genehmigungsverfahrens ist, sondern allgemein zur Bürgerinformation erfolgt. Die Auslegung in den Gemeinden vor Ort wird daher nicht ersetzt. Vielmehr bleiben die Vorschriften über das Anhörungsverfahren unberührt, insbesondere solche Regelungen, die an die Auslegung Rechtsfolgen knüpfen (beispielsweise § 73 Absatz 4 VwVfG, § 21 UVPG).

Zu Nummer 6 (§ 17h (neu) FStrG)

Die Vorschrift übernimmt die Regelungen des § 29 Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz (NABEG). Erfahrungen aus dem Energiebereich zeigen, dass die Einbeziehung von privaten Dritten zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe in Genehmigungsverfahren führen kann.

Zu Satz 1

Die Vorschrift sieht für die Vorbereitung und Durchführung bestimmter Verfahrensschritte den fakultativen Einsatz eines Dritten vor, den Projektmanager. Seine Beauftragung erfolgt auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers. Ein von der Anhörungsbehörde Beauftragter kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar in den Kern des Abwägungsvorgangs vorstoßen. Dazu gehören jedenfalls die aufgeführten Tätigkeiten; die Liste ist nicht abschließend. § 17h FStrG entspricht weitestgehend den entsprechenden Regelungen im AEG und WaStrG. Allerdings sieht § 17h FStrG nicht vor, dass der Träger des Vorhabens die Kosten für die Beauftragung des Projektmanagers zu tragen hat. Eine entsprechende Regelung hat im Bereich der Bundesfernstraße keinen Anwendungsbereich. Die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden derzeit im Auftrag des Bundes durch die Länder verwaltet. Für die Bundesautobahnen folgt dies aus den Artikeln

143e Absatz 1 und 90 Absatz 2 Grundgesetz und für die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs aus Artikel 90 Absatz 3 Grundgesetz. Nach Artikel 104a Absatz 5 Grundgesetz trägt das Land die bei ihren Behörden entstehenden Verwaltungskosten. Sowohl Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, wie auch die Behörde, die als Träger des Vorhabens auftritt, sind Landesbehörden. Da § 17h FStrG die Durchführung von Verfahrensschritten regelt, trägt letztlich das Land die Kosten.

Zu Satz 2

Die Vorschrift stellt klar, dass die Anhörungsbehörde die abschließende Stellungnahme abgibt, auch wenn sie sich den Abschlussbericht nach Nummer 4 vorbereiten lassen kann.

Zu Satz 3

Nach dieser Vorschrift liegt die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag allein bei der Planfeststellungsbehörde. Aus dieser Regelung wird neben der beispielhaften Aufzählung in Satz 1 noch einmal deutlich, dass der Projektmanager den Entscheidungsprozess unterstützt, aber nicht an den eigentlichen Entscheidungen mitwirken darf. Die Öffnung für mögliche Tätigkeiten des Projektmanagers, die in Satz 1 durch den Einschub „Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere“ erreicht wird, wird in Satz 3 insofern eingegrenzt, als dass der Projektmanager keine hoheitlichen Tätigkeiten ausführen darf. Hinsichtlich der Vertraulichkeit und der Wahrung des Datenschutzes muss im Innenverhältnis zwischen Behörde und beauftragtem Projektmanager sichergestellt werden, dass dieser wie eine Behörde die Vorschriften einhält.

Zu Nummer 7 (§ 19 Absatz 1 Satz 2 FStrG)

Die Änderung stellt klar, dass die vorläufige Anordnung kein Recht zur Enteignung gibt.

Zu Nummer 8 (§ 19a FStrG)

Die Vorschrift stellt klar, dass sich auch bei der vorläufigen Anordnung das Entschädigungsverfahren und der Rechtsweg nach § 19a FStrG richten.

Zu Nummer 9 (§ 22 Absatz 5 FStrG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Nach der Änderung des Artikel 90 Grundgesetz durch Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes vom 13. Juli 2017 (BGBl. I, S.2347) regelt nicht mehr Artikel 90 Absatz 2 Grundgesetz, sondern Artikel 90 Absatz 3 Grundgesetz die Verwaltung der sonstigen Bundesfernstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften. Richtigerweise ist daher in § 22 Absatz 5 FStrG, der die bisherige Regelung zur Zuständigkeit der Selbstverwaltungskörperschaften beibehält, auf Artikel 90 Absatz 3 Grundgesetz zu verweisen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, AEG)**Zu Nummer 1 (§ 17a (neu) AEG)**

Die Vorschrift übernimmt die Regelungen des § 29 NABEG. Erfahrungen aus dem Energiebereich zeigen, dass die Einbeziehung von privaten Dritten zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe in Genehmigungsverfahren führen kann.

Zu Satz 1

Die Vorschrift sieht für die Vorbereitung und Durchführung bestimmter Verfahrensschritte den fakultativen Einsatz eines Dritten vor, den Projektmanager. Seine Beauftragung erfolgt auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten. Ein von der Anhörungsbehörde Beauftragter und vom Vorhabenträger finanzierter Projektmanager kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar in den Kern des Abwägungsvorgangs vorstoßen. Dazu gehören jedenfalls die aufgeführten Tätigkeiten; die Liste ist nicht abschließend.

Zu Satz 2

Die Vorschrift stellt klar, dass die Anhörungsbehörde die abschließende Stellungnahme abgibt, auch wenn sie sich den Abschlussbericht nach Nummer 4 vorbereiten lassen kann.

Zu Satz 3

Nach dieser Vorschrift liegt die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag allein bei der Planfeststellungsbehörde. Aus dieser Regelung wird neben der beispielhaften Aufzählung in Satz 1 noch einmal deutlich, dass der Projektmanager den Entscheidungsprozess unterstützt, aber nicht an den eigentlichen Entscheidungen mitwirken darf. Die Öffnung für mögliche Tätigkeiten des Projektmanagers, die in Satz 1 durch den Einschub „Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere“ erreicht wird, wird in Satz 3 insofern eingegrenzt, als dass der Projektmanager keine hoheitlichen Tätigkeiten ausführen darf. Hinsichtlich der Vertraulichkeit und der Wahrung des Datenschutzes muss im Innenverhältnis zwischen Behörde und beauftragtem Projektmanager sichergestellt werden, dass dieser wie eine Behörde die Vorschriften einhält.

Zu Nummer 2 (§ 18 AEG)**Zu Buchstabe a (§ 18 AEG - Überschrift)**

Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe c.

Zu Buchstabe b (§ 18 Sätze 1 bis 3 AEG)

Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe c.

Zu Buchstabe c (§ 18 Absatz 2 (neu) AEG)

Die Vorschrift führt für den Bereich der Schienenwege die Möglichkeit ein, für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung zu treffen. Im Bereich der Verkehrswegeplanung enthält bislang nur § 14 Absatz 2 WaStrG eine solche Vorschrift. Die Umsetzung erfolgt im AEG durch Hinzufügen eines zweiten Absatzes in § 18 AEG, der sich in Systematik und Wortlaut an § 14 Absatz 2 WaStrG in der durch diesen Gesetzentwurf geänderten Fassung orientiert. Lediglich die speziell für den Bereich der Bundeswasserstraßen geltenden Einschränkungen wie zum Beispiel in Bezug auf Veränderungen des Wasserstandes oder Veränderungen der Strömungsverhältnisse eines Gewässers werden nicht übernommen, da sie für den Bereich der Schienenwege in der Regel ohne Bedeutung sind. Gleichwohl können im Einzelfall Belange des Hochwasserschutzes in Überschwemmungsgebieten und Risikogebie-

ten außerhalb von Überschwemmungsgebieten berührt sein. In diesem Fall ist den Anforderungen des Hochwasserschutzes angemessen Rechnung zu tragen. Ansonsten gelten die zu § 14 Absatz 2 WaStrG entwickelten Grundsätze hier entsprechend.

Der Bau oder die Änderung von Schienenwegen bedürfen im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses. Diesem Planfeststellungsbeschluss geht ein Planfeststellungsverfahren voraus, das oftmals sehr zeitaufwändig ist. Vor dem Planfeststellungsbeschluss kann nicht mit Maßnahmen begonnen werden. Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die Planungs- und Bauzeiten von Schienenbaumaßnahmen dadurch beschleunigt werden, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Im Hinblick auf vorbereitenden Maßnahmen ergänzt die Vorschrift die in § 17 AEG geregelte Duldungspflicht der Eigentümer, da § 17 AEG keine Regelung über die Zulassung vorbereitender Maßnahmen enthält. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und stellt auch kein Präjudiz für diese endgültige Entscheidung dar. Damit wird u. a. der Vorgabe von Artikel 6 Absatz 4 der UN ECE Aarhus-Konvention und den entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts Rechnung getragen, wonach die Öffentlichkeitsbeteiligung im Zulassungsverfahren zu einem Zeitpunkt stattfinden muss, an dem noch alle Entscheidungsoptionen offen sind und die Beteiligung daher noch effektiv sein kann. Die vorläufige Anordnung tritt daher auch nicht an die Stelle der Planfeststellung. Die endgültige Entscheidung ergeht auch für die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst im Planfeststellungsbeschluss, im Rahmen der dort durchzuführenden Abwägung. Entsprechend ihrem vorläufigen Charakter verliert die vorläufige Anordnung automatisch ihre Wirksamkeit mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Wie der Planfeststellungsbeschluss berechtigt auch die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke.

Die vorläufige Anordnung nach § 18 Absatz 2 AEG ist von der Planfeststellungsbehörde zu erlassen, die Entscheidung über die Entschädigung nach § 22a AEG neuer Fassung von der Enteignungsbehörde.

Zu Satz 1

Bei den vorbereitenden Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die wieder rückgängig gemacht werden können, z. B. um Kampfmittelbeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen unter den Voraussetzungen des § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG,

Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 BNatSchG).

Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu den vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens selbst. Ein geringer Umfang der Maßnahmen ist nicht erforderlich. Die Teilmaßnahmen müssen jedoch Teil des Vorhabens bleiben. Es darf sich auch nicht um Maßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben.

Bei der Beurteilung nach Satz 1 ist zu beachten, dass die Entscheidung über die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst nach Vorliegen der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen werden kann. Ferner sind bei UVP-pflichtigen Vorhaben auf Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen die von der vorbereitenden Maßnahme oder Teilmaßnahme ausgehenden Umweltauswirkungen zu bewerten. Erst dann sind in der Regel die nach § 74 Absatz 2 VwVfG zu berücksichtigenden Einwendungen und die zu wahren Interessen bekannt und können die Ergebnisse der o. g. Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen berücksichtigt werden. Bei der Prüfung, ob ein öffentliches Interesse im Sinne von Satz 1 vorliegt, muss die zuständige Behörde die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens berücksichtigen. Bei nicht genehmigungsfähigen Gesamtvorhaben liegt kein öffentliches Interesse vor.

Zu Satz 2

Die Formulierung entspricht der Regelung in § 14 Absatz 2 Satz 2 WaStrG. In der vorläufigen Anordnung sind die erforderlichen Auflagen zur Sicherung des Wohls der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter festzulegen. Der in § 14 Absatz 2 Satz 2 WaStrG enthaltene Verweis auf § 14b Nummer 1 WaStrG entfällt, da im Bereich der Schienenwege in der Regel nicht mit Veränderungen des Wasserstandes oder Beeinträchtigungen der Gewässerbenutzung zu rechnen ist.

Zu Satz 3

Satz 3 regelt die Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit. Die öffentliche Bekanntmachung ist im Planfeststellungsverfahren die Form,

in der die Öffentlichkeit informiert wird. Zu den Beteiligten nach 18 Absatz 2 Satz 3 neuer Fassung gehören auch der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte.

