

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen

A. Problem und Ziel

In dieser Legislaturperiode wurden bereits eine Reihe dringlicher Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich beschlossen. Damit wurden wichtige Voraussetzungen geschaffen, um Investitionen schneller und effektiver umsetzen zu können. Um die Mittel, die für Investitionen zur Verfügung stehen, schneller einsetzen zu können sowie die Wirkung vorangegangener Gesetze zur Planungsbeschleunigung zu erhöhen, sollen weitere Beschleunigungspotenziale realisiert werden.

B. Lösung

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht eine Reihe von beschleunigenden Maßnahmen vor. Dazu zählen u. a. Vereinfachungen im Raumordnungsrecht und bei der Genehmigung der Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Maßnahmen zur Beschleunigung der Gerichtsverfahren.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Gesetz hat keine Haushaltsausgaben des Bundes, der Länder oder der Kommunen zur Folge.

E. Erfüllungsaufwand

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 3,4 Mio. Euro entlastet.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch das Gesetz wird die Verwaltung insgesamt jährlich um rund 5,6 Mio. Euro entlastet. Die Entlastung der Landesverwaltung beläuft sich dabei auf rund 1,7 Mio. Euro pro Jahr; die der Bundesverwaltung auf rund 3,9 Mio. Euro.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 4. September 2020

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 Investitionen

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 beigelegt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 13. August 2020 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen

Vom ...

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

Artikel 1**Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung**

Die Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 181 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 48 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. die Errichtung, den Betrieb und die Änderung von Anlagen zur Nutzung von Windenergie an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern,“.

bb) In Nummer 8 werden nach dem Wort „Bundesfernstraßen“ die Wörter „und Landesstraßen“ eingefügt.

cc) In Nummer 9 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

dd) In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ee) Die folgenden Nummern 11 bis 13 werden angefügt:

„11. Planfeststellungsverfahren nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen, die für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1 350 Tonnen Tragfähigkeit zugänglich sind, unbeschadet der Nummer 9,

12. Planfeststellungsverfahren nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Wasserkraftanlagen mit einer elektrischen Nettoleistung von mehr als 100 Megawatt und

13. Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesberggesetz.“

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Abweichend von § 21e Absatz 4 des Gerichtsverfassungsgesetzes soll das Präsidium des Obergerichtsverwaltungsgerichts anordnen, dass ein Spruchkörper, der in einem Verfahren nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 bis 13 tätig geworden ist, für dieses nach einer Änderung der Geschäftsverteilung zuständig bleibt.“

2. § 50 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) In Verfahren nach Absatz 1 Nummer 6 ist § 48 Absatz 3 entsprechend anzuwenden.“

3. § 80 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. für Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur betreffen und die nicht unter Nummer 3 fallen,“.

b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Absatzes 2 Nr. 4“ durch die Wörter „Absatzes 2 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.

- c) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „Absatzes 2 Nr. 1 bis 3“ durch die Wörter „Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3a“ und die Angabe „Absatzes 2 Nr. 4“ durch die Wörter „Absatzes 2 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.
- d) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „Absatzes 2 Nr. 1“ durch die Wörter „Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.
4. In § 80a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 wird jeweils die Angabe „Abs. 2 Nr. 4“ durch die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.
5. Dem § 101 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
„Die mündliche Verhandlung soll so früh wie möglich stattfinden.“
6. § 176 wird wie folgt gefasst:

„§ 176

Bei den Verwaltungsgerichten dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 abweichend von § 29 Satz 1 des Deutschen Richtergesetzes bei einer gerichtlichen Entscheidung auch mitwirken:

1. zwei abgeordnete Richter auf Lebenszeit oder
 2. ein abgeordneter Richter auf Lebenszeit und entweder ein Richter auf Probe oder ein Richter kraft Auftrags.“
7. Nach § 188 werden die folgenden §§ 188a und 188b eingefügt:

„§ 188a

Für Angelegenheiten des Wirtschaftsrechts können besondere Kammern oder Senate gebildet werden (Wirtschaftskammern, Wirtschaftssenate). Die Sachgebiete der Wirtschaftsverfassung, Wirtschaftslenkung, Marktordnung und Außenwirtschaft, des Gewerberechts sowie des Post-, Fernmelde- und Telekommunikationsrechts sollen in den Wirtschaftskammern oder Wirtschaftssenaten zusammengefasst werden. Darüber hinaus können den Wirtschaftskammern oder Wirtschaftssenaten weitere Streitigkeiten mit einem Bezug zum Wirtschaftsrecht zugewiesen werden.

§ 188b

Für Angelegenheiten des Planungsrechts können besondere Kammern oder Senate gebildet werden (Planungskammern, Planungssenate). Die Sachgebiete der Raumordnung und Landesplanung sowie des Bauplanungs-, Bauordnungs- und Städtebauförderungsrechts sollen in den Planungskammern oder Planungssenaten zusammengefasst werden. In anderen Sachgebieten können die Planungskammern oder Planungssenate insbesondere über Streitigkeiten entscheiden, die Planfeststellungsverfahren oder anstelle einer Planfeststellung erteilte Genehmigungen betreffen.“

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 1 des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 2 Absatz 7e wird folgender Absatz 7f eingefügt:
„(7f) Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer bestehenden Betriebsanlage einschließlich der Anpassung an die anerkannten Regeln der Technik.“

2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Wird eine bestehende Betriebsanlage einer Eisenbahn erneuert, liegt nur dann eine Änderung im Sinne von Satz 1 vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Für folgende Einzelmaßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Feststellung des Planes, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht:

1. die Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS),
3. der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen und
4. die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung.

Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Träger des Vorhabens vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“

3. Dem § 21 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Die Absätze 1 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Über die vorzeitige Besitzeinweisung nach Absatz 1 entscheidet bei Unterhaltungsmaßnahmen die Enteignungsbehörde.“

4. § 22 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie für deren Unterhaltung ist die Enteignung zulässig. Die Enteignung zu Zwecken des Baus oder Ausbaus muss zur Ausführung eines nach § 18 Absatz 1 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig sein. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es im Falle von Satz 2 nicht. Die nach Landesrecht zuständige Behörde stellt die Zulässigkeit der Enteignung fest, soweit im Falle einer Unterhaltungsmaßnahme keine Festlegung in einem genehmigten oder festgestellten Plan getroffen ist.“

5. § 22b Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn erforderlich ist, haben Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte zu dulden, dass Beauftragte des Eisenbahninfrastrukturbetreibers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten angekündigt werden.“

Artikel 3

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu den §§ 63 bis 65 wie folgt gefasst:
„§ 63 Entfall der aufschiebenden Wirkung
§§ 64 bis 65 (weggefallen)“.
2. § 63 wird wie folgt gefasst:

„§ 63

Entfall der aufschiebenden Wirkung

Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung einer Windenergieanlage an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern haben keine aufschiebende Wirkung.“

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 117 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 14 die folgende Angabe eingefügt:
„§ 14a Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen“.
2. In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 6 bis 14“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14a“ ersetzt.
3. Nach § 14 wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a

Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1, soweit sie lediglich aus den folgenden Einzelmaßnahmen besteht:

1. den im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere der Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS),
2. dem barrierefreien Umbau oder der Erhöhung oder Verlängerung eines Bahnsteigs,
3. der technischen Sicherung eines Bahnübergangs,
4. der Erneuerung eines Eisenbahnübergangs sowie
5. der Erneuerung und Änderung eines Durchlasses.

(2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von weniger als 15 Kilometern,
2. die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung,
3. die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 000 Quadratmetern.