Zu Satz 4

Es wird klargestellt, dass die Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses begrenzt ist. Die Zulassungsentscheidung verliert ihre Wirksamkeit mit der Feststellung des Plans durch den Planfeststellungsbeschluss (§ 74 Absatz 1 Satz 1 VwVfG), nicht erst mit der Unanfechtbarkeit des Plans.

Zu Satz 5 bis 7

Die Sätze 5 bis 7 regeln die Folgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernimmt. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dem Hinweis, dass dies auch bei Rücknahme des Antrags gilt, kommt dabei lediglich deklaratorische Wirkung zu. Ist die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ist dem Betroffenen ein Schaden entstanden, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, so ist der Betroffene durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Anspruchsberechtigt sind insbesondere der Eigentümer oder dinglich Berechtigte und jeder mit einem vergleichbar rechtlich geschützten Interesse. Maßstab für die Entschädigung ist § 251 Absatz 1 BGB und die dazu ergangene Rechtsprechung. Hat der Anspruchsberechtigte die Entstehung eines Vermögensnachteils mitverursacht, sind die Grundsätze des § 254 BGB entsprechend anwendbar.

Zu Satz 8 bis 10

Die vorläufige Anordnung ist ein Verwaltungsakt. Sie hat Genehmigungs-, Gestaltungs- und auch Konzentrationswirkung, da sie vollständig in die Planfeststellung integriert ist. Demgemäß ist sie selbständig anfechtbar. Im Interesse einer Planungsbeschleunigung sollen Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung keine aufschiebende Wirkung haben und es soll auch kein Vorverfahren stattfinden. Wenn für Rechtsbehelfe gegen den Planfeststellungsbeschluss das Bundesverwaltungsgericht zuständig ist, soll diese Zuständigkeit auch für Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung gelten.

Zu Nummer 3 (§ 18a Nummer 1 Satz 1 AEG)

Die Änderung stellt klar, dass auf einen Erörterungstermin auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben verzichtet werden kann. Insbesondere schreibt das europäische Recht keine mündliche Erörterung vor.

Zu Nummer 4 (§ 18b AEG)Zu Satz 1

Die Vorschrift ermöglicht es, für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erlassen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen.

Zu Satz 2

Der Verweis auf § 18a Nummer 1 Satz 1 AEG stellt klar, dass ein Erörterungstermin entfallen kann.

Zu Satz 3

Die Vorschrift stellt klar, dass im Übrigen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung findet, mit Ausnahme von § 21 Absatz 3 UVPG. Die Vorschriften des UVPG, die europarechtliche Vorgaben umsetzen (vgl. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 13.12.2011, ABl. Nr. L 26 in der zuletzt durch die Richtlinie 2014/52/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 16.04.2014, ABl. Nr. L 124 geänderten Fassung) sind daher anzuwenden.

Zu Nummer 5 (§ 18e AEG)**Zu Buchstabe a (§ 18e Absatz 1 AEG)**

Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe c.

Zu Buchstabe b (§ 18e Absatz 5 AEG)

Mit dem neuen § 18e Absatz 5 AEG erfolgt eine fachgesetzliche Spezialregelung, die sich an der generellen Bestimmung in § 6 UmwRG orientiert. Damit gelten für alle Klagen im Zusammenhang mit Planfeststellungs- und Plangenehmigungsentscheidungen nach dem AEG eine einheitliche Klagebegründungsfrist und eine einheitliche Regelung zu den Rechtsfolgen im Falle der Fristversäumnis.

Zu Nummer 6 (§ 18f AEG)

Mit dem neuen § 18f AEG soll sichergestellt werden, dass jeder interessierte Bürger sich künftig im Internet vollumfänglich über eine geplante Baumaßnahme informieren kann. Die Vorschrift ist als Auffangvorschrift ausgestaltet, die eingreift, wenn die Planunterlagen nicht bereits über § 27a VwVfG oder § 20 UVPG im Internet zur Verfügung stehen.

Die entsprechende Anwendbarkeit von § 23 UVPG stellt sicher, dass von einer Zugänglichmachung abgesehen werden muss, wenn Regelungen wie beispielsweise solche zur Geheimhaltung oder datenschutzrechtlicher Art, die einer Veröffentlichung von Name und Anschrift von Grundstückseigentümern entgegenstehen, dies erfordern.

Der Wortlaut der Vorschrift stellt klar, dass die Zugänglichmachung nach § 18f AEG kein Teil des förmlichen Genehmigungsverfahrens ist, sondern allgemein zur Bürgerinformation erfolgt. Die Auslegung in den Gemeinden vor Ort wird daher nicht ersetzt. Vielmehr bleiben die Vorschriften über das Anhörungsverfahren unberührt, insbesondere solche Regelungen, die an die Auslegung Rechtsfolgen knüpfen (beispielsweise § 73 Absatz 4 VwVfG, § 21 UVPG).

Zu Nummer 6 (§ 18g (neu) AEG)

Ziel der Regelung ist es, das Betriebsprogramm des Vorhabenträgers, das zu Beginn des Verfahrens eingereicht werden muss, im Laufe des Verfahrens aufgrund einer erneuerten Prognose nur dann zu aktualisieren, wenn signifikante Verkehrssteigerungen zu erwarten sind. Mit der Regelung wird sowohl eine höhere Planungssicherheit für die EIU als auch mehr Rechtssicherheit für die Betroffenen angestrebt.

Das Betriebsprogramm der EIU (Zugzahlen, Zuggattungen etc.) ist Bestandteil des Antrages auf Planfeststellung, da es für die Berechnung in schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen und damit für die Festlegung von Schutzmaßnahmen vor Lärm und Erschütterungen in Planrechtsentscheidungen maßgebend ist. Für die Bedarfsplanvorhaben der Bundesschienenwege erfolgt entsprechend § 4 Absatz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) alle fünf Jahre eine Überprüfung des Bedarfsplans und damit eine Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsprognose. Sie hat bisher zur Folge, dass die Betriebsprogramme und entsprechend auch die Schallschutzgutachten sämtlicher zu diesem Zeitpunkt laufenden Planfeststellungsverfahren angepasst werden müssen, auch wenn sich an dem grundsätzlichen Bedarf für die Strecke nichts ändert.

Durchschnittlich hat das Eisenbahn-Bundesamt jährlich 40 Planfeststellungsverfahren des Bedarfsplanes in Bearbeitung, so dass die EIU als Vorhabenträger in 40 Verfahren die Prognosezahlen aktualisieren muss. Dies führt zu erheblichen Verzögerungen, Verschiebungen von Inbetriebnahmetermen und Erhöhungen von Planungs- und Baukosten.

Inhalt der neuen Regelung ist es daher, für bereits laufende Planfeststellungsverfahren, deren Plan öffentlich bekannt gemacht worden ist, Rechtssicherheit im Hinblick auf die für die Schallgutachten maßgebenden prognostizierten Zugzahlen sowohl für die in ihren Rechten betroffenen Bürgerinnen und Bürger als auch für den Vorhabenträger zu erlangen.

Zum Schutz von Betroffenen regelt der Ausnahmetatbestand des § 18 g AEG, dass in Fällen besonders hoher prognostizierter Verkehrszunahmen auf die aktuellen Verkehrsprognosen abzustellen ist. Dabei wurde in Anlehnung an § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV als Schwellenwert eine Erhöhung um weniger als 3 db (A) festgelegt. Bei der Ermittlung eines erhöhten Beurteilungspegels sind die Aufrundungsregeln anzuwenden, die die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV in ihrer Anlage 2 für die Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege unter der Nr. 8.2.1 vorsieht.

Zu Nummer 7 (§ 22 Absatz 1 Satz 1 AEG)

Die Änderung stellt klar, dass die vorläufige Anordnung kein Recht zur Enteignung gibt.

Zu Nummer 8 (§ 22a Satz 1 AEG)

Die Vorschrift stellt klar, dass sich auch bei der vorläufigen Anordnung des Entschädigungsverfahrens und der Rechtsweg nach § 22a AEG richten.

Zu Nummer 9 (Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)

Am 23.12.2016 beschloss der Bundestag den Bedarfsplan für Bundesschienenwege (Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, BGBl I, S. 3221). Für den Bereich der Bundesschienenwege ergibt sich hierdurch die Notwendigkeit, die Vorhabenliste in der Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG fortzuschreiben. In dieser Anlage sind die Vorhaben der Bundesschienenwege aufgelistet, für die das Bundesverwaltungsgericht erste und einzige Gerichtsinstanz für sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesschienenwege betreffen, ist. Die Vorhabenliste (vgl. Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG) wurde mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, das am 17. Dezember 2006 in Kraft getreten ist, beschlossen.

Die in der Anlage 1 enthaltenen Vorhabenbezeichnungen umfassen die jeweiligen Gesamtvorhaben, die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege genannt sind, unabhängig von dort aufgeführten differenzierenden Klammerzusätzen zu Einzelvorhaben oder Mehrfachnennungen von Teilstrecken eines Gesamtvorhabens. Sämtliche Vorhaben erfüllen die Voraussetzungen des § 18e Absatz 1 AEG:

Das Vorhaben mit der Nummer 32 ist ein Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit (§ 18 Absatz 1 Nummer 1 AEG). Die Vorhaben mit den Nummern 5, 9, 15, 16, 17, 35 und 41 dienen der schwerwiegenden Engpassbeseitigung (§ 18e Absatz 1 Nummer 3 AEG). Internationalen Bezug haben die neu aufgenommenen Vorhaben mit den Nummern 3, 4, 6, 10, 14, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39 und 40 (§ 18e Absatz 1 Nummer 4 AEG). Die Vorhaben ABS Hannover – Berlin (Nummer 6) und ABS/NBS Hannover – Bielefeld (Nummer 10) sind Teil des Europäischen Güterverkehrskorridor North Sea – Baltic, der sich von Helsinki nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg erstreckt. Die Vorhaben haben daher internationalen Bezug. Die Nummer 40 ist eine Zulaufstrecke für das Vorhaben Nr. 4 und hat daher internationalen Bezug. Die Vorhaben mit den Nummern 5, 8, 10 und 29 dienen der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen (§ 18e Absatz 1 Nummer 5 AEG).

Aus der nachfolgenden Synopse ergeben sich die Änderungen zum bislang geltenden Recht:

Geltendes Recht			
Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts		Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts	
Lfd.-Nr.	Vorhaben	Lfd.-Nr.	Vorhaben
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund	1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Leipzig – Dresden	2	ABS Leipzig – Dresden
3	ABS Hamburg – Lübeck	3	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
4	ABS Hamburg – Öresundregion	4	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden – Grenze AWZ D/DK (- Kopenhagen)
5	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover	5	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel
6	ABS Stelle – Lüneburg	6	ABS Hannover – Berlin
7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen	7	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
8	ABS Uelzen – Stendal	8	ABS Uelzen – Stendal– Magdeburg – Halle
9	ABS Rotenburg – Minden	9	ABS Paderborn – Halle (Kurve – Mönchehof – Ihringshausen)
10	ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze	10	ABS/NBS Hannover – Bielefeld
11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (–Skandinavien)	11	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund
12	ABS Berlin – Rostock (–Skandinavien)	12	ABS Berlin – Rostock (–Skandinavien)
13	ABS Berlin – Dresden	13	ABS Berlin – Dresden

14	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	14	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	15	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
16	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	16	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)
17	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)	17	Rhein-Ruhr-Express: Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster
18	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel	18	ABS/NBS Karlsruhe – Grenze D/CH - Basel
19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	19	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
21	ABS/NBS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen	21	ABS/NBS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
22	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A	22	ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A (– Kufstein)
		23	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
		24	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt – Odenkirchen
		25	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
		26	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)
		27	ABS Cottbus – Görlitz
		28	NBS Dresden – Prag
		29	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling
		30	ABS München – Lindau – Grenze D/A
		31	ABS München – Mühldorf – Freilassing

		32	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
		33	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag)
		34	ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
		35	ABS Burgsinn – Gmünden – Würzburg – Nürnberg
		36	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau
		37	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
		38	ABS Köln - Aachen
		39	ABS Nürnberg - Passau
		40	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen - Lüneburg
		41	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München, Hannover)

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes, BEVVG)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 2 BEVVG)

Zur Straffung des Genehmigungserfahrens wird das Eisenbahn-Bundesamt sowohl Planfeststellungs- als auch Anhörungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Dies entspricht den Regelungen des § 14 Absatz 1 Satz 3 Halbsatz 1 WaStrG sowie §§ 21, 22 und 24 NABEG.

Gleichartige Teilaufgaben können auf diese Weise gebündelt werden, Verwaltungsinstanzen entfallen, und Verfahrensabläufe werden optimiert. Weitere Ziele sind die Einführung von einheitlichen Standards im Verfahren sowie einer bundesweit einheitlichen Arbeitsumgebung zwischen Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger. Auch die Transparenz der Verfahrensabläufe soll erhöht werden.

Auch mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung ist es sinnvoll, die Zuständigkeit für beide Verfahren in einer Behörde zu bündeln, damit die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzt wird, digitale Planungen des Vorhabenträgers in beiden Verfahrensebenen weiterzubearbeiten. Hierdurch sowie durch die bundesweite Einheitlichkeit von Verfahrensschritten soll ein hoher Qualitätsstandard dauerhaft sichergestellt werden.

Durch den seit 1994 eingerichteten dezentralen Aufbau des Eisenbahn-Bundesamtes mit Außenstellen in den Bundesländern kann auch den regionalen Besonderheiten Rechnung getragen werden. Die seit über 20 Jahren gewachsene Verwaltungskompetenz stellt zudem eine Vermittlung zwischen regionaler und überregionaler Zielsetzung von Neu- und Ausbauprojekten sicher. Zudem macht der Gesetzgeber durch die Regelung im WaStrG und im NABEG deutlich, dass die Anhörung durch eine Bundesbehörde Gewähr dafür bietet, dass die Träger öffentlicher Belange mit ihren Stellungnahmen und die Betroffenen mit ihren Einwendungen Gehör finden und ihre Belange in die Abwägung mit eingestellt werden.

Zu Nummer 2 (§ 10 Absatz 3 (neu) BEVVG)

Die Übergangsregelung stellt sicher, dass das Eisenbahn-Bundesamt Verwaltungsprozesse und Personal aufgebaut hat, bevor es die neue Aufgabe der Anhörung übernimmt. Zudem wird geregelt, dass die Anhörungsverfahren derzeit laufender Verfahren bis zum dort genannten Stichtag von den nach Landesrecht zuständigen Behörden fortgeführt werden.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes, WaStrG)

Zu Nummer 1 (§ 14 Absatz 2 WaStrG)

Zu Buchstabe a (§ 14 Absatz 2 Satz 1 WaStrG)

Der Wegfall des Zustimmungserfordernisses trägt zur Planungsbeschleunigung bei, da das Verfahren um einen Verfahrensschritt und eine Schnittstelle reduziert wird. Das Zustimmungserfordernis diente der Kontrolle des nachgeordneten Geschäftsbereichs des Ministeriums, insbesondere aus übergeordneten Gesichtspunkten. Bei den wenigen vorläufigen Anord-

nungen, die seit Inkrafttreten des Bundeswasserstraßengesetzes erlassen wurden, haben übergeordnete Gesichtspunkte aber in keinem Fall eine Rolle gespielt. Dieser zusätzliche Verfahrensschritt ist daher nicht mehr gerechtfertigt.

Der Begriff der Teilmaßnahmen erfasst bei restriktiver Auslegung nur solche Maßnahmen, die tatsächlich Teil der Baumaßnahme als solche sind. Vorbereitende Maßnahmen wie z. B. Baugrunduntersuchungen oder Maßnahmen zur Feststellung planungsrelevanter Tierarten wären davon nicht in jedem Fall erfasst. Da aber die Notwendigkeit bestehen kann, auch solche vorbereitenden Maßnahmen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen, wird die Vorschrift entsprechend erweitert.

Zu Buchstabe b (§ 14 Absatz 2 Satz 2 WaStrG)

Folgeänderung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe c (§ 14 Absatz 2 Satz 5 WaStrG)

Die Sechs-Monats-Frist für den Beginn mit der Durchführung der Maßnahmen ist mit Blick auf die vergaberechtlichen Vorschriften mit ihren mehrstufigen Rechtsschutzmöglichkeiten vielfach kaum einzuhalten. Um im Interesse einer Planungsbeschleunigung zu vermeiden, dass aus diesem Grund schon gar kein Antrag auf eine vorläufige Anordnung gestellt wird, wird die Frist gestrichen.

Zu Buchstabe d (§ 14 Absatz 2 Satz 6 (neu) WaStrG)

Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe e (§ 14 Absatz 2 Satz 7 (neu) WaStrG)

Dem Hinweis, dass der frühere Zustand auch bei Rücknahme des Antrags wiederherzustellen ist, kommt lediglich deklaratorische Wirkung zu.

Zu Buchstabe f (§ 14 Absatz 2 Sätze 9 bis 11 (neu) WaStrG)

Die vorläufige Anordnung ist ein Verwaltungsakt. Sie hat Genehmigungs-, Gestaltungs- und auch Konzentrationswirkung, da sie vollständig in die Planfeststellung integriert ist. Demgemäß ist sie selbständig anfechtbar. Im Interesse einer Planungsbeschleunigung sollen Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung keine aufschiebende Wirkung haben und es soll

auch kein Vorverfahren stattfinden. Wenn für Rechtsbehelfe gegen den Planfeststellungsbeschluss das Bundesverwaltungsgericht zuständig ist, soll diese Zuständigkeit auch für Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung gelten.

Zu Nummer 2 (§ 14a Nummer 1 (neu) WaStrG)

Die Änderung stellt klar, dass auf einen Erörterungstermin auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben verzichtet werden kann. Insbesondere schreibt das europäische Recht keine mündliche Verhandlung vor.

Zu Nummer 3 (§ 14b WaStrG)

Zu Buchstabe a (§ 14b Nummern 1 bis 6 WaStrG)

Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b (§ 14b Absatz 2 (neu) WaStrG)

Zu Satz 1

Die Vorschrift ermöglicht es, für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erlassen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen.

Zu Satz 2

Der Verweis auf § 14a Nummer 1 WaStrG stellt klar, dass ein Erörterungstermin entfallen kann.

Zu Satz 3

Die Vorschrift stellt klar, dass im Übrigen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung findet, mit Ausnahme von § 21 Absatz 3 UVPG. Die Vorschriften des UVPG, die europarechtliche Vorgaben umsetzen (vgl. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 13.12.2011, ABl. Nr. L 26 in der zuletzt durch die Richtlinie

2014/52/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 16.04.2014, ABl. Nr. L 124 geänderten Fassung) sind daher anzuwenden.

Zu Nummer 4 (§ 14e Absatz 5 WaStrG)

Mit dem neuen § 14e Absatz 5 WaStrG erfolgt eine fachgesetzliche Spezialregelung, die sich an der generellen Bestimmung in § 6 UmwRG orientiert. Damit gelten für alle Klagen im Zusammenhang mit Planfeststellungs- und Plangenehmigungsentscheidungen nach dem WaStrG eine einheitliche Klagebegründungsfrist und eine einheitliche Regelung zu den Rechtsfolgen im Falle der Fristversäumnis.

Zu Nummer 5 (§ 14f (neu) WaStrG)

Die Vorschrift übernimmt die Regelungen des § 29 NABEG. Erfahrungen aus dem Energiebereich zeigen, dass die Einbeziehung von privaten Dritten zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe in Genehmigungsverfahren führen kann.

Zu Satz 1

Die Vorschrift sieht für die Vorbereitung und Durchführung bestimmter Verfahrensschritte den fakultativen Einsatz eines Dritten vor, den Projektmanager. Seine Beauftragung erfolgt auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten. Ein von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Beauftragter und vom Vorhabenträger finanzierter Projektmanager kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar in den Kern des Abwägungsvorgangs vorstoßen. Dazu gehören jedenfalls die aufgeführten Tätigkeiten; die Liste ist nicht abschließend. Bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger nur relevant, wenn ausnahmsweise ein Dritter Träger des Vorhabens ist.

Zu Satz 2

Nach dieser Vorschrift liegt die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag allein bei der Planfeststellungsbehörde. Aus dieser Regelung wird neben der beispielhaften Aufzählung in Satz 1 noch einmal deutlich, dass der Projektmanager den Entscheidungsprozess unterstützt, aber nicht an den eigentlichen Entscheidungen mitwirken darf. Die Öffnung für mögliche Tä-

tigkeiten des Projektmanagers, die in Satz 1 durch den Einschub „Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere“ erreicht wird, wird in Satz 3 insofern eingegrenzt, als dass der Projektmanager keine hoheitlichen Tätigkeiten ausführen darf. Hinsichtlich der Vertraulichkeit und der Wahrung des Datenschutzes muss im Innenverhältnis zwischen Behörde und beauftragtem Projektmanager sichergestellt werden, dass dieser wie eine Behörde die Vorschriften einhält.

Zu Nummer 6 (§ 17 (neu) WaStrG)

Mit dem neuen § 17 WaStrG soll sichergestellt werden, dass jeder interessierte Bürger sich künftig im Internet vollumfänglich über eine geplante Baumaßnahme informieren kann. Die Vorschrift ist als Auffangvorschrift ausgestaltet, die eingreift, wenn die Planunterlagen nicht bereits über § 27a VwVfG oder § 20 UVPG im Internet zur Verfügung stehen.

Die entsprechende Anwendbarkeit von § 23 UVPG stellt sicher, dass von einer Zugänglichmachung abgesehen werden muss, wenn Regelungen wie beispielsweise solche zur Geheimhaltung oder datenschutzrechtlicher Art, die einer Veröffentlichung von Name und Anschrift von Grundstückseigentümern entgegenstehen, dies erfordern.

Der Wortlaut der Vorschrift stellt klar, dass die Zugänglichmachung nach § 17 WaStrG kein Teil des förmlichen Genehmigungsverfahrens ist, sondern allgemein zur Bürgerinformation erfolgt. Die Auslegung in den Gemeinden vor Ort wird daher nicht ersetzt. Vielmehr bleiben die Vorschriften über das Anhörungsverfahren unberührt, insbesondere solche Regelungen, die an die Auslegung Rechtsfolgen knüpfen (beispielsweise § 73 Absatz 4 VwVfG, § 21 UVPG).

Zu Nummer 7 (§ 50 Absatz 1 Nummer 2 WaStrG)

Die Ergänzung schließt eine Lücke in der Blankettvorschrift des § 50 Absatz 1 Nummer 2 WaStrG. Erfasst sind diejenigen Vorschriften einer Rechtsverordnung, die kein unmittelbares Verbot oder Gebot enthalten, sondern nur dazu ermächtigen, ein solches in Form einer Anordnung bzw. Auflage zu erlassen. Insbesondere sollen durch die Bußgeldbewehrung entsprechender Verstöße die Handlungspflichten im Bereich der Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung durchgesetzt werden können.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (NKR-Nummer 4489, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand: (Entlastung):	im Saldo -2,8 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	15.000 Euro
Verwaltung	
Bund (Eisenbahn-Bundesamt)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	14,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	23.000 Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand: (Entlastung):	im Saldo -35,8 Mio. Euro
Weitere Kosten	
Bundesverwaltungsgericht:	809.969 Euro
Evaluierung	Das Regelungsvorhaben wird acht Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes evaluiert. Die Frist ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen und aus der Tatsache, dass die Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beim Eisenbahn-bundesamt erst zwei Jahre nach Verkündung des Gesetzes in Kraft tritt. Das BMVI wird nachreichen, welche Regelungsziele bestehen, nach welchen Indikatoren/Kriterien die Zielerreichung geprüft und auf welcher Datengrundlage diese abgeschätzt werden soll.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Das Regelungsvorhaben ist Bestandteil des Koalitionsvertrages für die 19. Legislaturperiode. Es basiert auf der Strategie Planungsbeschleunigung des BMVI. Die darin genannten 12 Strategiepunkte will das BMVI vordringlich umsetzen, um hochwertige Infrastrukturvorhaben in Zukunft schneller realisieren zu können. Die Strategie wurde auf der Basis der Handlungsempfehlungen des Innovationsforums Planungsbeschleunigung erstellt, das mit Vertretern

von Vorhabenträgern, Planern, Genehmigungsbehörden, Bauausführenden sowie Fachexperten im Planungsrecht besetzt war.

Mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz werden das Bundesfernstraßengesetz (FStrG), das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG) und das Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) geändert. Im Wesentlichen werden folgende Elemente eingeführt:

Vorläufige Anordnung – Der Vorhabenträger kann diese bei der Planfeststellungsbehörde beantragen. Sie ermöglicht vorläufige Genehmigungen von vorbereitenden Baumaßnahmen, z.B. Kampfmittelbeseitigungen. Im Bereich der Verkehrswegeplanung enthält bislang nur das WaStrG eine solche Vorschrift. Diese Regelung wird in das FStrG und in das AEG aufgenommen.

Verzicht auf Erörterung – Die Anhörungsbehörde kann auf Erörterungstermine bei Vorhaben verzichten, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Diese Regelung wird in das FStrG, das AEG und in das WaStrG aufgenommen.

Plangenehmigung – Der Planfeststellungsbeschluss kann in bestimmten Fällen durch eine Plangenehmigung ersetzt werden. Diese Regelung wird in das FStrG, das AEG und in das WaStrG aufgenommen.

Sechs-Wochen-Frist für Klagebegründung – Für Klagen gegen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsentscheidungen gilt damit eine einheitliche Klagebegründungsfrist von sechs Wochen ab Klageerhebung. Diese Frist wird in das FStrG, das AEG und in das WaStrG aufgenommen.

Veröffentlichung im Internet – Für Planfeststellungsverfahren wird eine gesetzliche Verpflichtung eingeführt, Bekanntmachungen und Pläne im Internet zu veröffentlichen. Diese Regelung wird in das FStrG, das AEG und in das WaStrG aufgenommen.

Projektmanager – Im Planfeststellungsverfahren kann eine Behörde einen Projektmanager einsetzen, der behördliche Verfahrensschritte vorbereitet und durchführt. Die Einbeziehung von privaten Dritten soll zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe führen. Diese Regelung wird in das FStrG, das AEG und in das WaStrG aufgenommen.

Der Gesetzentwurf enthält im Bereich der Bundesschienenwege darüber hinaus eine Regelung zur Bündelung von Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die in das BEVVG aufgenommen wird. Ferner enthält es im Bereich des AEG eine Regelung zum im laufenden Genehmigungsverfahren zugrunde zu legenden Prognosehorizont der Verkehrsentwicklung sowie eine Aktualisierung der Vorhaben, für die das Bundesverwaltungsgericht einzige Gerichtsstanz ist.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand mit Unterstützung des Statistischen Bundesamtes geschätzt.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Die Wirtschaft wird insgesamt jährlich um 2,8 Mio. Euro entlastet. Es entstehen einmalige Umstellungskosten für die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet in Höhe von rund 15.000 Euro. Für Projekte, die nicht bereits über eine eigene Internetseite verfügen, wird ein Veröffentlichungsportal in Form einer neuen Rubrik auf der Homepage eingerichtet werden.

Die Zusammenführung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beim EBA führt zu einer Entlastung von rund 1,7 Mio. Euro. Der Kommunikationsbedarf innerhalb des Planfeststellungsverfahrens verringert sich, Überarbeitungsbedarf entfällt und ein standardisierter Arbeitsablauf wird ermöglicht. Bei kleineren Vorhaben, wie dem Bau von Weichen, die rund 80% aller Planfeststellungsbeschlüsse ausmachen, entsteht pro Verfahren ein Einsparpotenzial von 10 Stunden. Bei einem Vorhaben von mittlerer Größe, die S-Bahn-Strecken betreffen und ca. 5% aller Planfeststellungsverfahren ausmachen, ergibt sich eine Ersparnis von 48 Stunden. Bei großen Vorhaben, wie z. B. die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, etwa 15% aller Planfeststellungsverfahren, entsteht eine Zeitersparnis von 500 Stunden. Bei einer Anzahl von insgesamt 436 Planfeststellungsverfahren ergibt sich eine Einsparung von 1,7 Mio. Euro.

Inhalt der Neuregelung Prognostizierte Verkehrsentwicklung im AEG ist es, bereits laufende Planfeststellungsverfahren mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen. Voraussetzung dafür ist, dass sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung um weniger als 3 dB(A) erhöhen wird. Dadurch entfällt ein laufender Erfüllungsaufwand von 1,9 Mio. Euro pro Jahr. Derzeit sind etwa 56 Verfahren in der langfristigen Verkehrsentwicklungsprognose. Für den Wegfall der Beauftragung und Betreuung neuer Schallgutachten, Erstellung von Planänderungsunterlagen sowie erneuter Antragstellung des Planänderungsverfahrens, wird ein Zeitaufwand von 40 Arbeitstagen angesetzt. Für den Wegfall eines erneuten Erörterungstermins wird ein Zeitaufwand von 24 Arbeitstagen angesetzt. Zusätzlich entfallen Sachkosten für Ingenieurbüros von 140.000 Euro und für Gutachtertätigkeiten von 20.000 Euro. Die Aktualisierung der Prognosezahlen führte bisher zu erheblichen Verzögerungen, Verschiebungen von Inbetriebnahmen und Erhöhungen von Planungs- und Baukosten.

Mit der Verpflichtung, Planunterlagen im Internet zu veröffentlichen, soll sichergestellt werden, dass sich jede Person künftig im Internet über eine geplante Baumaßnahme informieren kann. Jährlich ist mit einer Fallzahl von 1057 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren zu rechnen. Dadurch entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 25.000 Euro.

Zusätzlich wird im AEG die vorläufige Anordnung eingeführt, weil sich dieses Instrument im Bereich der Wasserstraßen bewährt hat. Nach dortiger Erfahrung ist ein Zeitaufwand von insgesamt 120 Stunden pro Antrag anzusetzen (gewichteter Lohnsatz von 43,63 Euro/h). Die Deutsche Bahn AG rechnet mit 149 Anträgen pro Jahr, zuzüglich drei Anträgen der anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der jährliche Erfüllungsaufwand für insgesamt 152 Anträge beträgt 796.000 Euro.

Nach dem AEG kann künftig außerdem ein Projektmanager beauftragt werden. Die Kosten hängen von Art und Umfang der Beauftragung ab, deshalb war eine Kostenschätzung auch mit Unterstützung des Statistischen Bundesamtes nicht möglich. Erfahrungswerte liegen im Verkehrsbereich nicht vor.

Verwaltung

Dem Bund entsteht durch das Regelungsvorhaben ein Erfüllungsaufwand von insgesamt 14,5 Mio. Euro, davon 12,3 Mio. Euro beim EBA und 2,2 Mio. Euro für Erlass von vorläufigen Anordnungen. Durch die Bündelung von Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim EBA entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von 23.000 Euro, weil die Beschäftigten im Hinblick auf neue Aufgaben, Abläufe und Technik geschult werden müssen.

Durch die Zusammenführung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beim EBA wird der Erfüllungsaufwand der Anhörungsbehörden auf Landesebene auf den Bund übertragen. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes benötigen die Anhörungsbehörden der Länder durchschnittlich 194 Tage für ein Planfeststellungsverfahren. Es hat für ein Planfeststellungsverfahren Kosten von durchschnittlich 83.000 Euro ermittelt. Bei prognostizierten

436 Verfahren im Jahr bedeutet dies eine Entlastung der Bundesländer von 36,2 Mio. Euro. Die Übertragung der Aufgaben auf das EBA würde bei gleichem Zeitaufwand, der bei den Ländern eingespart wird, unter Zugrundelegung des durchschnittlichen Lohnsatzes beim Bund zu einem erheblichen ein Aufwuchs des Erfüllungsaufwandes führen. Der Wegfall einer Schnittstelle innerhalb des Verfahrens und dem dadurch bedingten Entfallen von Prozessschritten, wie z. B. der Übermittlung der Planunterlagen an die Anhörungsbehörde sowie die Stellungnahme der Anhörungsbehörde, führt aber insgesamt zu einer Entlastung der Verwaltung. Ein Verfahren verkürzt sich dadurch um durchschnittlich 126 Arbeitstage. Damit ergibt sich im Saldo ein Einsparpotenzial von 22,9 Mio. Euro pro Jahr (52.400 Euro pro Verfahren, 436 Planfeststellungsverfahren). Die Kosten für ein Verfahren beim EBA reduzieren sich von 80.700 Euro auf 28.300 Euro. Der Aufwuchs des Erfüllungsaufwandes beim EBA beträgt damit insgesamt 12,3 Mio. Euro.

Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht im Bereich des FStrG aufgrund der Beantragung einer vorläufigen Anordnung. Grundlage für die Berechnung des Erfüllungsaufwandes sind die Erfahrungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Die Bearbeitungszeit, um einen Antrag zu stellen, beträgt 120 Stunden, so dass sich Personalkosten von 7445 Euro pro Antrag ergeben. Das BMVI geht davon aus, dass in jährlich 26 Vorhaben der Erlass einer vorläufigen Anordnung beantragt werden wird. Somit liegen die jährlichen Mehrkosten für 26 Anträge bei insgesamt 194.000 Euro.

Im Bereich der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege ist mit dem Erlass der vorläufigen Anordnung die Antragsbearbeitung, der Erlass sowie die Zustellung oder ortsübliche Bekanntmachung der vorläufigen Anordnung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit verbunden. Das BMVI schätzt eine Bearbeitungszeit von 204 Stunden pro Fall. Im Bereich des AEG liegen die Kosten für 152 Anträge bei 2,2 Mio. Euro. Für das FStrG ergeben sich bei 26 Anträgen jährlich Kosten von 357.000 Euro für die Länder.

Mit der Änderung des WaStrG entfällt künftig das Zustimmungserfordernis des BMVI bei Erlass einer vorläufigen Anordnung. Bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entfällt der Zeitaufwand für das Einholen der Zustimmung sowie beim BMVI der Zeitaufwand für die Prüfung und Erteilung der Zustimmung. Es entfallen jährlich 11 Fälle mit einer Bearbeitungszeit von 20 Stunden pro Fall. Damit verringert sich der Erfüllungsaufwand um 17.000 Euro.

Die Planungsunterlagen im Bereich der Bundeswasserstraßen wurden bereits in der Vergangenheit regelmäßig auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht. Die neu in das WaStrG aufgenommene Verpflichtung zur Veröffentlichung bewirkt daher keinen neuen Erfüllungsaufwand. Für den Bereich der Bundesfernstraße schätzt das BMVI den Erfüllungsaufwand für die Veröffentlichung der Planungsunterlagen in 75 Verfahren auf Landesebene jährlich auf 2.000 Euro.

Die Änderung des AEG, die den Wegfall der Aktualisierung der Verkehrsprognose bewirkt, wird nach Einschätzung des EBA zu einer Entlastung von 63 Stunden pro Verfahren führen. Daraus ergeben sich für jährlich 11 Verfahren Einsparungen von insgesamt 36.000 Euro.