(3) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von 15 Kilometern oder mehr,
 2. die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage nach Nummer 14.8.1 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 5 000 Quadratmetern oder mehr,
 3. die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1, soweit nicht von den Absätzen 1 und 2 erfasst.“
4. Die Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ wird wie folgt geändert:

a) Nummer 14.7 wird wie folgt gefasst:

„14.7	Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs	X“.	
-------	--	-----	--

b) Nummer 14.8 wird wie folgt gefasst:

„14.8	Soweit der Bau nicht Teil des Baus eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 oder einer Bahnstromfernleitung nach Nummer 19.13 ist: Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, wenn diese eine Fläche		
14.8.1	von 5 000 m ² oder mehr in Anspruch nimmt,		A
14.8.2	von 2 000 m ² oder mehr in Anspruch nimmt.		S“.

c) Folgende Nummer 19.13 wird angefügt:

„19.13	Errichtung und Betrieb einer Bahnstromfernleitung mit einer Nennspannung von 110 kV bis weniger als 220 kV, soweit nicht von Nummer 14.7 erfasst,		
19.13.1	mit einer Länge von 15 km oder mehr		A
19.13.2	mit einer Länge von weniger als 15 km		S“.

Artikel 5

Änderung des Raumordnungsgesetzes

Das Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 159 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „prüft“ die Wörter „nach Maßgabe der folgenden Absätze“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 2 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Die Verfahrensunterlagen sollen in einem verkehrüblichen elektronischen Format eingereicht werden.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter „öffentlich auszulegen“ durch die Wörter „im Internet zu veröffentlichen“ ersetzt.
 - bb) Die Sätze 3 und 4 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:
„Der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme hat Anspruch darauf, dass seine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden. Ort und Dauer der Veröffentlichung sind mindestens eine Woche vor Beginn der Veröffentlichung öffentlich bekannt zu machen; dabei ist unter Angabe einer angemessenen Frist, die zumindest der Veröffentlichungsfrist entspricht, darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen abgegeben werden können und bei der Abgabe elektronische Informationstechnologien genutzt werden sollen. In der Bekanntmachung nach Satz 4 ist darauf hinzuweisen, dass und wo die Veröffentlichung im Internet nach Satz 2 erfolgt. Als zusätzliches Informationsangebot nach Satz 2 sind zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten, etwa durch Versendung oder öffentlich zugängliche Lesegeräte, zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach Feststellung der nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Behörde angemessen und zumutbar ist. Auf diese Zugangsmöglichkeiten ist in der Bekanntmachung nach Satz 4 hinzuweisen.“
 - cc) In dem neuen Satz 10 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
„(4) Das Raumordnungsverfahren ist nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen innerhalb einer Frist von sechs Monaten abzuschließen. Hält der Vorhabenträger nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens an der Realisierung der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme nach Absatz 1 Satz 1 fest, soll er zeitnah die Durchführung des hierfür erforderlichen Zulassungsverfahrens oder, sofern dies gesetzlich vorgesehen ist, des Verfahrens zur Bestimmung der Planung und Linienführung beantragen. Die nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Behörde soll der Zulassungsbehörde die Verfahrensunterlagen, die Gegenstand des Raumordnungsverfahrens waren, unverzüglich nach der Antragstellung des Vorhabenträgers in einem verkehrüblichen elektronischen Format übermitteln. Im Zulassungsverfahren soll die Prüfung auf Belange beschränkt werden, die nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens waren. Wird das Vorhaben abschnittsweise zugelassen, sollen das Raumordnungsverfahren sowie das Zulassungsverfahren oder, sofern dies gesetzlich vorgesehen ist, das Verfahren zur Bestimmung der Planung und Linienführung insoweit aufeinander abgestimmt werden.“
- e) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
„(5) Der Träger einer raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme kann die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde beantragen. Stellt der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme keinen Antrag, zeigt er dies der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde unter Beifügung der für die Raumverträglichkeitsprüfung erforderlichen Unterlagen vor Einleitung eines Zulassungsverfahrens oder, sofern dies gesetzlich vorgesehen ist,

eines Verfahrens zur Bestimmung der Planung und Linienführung an. In diesem Fall soll die für Raumordnung zuständige Landesbehörde ein Raumordnungsverfahren einleiten, wenn sie befürchtet, dass die Planung oder Maßnahme im Hinblick auf die in Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz genannten Kriterien zu raumbedeutsamen Konflikten führen wird. Die für Raumordnung zuständige Landesbehörde teilt ihre Entscheidung dem Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme innerhalb von vier Wochen nach dessen Anzeige gemäß Satz 2 mit. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen von öffentlichen Stellen des Bundes, von anderen öffentlichen Stellen, die im Auftrag des Bundes tätig sind, sowie von Personen des Privatrechts nach § 5 Absatz 1 trifft die für Raumordnung zuständige Landesbehörde die Entscheidung nach Satz 4 im Benehmen mit dieser Stelle oder Person.“

f) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „die Verpflichtung, Raumordnungsverfahren durchzuführen,“ durch die Wörter „Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

g) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens kann nur im Rahmen des Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentscheidung überprüft werden.“

2. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§ 18

Beteiligung bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen des Bundes

(1) Bei der Aufstellung des Raumordnungsplans nach § 17 Absatz 1 sind Ort und Dauer der Auslegung nach § 9 Absatz 2 mindestens eine Woche vor Beginn der Auslegung im Verkündungsblatt und auf der Internetseite der auslegenden Behörde nach § 17 Absatz 1 Satz 3 amtlich bekannt zu machen.

(2) Bei der Aufstellung der Raumordnungspläne nach § 17 Absatz 2 sind Ort und Dauer der Auslegung nach § 9 Absatz 2 mindestens eine Woche vor Beginn der Auslegung im Verkündungsblatt und auf der Internetseite der auslegenden Behörde nach § 17 Absatz 2 Satz 4 amtlich bekannt zu machen.“

Artikel 6

Änderung der Raumordnungsverordnung

§ 1 Satz 1 der Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erfolgt nur auf Grundlage eines Antrags nach § 15 Absatz 5 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes oder auf Grundlage einer Entscheidung nach § 15 Absatz 5 Satz 3 des Raumordnungsgesetzes für die nachfolgend aufgeführten Planungen und Maßnahmen, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.“

Artikel 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 5 Nummer 1 und Artikel 6 treten am ... [einsetzen: Datum desjenigen Tages des sechsten auf den Monat der Verkündung folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Tages der Verkündung übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertag nicht gibt, Datum des ersten Tages des darauffolgenden Kalendermonats] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Um die Mittel, die für Investitionen zur Verfügung stehen, schneller einsetzen zu können, sollen zur Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte weitere Beschleunigungspotenziale realisiert werden.

Die Elektrifizierung von Schienenstrecken und weitere kleinere Baumaßnahmen sollen von der Genehmigungspflicht im Allgemeinen Eisenbahngesetz freigestellt und dadurch deutlich schneller realisiert werden können.

Das Raumordnungsverfahren soll als Kann-Regelung ausgestaltet, verschlankt und besser mit dem Planfeststellungsverfahren verzahnt werden.

Das in der Verwaltungsgerichtsordnung geregelte Verwaltungsprozessrecht soll mit dem Ziel geändert werden, bedeutsame Infrastrukturvorhaben schneller realisieren zu können. Voraussetzung dafür ist auch, dass die sich an ein behördliches Zulassungsverfahren gegebenenfalls anschließenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren innerhalb eines angemessenen Zeitraums abgeschlossen werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch Artikel 1 soll die Gesamtdauer der verwaltungsgerichtlichen Verfahren durch eine Verkürzung des Instanzenzuges reduziert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird vorgeschlagen, die Eingangszuständigkeit für Streitigkeiten, die bestimmte Infrastrukturvorhaben zum Gegenstand haben, vom Verwaltungsgericht auf das Oberverwaltungsgericht bzw. den Verwaltungsgerichtshof zu verlagern. Damit fällt die Berufungsinstanz als zweite Tatsacheninstanz weg, was die Gesamtdauer der Verfahren bis zu deren rechtskräftigem Abschluss verkürzen wird.