II.2 Weitere Kosten

Beim Bundesverwaltungsgericht entsteht Mehraufwand, weil es auf Grund des Regelungsvorhabens neue erstinstanzliche Zuständigkeiten erhält. Es geht daher von sechs zusätzlichen sehr umfangreichen Verfahren aus. Außerdem rechnet es mit zusätzlichen Verfahren gegen vorläufige Anordnungen. Nach Schätzung des Bundesverwaltungsgerichts werden dafür drei Richterstellen (Besoldungsgruppe R 6) sowie im Bereich der Serviceeinheiten eine Stelle im gehobenen Dienst und zwei Stellen im mittleren Dienst benötigt. Dadurch entstehen jährlich Personalmehrkosten von 809.969 Euro.

II.3 Evaluierung

Das Regelungsvorhaben wird acht Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes evaluiert. Die Frist ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen und aus der Tatsache, dass die Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde im Bereich des Verkehrsträgers Schiene erst zwei Jahre nach Verkündung des Gesetzes in Kraft tritt. Das BMVI wird nachreichen, welche Regelungsziele bestehen, nach welchen Indikatoren/Kriterien die Zielerreichung geprüft und auf welcher Datengrundlage diese abgeschätzt werden soll.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 970. Sitzung am 21. September 2018 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird gebeten, zu prüfen, ob durch eine Änderung im Bundesfernstraßengesetz, im Verwaltungsverfahrens- oder Verwaltungsprozessrecht geregelt werden kann, dass in den Fällen, in denen Fehler durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können, das Gericht die mangelnde Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nur für die Teile des Vorhabens feststellt, auf die sich der Fehler ausgewirkt hat.

Begründung:

Eine Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses wegen eines nach § 75 Absatz 1a Satz 1 VwVfG erheblichen Mangels ist nach Absatz 1a Satz 2 ausgeschlossen, wenn die Planfeststellungsbehörde diesen durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren beheben kann. Diese Vorschrift dient dem Grundsatz der Planerhaltung und damit der Planungsbeschleunigung. Es erfolgt in diesen Fällen in Abweichung von § 113 Absatz 1 VwGO durch das Gericht nur die Feststellung der mangelnden Vollziehbarkeit. Zu einer erheblichen Beschleunigung der Verfahren würde es beitragen, wenn das Gericht die Möglichkeit erhielte, die mangelnde Vollziehbarkeit nur für die Teile des Vorhabens feststellen zu müssen, die von dem Mangel betroffen sind.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird gebeten, zu prüfen, ob eine Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung dahingehend möglich ist, dass Rechtsmittel gegen einen Planfeststellungsbeschluss nur dann aufschiebende Wirkung entfalten, wenn mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass mögliche Rechtsfehler auch durch ergänzende Verfahren nicht geheilt werden können.

Begründung:

Diese Prüfbitte greift einen Vorschlag des Innovationsforums Planungsbeschleunigung (Abschlussbericht 03/2017, S. 39) auf.

3. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die vorgesehenen Änderungen entsprechend auf andere Fachplanungsgesetze übertragen werden sollten und ob der Wortlaut der fachplanungsrechtlichen Regelungen anzugleichen ist.

Begründung:

Es ist zu befürchten, dass der Gesetzentwurf zu einer weiteren Zersplitterung des ohnehin schon uneinheitlichen Fachplanungsrechts führt, indem er bestimmte Regelungen und Instrumentarien nur für das Bundesfernstraßengesetz, das Allgemeine Eisenbahngesetz sowie das Bundeswasserstraßengesetz vorsieht und andere Fachplanungsgesetze, die ebenfalls die Verkehrsinfrastruktur betreffen und Regelungen zum Planfeststellungsverfahren enthalten (wie etwa das Luftverkehrsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz), nicht berücksichtigt. Gemeint sind mit den Regelungen und Instrumentarien etwa die vorläufige Anordnung nach § 14 Absatz 2 Satz 1 WaStrG, die Veröffentlichung von Plänen im Internet gemäß der neuen § 17g FStrG, § 18f AEG, § 17 WaStrG, der Projektmanager gemäß § 29 NABEG und die Zulassung von Plangenehmigungen in Abweichung von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 VwVfG.

Weiter erscheint es zur Vereinheitlichung des Fachplanungsrechts angezeigt, den Wortlaut der von dem Gesetzentwurf erfassten Vorschriften anzugleichen: Insbesondere wird in den neuen § 17 Absatz 2 FStrG und § 18 Absatz 2 AEG, die Formulierung des § 14 Absatz 2 Satz 1 WaStrG „wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern“ nicht übernommen. Vielmehr heißt es in § 17 Absatz 2 FStrG und § 18 Absatz 2 AEG „wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht“. Eine Begründung für diese Abweichung kann dem Gesetzentwurf nicht entnommen werden. Die Abweichung dürfte über das Sprachliche hinaus eine inhaltliche Dimension haben. Auch mit Blick auf fachplanungsrechtliche Maßstäbe ist ein öffentliches Interesse eher zu bejahen als ein aus dem Wohl der Allgemeinheit abgeleitetes Erfordernis.

4. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat kritisiert ausdrücklich, dass der Gesetzentwurf Planungs- und Genehmigungsverfahren für Straßen- und U-Bahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht mit einbezieht, obwohl innerstädtische, komplexe Verkehrsvorhaben ähnlich bedeutend sind wie Eisenbahntrassen auf dem Land. Das Fachplanungsrecht nach dem PBefG ist daher aus Gründen der Rechtseinheitlichkeit in den Gesetzentwurf zu integrieren.

5. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c (§ 17 Absatz 2 Satz 1, 1a – neu –, 2, 3, 5 und 7 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c ist § 17 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers und nach Anhörung der betroffenen Gemeinde und sonstigen Betroffenen eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn

1. mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann,
2. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden und
4. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.“

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz 1a einzufügen:

„§ 16a bleibt hiervon unberührt.“

c) In Satz 2 sind die Wörter „dieser Interessen“ durch die Wörter „der Interessen nach Satz 1 Nummer 3“ zu ersetzen.

d) Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

„Sie ist dem Vorhabenträger, den anliegenden Gemeinden sowie den Betroffenen zuzustellen und ortsüblich bekannt zu machen.“

e) In Satz 5 sind die Wörter „oder Teilmaßnahmen“ zu streichen.

f) Satz 7 ist wie folgt zu fassen:

„Soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird, ist dieser durch den Träger des Vorhabens zu ersetzen.“

Begründung:

Die von den Ländern im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Regelung zur vorzeitigen Zulassung von vorbereitenden Maßnahmen wurde ohne nähere Begründung nicht übernommen.

Da den Chancen durch Beschleunigung Risiken durch Fehlinvestitionen gegenüberstehen sollte kein vorgezogener Beginn von Teilmaßnahmen, sondern nur vorbereitende Maßnahmen zugelassen werden. Vorgezogene Teilmaßnahmen können aufgrund zeitlicher oder örtlicher Entwicklung von Randbedingungen nicht mehr mit den übrigen Teilen der Baumaßnahme korrelieren und stellen daher ein hohes Risiko für

den Erfolg der gesamten Maßnahme dar. Regressforderungen und die drohende Wiederherstellung des Urzustandes nach Abbruch von Bauleistungen sind nicht abschätzbare Kostenfaktoren.

Vorbereitende Maßnahmen sind z. B. Munitionsbergungen, Rodungen, CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen). Für diese ist ein neues Instrument, mit dem sie rechtssicher vorzeitig zugelassen werden können, äußerst sinnvoll. Prospektion, Rodungen und CEF-Maßnahmen können in der Tat außerordentliche Zeit in Anspruch nehmen. In einigen dieser Fälle ist eine deutliche Verkürzung der Realisierung des Vorhabens denkbar. Dies gilt insbesondere für CEF-Maßnahmen, die aus Gründen des Artenschutzes vor dem Eingriff wirksam sein müssen.

Soweit man am Begriff der Anordnung festhält, sollte diese jedoch nur auf Antrag des Vorhabenträgers ergehen. Dies sollte auch im Gesetzestext deutlich gemacht werden.

Es muss nämlich dem Vorhabenträger im Einzelfall überlassen bleiben, einen Antrag auf vorgezogene Maßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Dabei sind von ihm Aufwand (hauptsächlich personell) und Nutzen einer früheren Fertigstellung gegenüber zu stellen. Diese Beurteilungen können von der neutralen Planfeststellungsbehörde nicht geleistet werden. Sie müsste sich dazu in die Rolle des planenden Vorhabenträgers versetzen, selber Prioritäten setzen und einschätzen, welche Teilmaßnahmen technisch sinnvoll vorab anzuordnen wären. Damit würde es einer solchen Anordnung dann auch an der nötigen Bestimmtheit fehlen. Nur der Vorhabenträger kann als mit der technischen Planung und späteren Ausführungsplanung Beschäftigter richtig einschätzen und darlegen, um welche Maßnahmen es sich in dem konkreten Fall handeln muss.

Die Voraussetzung, dass mit einer positiven Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, ist hier wieder aufgenommen, denn an vorgezogenen Maßnahmen kann es kein öffentliches Interesse geben, wenn das Vorhaben nicht hinreichend wahrscheinlich umgesetzt wird. Der Gesetzestext suggeriert ansonsten, dass es darauf nicht ankomme. Dies wird entweder zu Fehlentscheidungen und damit Fehlinvestitionen führen, oder aber unzulässigen Druck auf die Planfeststellungsbehörde erzeugen.

Betroffene sind neben den betroffenen Gemeinden vorher anzuhören. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen in Rechte der Betroffenen eingreifen, sollte die Einholung des Einverständnisses normiert werden, um sicherzustellen, dass mit den Arbeiten begonnen werden kann. Es reicht zudem nicht aus, lediglich in der Begründung auszuführen, dass die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt (vgl. Seite 24 der Gesetzesbegründung, Zeile 6), zumal die Ausführungen zur Ergänzung der Duldungspflicht nach § 16a FStrG (Seite 23 zweiter Absatz) dazu in Widerspruch stehen. Wie bei der Plangenehmigung und Befreiung ist das erforderliche Einverständnis der Betroffenen ausdrücklich zu regeln (vgl. für Plangenehmigung und Befreiung § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 Absatz 6 Nummer 1 und Absatz 7 Nummer 2 VwVfG). Insgesamt sind die Voraussetzungen einer vorläufigen Anordnung im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit explizit zu normieren.

In Satz 1a soll klargestellt werden, dass die Kompetenz zur vorläufigen Anordnung nach § 17 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz die Kompetenz zur Anordnung von Duldungsverfügungen nach § 16a Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz unberührt lässt. Andernfalls wird mit dem § 17 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz eine Vorschrift eingeführt, die § 16a Bundesfernstraßengesetz möglicherweise nicht ergänzt, sondern verdrängt. Dies kann zur Folge haben, dass eine Sperrwirkung für Verfügungen des antragsstellenden Straßenbaulastträgers eintritt und Duldungsverfügungen nicht mehr wirksam erlassen werden können. Zudem würde sodann für die Anordnung von Vorarbeiten zugleich eine Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde begründet werden. Dies ist zwingend zu vermeiden.

Die Formulierung zur Entschädigung ist allgemeiner formuliert worden, da es neben betroffenen Eigentümern, Pächtern usw. auch Schäden geben kann, deren Sachverwalter die öffentliche Hand ist. Beispielsweise, wenn nicht wiederherstellbare Umweltveränderungen eingetreten sind (Fällung sehr alter Bäume, die durch Nachpflanzungen allein nicht adäquat auszugleichen sind, Gewässerveränderungen, die nicht umgekehrt werden können). Eine allgemeine Schadenersatzregelung, die nicht auf Entschädigung von Betroffenen eingeschränkt ist wie in § 8a BImSchG oder §§ 69 Absatz 2, 17 WHG erscheint daher sinnvoller.

6. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c (§ 17 Absatz 2 FStrG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den Regelungsumfang der vorläufigen Anordnung näher zu prüfen und klarzustellen, ob dieser zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt.

Begründung:

In der Einzelbegründung zu § 17 FStrG-E wird ausgeführt, dass die vorläufige Anordnung, ebenso wie der Planfeststellungsbeschluss, nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtige. Gleichwohl lassen andere Aspekte des Regelungsentwurfs den Schluss zu, dass die vorläufige Anordnung auch zu einer Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt. So dürfte das Regelungsziel, insbesondere hinsichtlich der Beschleunigung der Bauzeiten, ohne die Inanspruchnahme fremder Grundstücke schwer realisierbar sein. Zudem erscheint nur bei Annahme der Inanspruchnahme fremder Grundstücke eine Entschädigungsregelung des Betroffenen erforderlich.

7. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 17g FStrG)

Artikel 1 Nummer 5 ist zu streichen.

Begründung:

Die Internet-Veröffentlichung von Antrags- und UVP-relevanten Unterlagen ist bereits in § 27a VwVfG sowie in § 20 UVPG geregelt. Zur Vermeidung von Regelungslücken ist die Auffangvorschrift zu begrüßen. Jedoch sollte klargestellt werden, welcher Auslegungsumfang und welche Unterlagen durch die Veröffentlichungsregelungen erfasst werden sollen. Hier ist die Regelung derzeit zu unbestimmt und Rechtsunsicherheiten sind vorgezeichnet.

8. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 17h Satz 1 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 6 sind in § 17h Satz 1 nach dem Wort „Vorhabenträgers“ die Wörter „und auf dessen Kosten“ einzufügen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht im Bereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Artikel 2 Nummer 1) und des Bundeswasserstraßengesetzes (Artikel 4 Nummer 5) ausdrücklich vor, dass der Vorhabenträger die Kosten des Projektmanagers übernimmt. Für das Bundesfernstraßengesetz übernimmt der Entwurf diese Regelung nicht. Zur Begründung wird ausgeführt, dass im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung das Land nach Artikel 104a Absatz 5 Grundgesetz die Verwaltungsausgaben trage. Die Kosten für einen Projektmanager sind jedoch nach den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z. B. Buchholz 11 Artikel 120 Grundgesetz Nummer 5, Seite 2 f.) und des Bundesgerichtshofes (z. B. BGHZ 198, 374, 377) entwickelten Kriterien nicht den Verwaltungskosten, sondern den Zweckausgaben zuzuordnen. Um Zweckausgaben handelt es sich nach dieser Rechtsprechung dann, wenn sie nicht durch die Unterhaltung und den Betrieb des administrativen Apparates, sondern durch die Erfüllung des eigentlichen Sachzwecks verursacht werden, wenn die in Frage stehende Tätigkeit also sich eindeutig einer einzelnen Sachaufgabe zuordnen lässt, die in den Verantwortungsbereich des Bundes fällt. Dies ist bei der Planfeststellung für Bundesfernstraßen der Fall. Es ist also angemessen, dass die Kosten für den Projektmanager von der Landesstraßenverwaltung als Vorhabenträger zu tragen sind und dem Bund dann als Zweckausgaben in Rechnung gestellt werden.

9. Zu Artikel 1 Nummer 6a – neu – (§ 17i – neu – FStrG)

Nummer 9a – neu – (Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG)*

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Nummer 6 ist folgende Nummer 6a einzufügen:

„6a. Nach § 17h wird folgender § 17i eingefügt:

„§ 17i

Feste Fehmarnbeltquerung

(1) Das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødbyhavn (Ausbau-
strecke/Neubaustrecke Puttgarden – seewärtige Abgrenzung der deutschen ausschließlichen

* Sachzusammenhang mit Ziffer 14

Wirtschaftszone der Ostsee), das dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes dient, entspricht den Zielsetzungen des § 1. Für dieses Vorhaben stehen die fernstraßenrechtliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf fest. Diese Feststellungen sind für die Planfeststellung verbindlich.

(2) § 17e Absatz 2 und 4 gelten entsprechend.“

b) Nach Nummer 9 ist folgende Nummer 9a anzufügen:

„9a. In der Anlage zu § 17e Absatz 1 wird nach Nummer 45 folgende Nummer 45a eingefügt:
„B 207 / A 1 (E 47) Puttgarden – Grenze AWZ D/DK (-Kopenhagen)“

Begründung:

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark haben am 3. September 2008 einen Vertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet. Kernstück ist der Bau einer festen Querung für den Schienen- und Straßenverkehr über den 19 km langen Fehmarnbelt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Die Fehmarnbeltquerung ist Bestandteil der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und ein wesentliches Element zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Zentraleuropa und den nordischen Ländern.

Die Feste Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødbyhavn (Ausbau-strecke/Neubaustrecke Puttgarden – seewärtige Abgrenzung der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee) ist als ein vom Königreich Dänemark finanziertes Vorhaben nicht in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz und als darüber hinaus nicht bundeseigenes Eisenbahnvorhaben auch nicht in den Bedarfsplan nach dem Bundesschienenwegausbaugesetz aufgenommen. Die vorgesehenen Vorschriften stellen das Vorhaben mit in den Bedarfsplänen nach dem Fernstraßenausbaugesetz und Bundesschienenwegausbaugesetz ausgewiesenen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs gleich und enthalten verfahrensrechtliche Klarstellungen.

Zu Buchstabe a)

Absatz 1 stellt klar, dass für die Feste Fehmarnbeltquerung eine gesetzliche Bedarfsfeststellung besteht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts trägt eine Planfeststellung ihre Berechtigung nicht schon in sich selbst, sondern bedarf der Rechtfertigung (std. Rspr., siehe grundlegend BVerwG, Urt. v. 14.02.1975, 4 C 21.74, Juris Rn. 34). Für die fachplanerische Rechtfertigung ist es dabei erforderlich, dass die Planfeststellung gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Ist ein Vorhaben von einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung erfasst, ergibt sich die Planrechtfertigung unmittelbar hieraus (BVerwG, Urt. v. 26.10.2005, 9 A 33/04, Juris Rn. 22). Die Feste Fehmarnbeltquerung ist als ein von Dänemark finanziertes Vorhaben nicht in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen. Gleichwohl hat der Gesetzgeber durch den Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung vom 3. September 2008 und das Ratifizierungsgesetz vom 18. Juli 2009 (BGBl. II 2009, S. 799) in vergleichbarer Weise deutlich gemacht, dass der Bau des Verkehrsvorhabens politisch gewollt und als förderungswürdig bewertet wird. Absatz 1 stellt daher klar, dass die Feste Fehmarnbeltquerung den Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes entspricht und damit eine verkehrliche Notwendigkeit besteht.

Absatz 2 betrifft Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Feste Fehmarnbeltquerung. Die entsprechende Anwendung des § 17e Absatz 2 und 4 FStrG bewirkt einen gesetzlichen Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses für die Feste Fehmarnbeltquerung und stellt das Vorhaben auch insoweit mit den Fernstraßen des Bundes, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz der vordringliche Bedarf festgestellt ist, gleich.

Zu Buchstabe b)

Das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung ist wegen seines internationalen Bezugs von überragender verkehrlicher Bedeutung (siehe Begründung zu Nummer 6a). Mit der Aufnahme des Vorhabens in die Anlage wird für das kombinierte Schienen- und Straßenbauwerk hinsichtlich des Instanzenzugs ein Gleichlauf mit der eisenbahnrechtlichen Regelung geschaffen. Bereits nach der bisherigen Rechtslage ist das Bundesverwaltungsgericht für Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Feste Fehmarnbeltquerung in erster Instanz zuständig (§ 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO i.V.m. § 18e Absatz 1, Anlage 1 Nummer 4 AEG „ABS Hamburg-Öresundregion“). Mit der Fortschreibung der Anlage 1 zu § 18e AEG in Artikel 2 Nummer 9 wird die Bezeichnung des Vorhabens Nummer 4 konkretisiert (ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden – Grenze AWZ D/DK (- Kopenhagen)). Die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nach § 18e Absatz 1, Anlage 1 Nummer 4 AEG erstreckt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch auf Streitigkeiten über andere Vorhaben, über die nach § 78 VwVfG in der Planfeststellung mitentschieden worden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.07.2013, 7 A 4/12, Juris Rn. 21). Nr. 11 bestätigt diese Rechtsprechung und stellt klar, dass auch für den Straßenteil des Vorhabens, für das nach § 78 VwVfG nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts besteht.

10. Zu Artikel 1 Nummer 6b – neu – (§ 18f Absatz 1 FStrG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 6a folgende Nummer 6b einzufügen:

„6b. § 18 f Absatz 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden nach den Wörtern „Ist der sofortige Beginn“ die Wörter „des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten oder“ eingefügt.“

Begründung:

Die Änderung von § 18f Absatz 1 Satz 1 FStrG beseitigt ein Praxisproblem, das sich daraus ergeben hat, dass die Vergabe von Bauaufträgen von den Enteignungsbehörden nicht als Baubeginn anerkannt wird. Durch die Gesetzesänderung wird klargestellt, dass die Notwendigkeit des sofortigen Beginns des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten ein ausreichender Grund ist, um die vorzeitige Besitzeinweisung anordnen zu können.

11. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c (§ 18 Absatz 2 Satz 1, 2, 3, 5 und 7 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c ist § 18 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers und nach Anhörung der betroffenen Gemeinde und sonstigen Betroffenen eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn

1. mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann,
2. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden und
4. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.“

b) In Satz 2 sind die Wörter „dieser Interessen“ durch die Wörter „der Interessen nach Satz 1 Nummer 3“ zu ersetzen.

c) Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

„Sie ist dem Vorhabenträger, den anliegenden Gemeinden sowie den Betroffenen zuzustellen und ortsüblich bekannt zu machen.“

d) In Satz 5 sind die Wörter „oder Teilmaßnahmen“ zu streichen.

e) Satz 7 ist wie folgt zu fassen:

„Soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird, ist dieser durch den Träger des Vorhabens zu ersetzen.“

Begründung:

Die von den Ländern im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Regelung zur vorzeitigen Zulassung von vorbereitenden Maßnahmen wurde ohne nähere Begründung nicht übernommen.

Da den Chancen durch Beschleunigung Risiken durch Fehlinvestitionen gegenüberstehen sollte kein vorgezogener Beginn von Teilmaßnahmen, sondern nur vorbereitende Maßnahmen zugelassen werden. Vorgezogene Teilmaßnahmen können aufgrund zeitlicher oder örtlicher Entwicklung von Randbedingungen nicht mehr mit den übrigen Teilen der Baumaßnahme korrelieren und stellen daher ein hohes Risiko für den Erfolg der gesamten Maßnahme dar. Regressforderungen und die drohende Wiederherstellung des Urzustandes nach Abbruch von Bauleistungen sind nicht abschätzbare Kostenfaktoren.

Vorbereitende Maßnahmen sind z. B. Munitionsbergungen, Rodungen, CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen). Für diese ist ein neues Instrument, mit dem sie rechtssicher vorzeitig zugelassen werden können, äußerst sinnvoll. Prospektion, Rodungen und CEF-Maßnahmen können in der Tat außerordentliche Zeit in Anspruch nehmen. In einigen dieser Fälle ist eine deutliche Verkürzung der Realisierung des Vorhabens denkbar. Dies gilt insbesondere für CEF-Maßnahmen, die aus Gründen des Artenschutzes vor dem Eingriff wirksam sein müssen.

Soweit man am Begriff der Anordnung festhält, sollte diese jedoch nur auf Antrag des Vorhabenträgers ergehen. Dies sollte auch im Gesetzestext deutlich gemacht werden.

Es muss nämlich dem Vorhabenträger im Einzelfall überlassen bleiben, einen Antrag auf vorgezogene Maßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Dabei sind von ihm Aufwand (hauptsächlich personell) und Nutzen einer früheren Fertigstellung gegenüber zu stellen. Diese Beurteilungen können von der neutralen Planfeststellungsbehörde nicht geleistet werden. Sie müsste sich dazu in die Rolle des planenden Vorhabenträgers versetzen, selber Prioritäten setzen und einschätzen, welche Teilmaßnahmen technisch sinnvoll vorab anzuordnen wären. Damit würde es einer solchen Anordnung dann auch an der nötigen Bestimmtheit fehlen. Nur der Vorhabenträger kann als mit der technischen Planung und späteren Ausführungsplanung Beschäftigter richtig einschätzen und darlegen, um welche Maßnahmen es sich in dem konkreten Fall handeln muss.

Die Voraussetzung, dass mit einer positiven Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, ist hier wieder aufgenommen, denn an vorgezogenen Maßnahmen kann es kein öffentliches Interesse geben, wenn das Vorhaben nicht hinreichend wahrscheinlich umgesetzt wird. Der Gesetzestext suggeriert ansonsten, dass es darauf nicht ankomme. Dies wird entweder zu Fehlentscheidungen und damit Fehlinvestitionen führen, oder aber unzulässigen Druck auf die Planfeststellungsbehörde erzeugen.

Betroffene sind neben den betroffenen Gemeinden vorher anzuhören. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen in Rechte der Betroffenen eingreifen, sollte die Einholung des Einverständnisses normiert werden, um sicherzustellen, dass mit den Arbeiten begonnen werden kann. Es reicht zudem nicht aus, lediglich in der Begründung auszuführen, dass die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt (vgl. Seite 24 der Gesetzesbegründung, Zeile 6), zumal die Ausführungen zur Ergänzung der Duldungspflicht nach § 16a FStrG (Seite 23 zweiter Absatz) dazu in Widerspruch stehen. Wie bei der Plangenehmigung und Befreiung ist das erforderliche Einverständnis der Betroffenen ausdrücklich zu regeln (vgl. für Plangenehmigung und Befreiung § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 Absatz 6 Nummer 1 und Absatz 7 Nummer 2 VwVfG). Insgesamt sind die Voraussetzungen einer vorläufigen Anordnung im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit explizit zu normieren.

Die Formulierung zur Entschädigung ist allgemeiner formuliert worden, da es neben betroffenen Eigentümern, Pächtern usw. auch Schäden geben kann, deren Sachverwalter die öffentliche Hand ist. Beispielsweise, wenn nicht wiederherstellbare Umweltveränderungen eingetreten sind (Fällung sehr alter Bäume, die durch Nachpflanzungen allein nicht adäquat auszugleichen sind, Gewässer-Veränderungen, die nicht umgekehrt werden können). Eine allgemeine Schadenersatzregelung, die nicht auf Entschädigung von Betroffenen eingeschränkt ist wie in § 8a BImSchG oder §§ 69 Absatz 2, 17 WHG erscheint daher sinnvoller.

12. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c (§ 18 Absatz 2 AEG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den Regelungsumfang der vorläufigen Anordnung näher zu prüfen und klarzustellen, ob dieser zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt.

Begründung:

In der Einzelbegründung wird ausgeführt, dass die vorläufige Anordnung, ebenso wie der Planfeststellungsbeschluss, nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt. Gleichwohl lassen andere Aspekte des Regelungsentwurfs den Schluss zu, dass die vorläufige Anordnung auch zu einer Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt. So dürfte das Regelungsziel, insbesondere hinsichtlich der Beschleunigung der Bauzeiten, ohne die Inanspruchnahme fremder Grundstücke schwer realisierbar sein. Zudem erscheint nur bei Annahme der Inanspruchnahme fremder Grundstücke eine Entschädigungsregelung des Betroffenen erforderlich.

13. Zu Artikel 2 Nummer 6 (§ 18f AEG)

In Artikel 2 Nummer 6 ist § 18f zu streichen.

Begründung:

Die Internet-Veröffentlichung von Antrags- und UVP-relevanten Unterlagen ist bereits in § 27a VwVfG sowie in § 20 UVPG geregelt. Zur Vermeidung von Regelungslücken ist die Auffangvorschrift zu begrüßen. Jedoch sollte klargestellt werden, welcher Auslegungsumfang und welche Unterlagen durch die Veröffentlichungsregelungen erfasst werden sollen. Hier ist die Regelung derzeit zu unbestimmt und Rechtsunsicherheiten sind vorgezeichnet.

14. Zu Artikel 2 Nummer 6a – neu – (§ 18h – neu – AEG)*

In Artikel 2 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

„6a. Nach § 18g wird folgender § 18h eingefügt:

„§18h

Feste Fehmarnbeltquerung

(1) Das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødbyhavn (Ausbaustrecke/Neubaustrecke Puttgarden – seewärtige Abgrenzung der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee), das dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes dient, entspricht den Zielsetzungen des § 1. Für dieses Vorhaben stehen die eisenbahnrechtliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf fest. Diese Feststellungen sind für die Planfeststellung verbindlich.

(2) Das Planfeststellungsverfahren für die kombinierte Schienen- und Straßenverbindung des Vorhabens nach Absatz 1 richtet sich nach den Verfahrensvorschriften dieses Gesetzes. Zuständig für das Planfeststellungsverfahren ist das Land Schleswig-Holstein.

(3) § 18e Absatz 2 und 4 gelten entsprechend.“ ‘

Begründung:

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark haben am 3. September 2008 einen Vertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet. Kernstück ist der Bau einer festen Querung für den Schienen- und Straßenverkehr über den 19 km langen Fehmarnbelt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Die Fehmarnbeltquerung ist Bestandteil der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und ein wesentliches Element zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Zentraleuropa und den nordischen Ländern.

Die Feste Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødbyhavn (Ausbaustrecke/Neubaustrecke Puttgarden – seewärtige Abgrenzung der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee) ist als ein vom Königreich Dänemark finanziertes Vorhaben nicht in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz und als darüber hinaus nicht bundeseigenes Eisenbahnvorhaben auch nicht in den Bedarfsplan nach dem

* Sachzusammenhang mit Ziffer 9

Bundesschienenwegausbaugesetzes aufgenommen. Die vorgesehenen Vorschriften stellen das Vorhaben mit in den Bedarfsplänen nach dem Fernstraßenausbaugesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz ausgewiesenen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs gleich und enthalten verfahrensrechtliche Klarstellungen.

Absatz 1 stellt klar, dass für die Feste Fehmarnbeltquerung eine gesetzliche Bedarfsfeststellung besteht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts trägt eine Planfeststellung ihre Berechtigung nicht schon in sich selbst, sondern bedarf der Rechtfertigung (std. Rspr., siehe grundlegend BVerwG, Urt. v. 14.2.1975, 4 C 21.74, Juris Rn. 34). Für die fachplanerische Rechtfertigung ist es dabei erforderlich, dass die Planfeststellung gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Ist ein Vorhaben von einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung erfasst, ergibt sich die Planrechtfertigung unmittelbar hieraus (BVerwG, Urt. v. 26.10.2005, 9 A 33/04, Juris Rn. 22). Die Feste Fehmarnbeltquerung ist als ein von Dänemark finanziertes Vorhaben einer nichtbundeseigenen Eisenbahn nicht in den Bedarfsplan nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen. Gleichwohl hat der Gesetzgeber durch den Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung vom 3. September 2008 und das Ratifizierungsgesetz vom 18. Juli 2009 (BGBl. II 2009, S. 799) in vergleichbarer Weise deutlich gemacht, dass der Bau des Verkehrsvorhabens politisch gewollt und als förderungswürdig bewertet wird. Absatz 1 stellt daher klar, dass die Feste Fehmarnbeltquerung den Zielsetzungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht und damit eine verkehrliche Notwendigkeit besteht.

Absatz 2 enthält verfahrensrechtliche Regelungen für das Planfeststellungsverfahren. Für die kombinierte Schienen- und Straßenverbindung findet nach § 78 VwVfG nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Zuständigkeiten und Verfahren richten sich nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Für das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung berührt das Eisenbahnvorhaben aufgrund der technischen Anforderungen an die Bahntrassierung und den daraus resultierenden Zwangspunkten für die Planung des kombinierten Schienen- und Straßenbauwerks den größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen. Die Vorschrift bestätigt daher, dass das Planfeststellungsverfahren nach den Verfahrensvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt wird. Zuständig für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist das Land Schleswig-Holstein (Satz 2). Zuständige Behörde des Landes Schleswig-Holstein ist nach den landesrechtlichen Vorschriften (§ 1 Nummer 3 der Verordnung zur Bestimmung von Zuständigkeiten im Straßenbau und Verkehr in der Fassung vom 30. Juni 2000 (GVOBl. Schl.-H. S. 544), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. November 2017 (GVOBl. Schl.-H. S. 551, ber. GVOBl. Schl.-H. 2018 S. 159)) das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus – Amt für Planfeststellung Verkehr, das das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren für die Feste Fehmarnbeltquerung durchführt.

Absatz 3 betrifft Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Feste Fehmarnbeltquerung. Die entsprechende Anwendung des § 18e Absatz 2 und 4 AEG bewirkt einen gesetzlichen Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses für die Feste Fehmarnbeltquerung und stellt das Vorhaben auch insoweit mit den Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz der vordringliche Bedarf festgestellt ist, gleich.

15. Zu Artikel 2 Nummer 6b – neu – (§ 21 Absatz 1 Satz 1 AEG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 6a folgende Nummer 6b einzufügen:

„6b. § 21 AEG wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „Ist der sofortige Beginn“ die Wörter „des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten oder“ eingefügt.

Begründung:

Die Änderung von § 21 Absatz 1 Satz 1 AEG beseitigt ein Praxisproblem, das sich daraus ergeben hat, dass die Vergabe von Bauaufträgen von den Enteignungsbehörden nicht als Baubeginn anerkannt wird. Durch die Gesetzesänderung wird klargestellt, dass die Notwendigkeit des sofortigen Beginns des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten ein ausreichender Grund ist, um die vorzeitige Besitzeinweisung anordnen zu können.

16. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 3 Absatz 2 Satz 2 – neu – BEVVG)

In Artikel 3 Nummer 1 ist dem § 3 Absatz 2 folgender Satz anzufügen:

„Das Eisenbahn-Bundesamt schließt mit den Ländern jährliche Zielvereinbarungen, einschließlich verbindlicher Zeit- und Ressourcenplanungen, für die in den jeweiligen Ländern liegenden Maßnahmen ab.“

Begründung:

Die vorgesehene Bündelung der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde im Eisenbahnbereich beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird grundsätzlich begrüßt. Hierdurch werden Schnittstellen minimiert und die Einführung einheitlicher Standards und Arbeitsabläufe ermöglicht. Gleichzeitig werden durch diese Bündelung die Vorteile der regionalen Verankerung der bislang örtlich zuständigen Anhörungsbehörden aufgegeben. Von Seiten der Länder wird daher die Gefahr gesehen, dass regionale Besonderheiten nicht mehr in gleichem Umfang berücksichtigt werden könnten. Vor diesem Hintergrund werden regelmäßige Konsultationen zwischen dem EBA und den Ländern für erforderlich gehalten, um einen Erfahrungsaustausch zu gewährleisten. Diese münden in verbindlichen Zielvereinbarungen.

Zudem wird davon ausgegangen, dass aufgrund dieser neu geschaffenen Bündelungszuständigkeit das Personal beim EBA aufgestockt wird, um sicherzustellen, dass auch künftig beim EBA – gemessen an der Zahl und der Bedeutung der Projekte in den Ländern – stets ausreichend Personal zur Verfügung gestellt wird.

17. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 3 Absatz 2 BEVVG)

Der Bundesrat erwartet, dass das Eisenbahn-Bundesamt für die neu übertragenen Aufgaben einer Anhörungsbehörde mit entsprechendem zusätzlichen Personal ausgestattet wird.

Begründung:

Die Länder haben wiederholt die lange Verfahrensdauer beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren beklagt, die vor allem auf eine unzureichende Personalausstattung zurückzuführen ist. Die von dem Gesetzentwurf angestrebte Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren darf nicht durch eine unzureichende Personalausstattung behindert werden.

18. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 14 Absatz 2 WaStrG)

Artikel 4 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

,1. § 14 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt auf Antrag des Vorhabenträgers und nach Anhörung der zuständigen Landesbehörde und der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbänden und sonstigen Betroffenen eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn

1. mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann,
2. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden und
4. Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung der Interessen nach Satz 1 Nummer 3 und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist dem Vorhabenträger, den anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie den Betroffenen zuzustellen und ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. Die vorläufige Anordnung tritt außer Kraft, wenn nicht binnen sechs Monaten nach ihrem Erlass mit den Arbeiten begonnen wird. Soweit die Maßnahmen durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ist der frühere Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung

zurückgenommen wurde. Soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird, ist dieser durch den Träger des Vorhabens zu ersetzen. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Betrifft die vorläufige Anordnung ein Vorhaben im Sinne des § 14e Absatz 1, ist § 14e Absatz 1 und 5 in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung entsprechend anzuwenden.“

Begründung:

Die von den Ländern im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Regelung zur vorzeitigen Zulassung von vorbereitenden Maßnahmen wurde ohne nähere Begründung nicht übernommen.

Da den Chancen durch Beschleunigung Risiken durch Fehlinvestitionen gegenüberstehen sollte kein vorgezogener Beginn von Teilmaßnahmen, sondern nur vorbereitende Maßnahmen zugelassen werden. Vorgezogene Teilmaßnahmen können aufgrund zeitlicher oder örtlicher Entwicklung von Randbedingungen nicht mehr mit den übrigen Teilen der Baumaßnahme korrelieren und stellen daher ein hohes Risiko für den Erfolg der gesamten Maßnahme dar. Regressforderungen und die drohende Wiederherstellung des Urzustandes nach Abbruch von Bauleistungen sind nicht abschätzbare Kostenfaktoren.

Vorbereitende Maßnahmen sind z. B. Munitionsbergungen, Rodungen, CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen). Für diese ist ein neues Instrument, mit dem sie rechtssicher vorzeitig zugelassen werden können, äußerst sinnvoll. Prospektion, Rodungen und CEF-Maßnahmen können in der Tat außerordentliche Zeit in Anspruch nehmen. In einigen dieser Fälle ist eine deutliche Verkürzung der Realisierung des Vorhabens denkbar. Dies gilt insbesondere für CEF-Maßnahmen, die aus Gründen des Artenschutzes vor dem Eingriff wirksam sein müssen.

Soweit man am Begriff der Anordnung festhält, sollte diese jedoch nur auf Antrag des Vorhabenträgers ergehen. Dies sollte auch im Gesetzestext deutlich gemacht werden.

Es muss nämlich dem Vorhabenträger im Einzelfall überlassen bleiben, einen Antrag auf vorgezogene Maßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Dabei sind von ihm Aufwand (hauptsächlich personell) und Nutzen einer früheren Fertigstellung gegenüber zu stellen. Diese Beurteilungen können von der neutralen Planfeststellungsbehörde nicht geleistet werden. Sie müsste sich dazu in die Rolle des planenden Vorhabenträgers versetzen, selber Prioritäten setzen und einschätzen, welche Teilmaßnahmen technisch sinnvoll vorab anzuordnen wären. Damit würde es einer solchen Anordnung dann auch an der nötigen Bestimmtheit fehlen. Nur der Vorhabenträger kann als mit der technischen Planung und späteren Ausführungsplanung Beschäftigter richtig einschätzen und darlegen, um welche Maßnahmen es sich in dem konkreten Fall handeln muss.

Die Voraussetzung, dass mit einer positiven Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, ist hier wieder aufgenommen, denn an vorgezogenen Maßnahmen kann es kein öffentliches Interesse geben, wenn das Vorhaben nicht hinreichend wahrscheinlich umgesetzt wird. Der Gesetzestext suggeriert ansonsten, dass es darauf nicht ankomme. Dies wird entweder zu Fehlentscheidungen und damit Fehlinvestitionen führen, oder aber unzulässigen Druck auf die Planfeststellungsbehörde erzeugen.

Betroffene sind neben den betroffenen Gemeinden vorher anzuhören. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen in Rechte der Betroffenen eingreifen, sollte die Einholung des Einverständnisses normiert werden, um sicherzustellen, dass mit den Arbeiten begonnen werden kann. Es reicht zudem nicht aus, lediglich in der Begründung auszuführen, dass die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke berechtigt (vgl. Seite 24 der Gesetzesbegründung, Zeile 6), zumal die Ausführungen zur Ergänzung der Duldungspflicht nach § 16a FStrG (Seite 23 zweiter Absatz) dazu in Widerspruch stehen. Wie bei der Plangenehmigung und Befreiung ist das erforderliche Einverständnis der Betroffenen ausdrücklich zu regeln (vgl. für Plangenehmigung und Befreiung § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 Absatz 6 Nummer 1 und Absatz 7 Nummer 2 VwVfG). Insgesamt sind die Voraussetzungen einer vorläufigen Anordnung im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit explizit zu normieren.

Die Formulierung zur Entschädigung ist allgemeiner formuliert worden, da es neben betroffenen Eigentümern, Pächtern usw. auch Schäden geben kann, deren Sachverwalter die öffentliche Hand ist. Beispielsweise, wenn nicht wiederherstellbare Umweltveränderungen eingetreten sind (Fällung sehr alter Bäume, die durch Nachpflanzungen allein nicht adäquat auszugleichen sind, Gewässerveränderungen, die nicht

umgekehrt werden können). Eine allgemeine Schadenersatzregelung, die nicht auf Entschädigung von Betroffenen eingeschränkt ist wie in § 8a BImSchG oder §§ 69 Absatz 2, 17 WHG erscheint daher sinnvoller.

19. Zu Artikel 4 Nummer 6a – neu – (§ 20 Absatz 1 Satz 1 WaStrG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

„6a. § 20 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden nach den Wörtern „Ist der sofortige Beginn“ die Wörter „des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten oder“ eingefügt.“

Begründung:

Die Änderung beseitigt ein Praxisproblem, das sich daraus ergeben hat, dass die Vergabe von Bauaufträgen von den Enteignungsbehörden nicht als Baubeginn anerkannt wird. Durch die Änderung wird klargestellt, dass die Notwendigkeit des sofortigen Beginns des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten ein ausreichender Grund ist, um die vorzeitige Besitzeinweisung anordnen zu können.

20. Zu Artikel 4a – neu – (§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8, § 87b Absatz 1, 2 und 3 Satz 1 VwGO), Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 – neu – (Inkrafttreten)

a) Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

Die Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I Seite 686), die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I Seite 1151) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Straßen“ ersetzt.

2. § 87b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist dem Gericht auf Verlangen glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.“

b) In Absatz 2 wird nach dem Wort „einem“ das Wort „sonstigen“ eingefügt.

c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „den Absätzen 1 und 2“ durch die Wörter „dem Absatz 2“ ersetzt.“

b) Dem Artikel 5 Absatz 2 ist folgender Satz anzufügen:

„Artikel 4a Nummer 1 tritt einen Monat nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in Kraft.“

Folgeänderungen aufgrund Buchstabe a Nummer 2:

a) Im Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I Seite 3290) ist § 6 zu streichen.

b) Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b, Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe b und Artikel 4 Nummer 4 sind zu streichen.

Begründung:Zu Buchstabe aZu Nummer 1

Mittels der enumerativen erstinstanzlichen Zuständigkeitszuweisungen an das Oberverwaltungsgericht nach § 48 Absatz 1 VwGO sollen bei Vorhaben von großer Tragweite die Verfahrensdauer reduziert, die behördliche Planungsarbeit und die Investitionstätigkeit der Wirtschaft gestärkt werden (vgl. BT-Drucksache 10/171 Seite 7 ff.). Für Straßen sieht § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 VwGO bislang lediglich in Bezug auf Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts vor, soweit nicht gemäß § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO sogar eine erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts besteht. Für Planfeststellungsverfahren, die eine unter das Landesrecht fallende Straßenklasse zum Gegenstand haben, liegt dagegen die erstinstanzliche Zuständigkeit bei den Verwaltungsgerichten, so dass für diese Straßenkategorien zwei Tatsacheninstanzen eröffnet sind und das gesamte Gerichtsverfahren drei Instanzen umfassen kann.

Straßenbauvorhaben sind jedoch generell bedeutende Infrastrukturvorhaben, deren beschleunigte Umsetzung im besonderen öffentlichen Interesse liegt. Das gilt nicht nur dann, wenn es um den Bau von Bundesfernstraßen geht. Die bisherige Eröffnung zweier Tatsacheninstanzen für Straßen unterhalb der Ebene von Bundesfernstraßen ist aus Rechtsschutzgründen nicht zwingend geboten und führt zu vermeidbaren Verzögerungen bei der Umsetzung von Vorhaben. Eine Beschleunigung durch Reduzierung auf eine Tatsacheninstanz bei den Oberverwaltungsgerichten dürfte sich deshalb als zweckmäßig erweisen.

Zudem bedingt die bisherige erstinstanzliche Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte eine wenig sachgerechte Inanspruchnahme der beschränkten gerichtlichen Ressourcen: Straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren sind regelmäßig äußerst umfangreich, komplex und weisen schwierige Rechtsfragen und fachspezifische Fragestellungen auf. Gerade die Oberverwaltungsgerichte besitzen auf straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren spezialisierte Senate mit entsprechender Fachkompetenz, die in gleicher Weise bei den Verwaltungsgerichten angesichts der dort nur geringen Zahl derartiger Verfahren so nicht vorgehalten werden können. Die Fachkunde und die Routine der Oberverwaltungsgerichte in diesem Bereich sollte daher auch für Straßen unterhalb der Ebene der Bundesfernstraßen genutzt werden.

Schließlich könnten durch eine solche Rechtsänderung die derzeit besonders beanspruchten Verwaltungsgerichte entlastet werden.

Zu Nummer 2

Die Klagebegründungsfristen und die zwingende Nichtverlängerung der Frist bei nicht ausreichender Entschuldigung sollten allgemein an zentraler Stelle – in § 87 VwGO – geregelt werden. Parallele Regelungen in allen Fachgesetzen und daneben im UmwRG führen allgemein zu unübersichtlichen Regelungslandschaften und Anwendungsschwierigkeiten, da in diesen Fällen die jeweils unterschiedlichen Regelungsinhalte und das Verhältnis der Rechtsvorschriften zueinander zu klären sind. Zwar ist für die Fachgesetze des Bundes hier der Anwendungsvorrang klargestellt worden, die Länder haben jedoch keine Gesetzgebungskompetenz für derartige Regelungen. Für Infrastrukturvorhaben, die nach Landesrecht zuzulassen sind, besteht aber in gleicher Weise Beschleunigungsbedarf. Außerdem könnte mit einer Regelung in der VwGO auch eine allgemeine Beschleunigung der verwaltungsgerichtlichen Prozesse erreicht werden. Ansonsten tritt eine Beschleunigung nur für UVP-pflichtige Vorhaben und für die von den oben genannten Fachgesetzen des Bundes umfassten Vorhaben ein.

Zu Buchstabe b

Planfeststellungsbeschlüsse sind regelmäßig einer großen Zahl von Adressaten bekanntzugeben. Sie werden damit in der Regel den verschiedenen Adressaten gegenüber zu unterschiedlichen Zeiten wirksam. Es muss jedoch ein einheitlicher und klarer Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Rechtswegzuweisung bestimmt werden, um unterschiedliche Gerichtszuständigkeiten für ein und denselben Planfeststellungsbeschluss zu vermeiden. Die Frist von einem Monat ermöglicht die nötige Anpassung der Rechtsbehelfsbelehrungen, nachdem das Gesetz im Übrigen bereits am Tag nach der Verkündung in Kraft treten soll.