Darüber hinaus wird eine Regelung vorgeschlagen, wonach die mündliche Verhandlung in verwaltungsgerichtlichen Verfahren so früh wie möglich stattfinden soll. Diese Regelung soll im Interesse der Verfahrensbeschleunigung dazu beitragen, die zügige Durchführung verwaltungsgerichtlicher Verfahren zu gewährleisten, insbesondere auch solcher, die infrastrukturelevante Vorhaben zum Gegenstand haben.

Durch die Artikel 2 und 4 soll die Elektrifizierung von Schienenstrecken und andere kleinere Vorhaben, zum Beispiel die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherheitstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) und die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, von der Planfeststellungs- und Plangenehmigungspflicht freigestellt werden, wenn keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Artikel 3 regelt den Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung von Windenergieanlagen an Land mit einer bestimmten Höhe. Hierdurch wird eine Verfahrensbeschleunigung bezweckt, um die Ausbauziele für Windkraft an Land zu erreichen, was für die Energiewende von zentraler Bedeutung ist.

Durch die Artikel 5 und 6 soll das Raumordnungsverfahren zukünftig im Regelfall nur noch auf Antrag des Trägers der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme durchgeführt werden. Damit soll der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme zukünftig im jeweiligen Einzelfall individuell entscheiden können, ob er die Durchführung eines vorgelagerten Raumordnungsverfahrens für sich als zielführend oder entbehrlich erachtet.

Darüber hinaus wird das Raumordnungsverfahren optimiert. Dies wird insbesondere durch die stärkere Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens und eine engere Verzahnung des Raumordnungsverfahrens mit dem Zulassungsverfahren bewirkt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für Artikel 1 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (Gerichtsverfassung, gerichtliches Verfahren).

Mit Blick auf Artikel 2 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.

Für Artikel 3 und Artikel 4 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 29 Grundgesetz (Naturschutz und Landschaftspflege).

Für die Änderung des Raumordnungsgesetzes in Artikel 5 ist der Bund im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Raumordnungsrecht (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 31 Grundgesetz) zuständig.

Artikel 74 Absatz 1 Nummer 31 Grundgesetz ist auch der Kompetenztitel für die in Artikel 6 vorgesehenen Änderungen der Raumordnungsverordnung. Die insoweit vorgesehenen Änderungen von Verwaltungsrecht erweisen sich als Anpassungen im Rahmen einer Änderung eines Sachbereichs durch den Gesetzgeber. Die wesentlichen inhaltlichen Zielsetzungen der Beschleunigung von Raumordnungsverfahren und der Verzahnung mit nachfolgenden Zulassungsverfahren erfordern aufgrund Sachzusammenhangs Regelungen sowohl im Raumordnungsgesetz als auch in der Raumordnungsverordnung. Um eine widerspruchsfreie Rechtsetzung sicherzustellen, ist ein einheitliches Rechtsetzungsverfahren erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

Durch die vorgesehenen Regelungen wird die Realisierung von Infrastrukturvorhaben beschleunigt. Dies ist im Interesse der Allgemeinheit.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die vorgesehenen Regelungen tragen zur Vereinfachung und Optimierung sowohl der Verwaltungsverfahren als auch der Verwaltungsgerichtsverfahren bei.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Das Gesetz hat keine Haushaltsausgaben des Bundes, der Länder oder der Kommunen zur Folge. Etwaigen Mehrbedarfen bei den Oberverwaltungsgerichten bzw. Verwaltungsgerichtshöfen infolge der vorgesehenen Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten dieser Gerichte stehen Minderbedarfe bei den Verwaltungsgerichten in mindestens gleicher Höhe gegenüber.

4. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch das Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht durch das Gesetz ein negativer Erfüllungsaufwand.

Die Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz sehen vor, dass Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenstrecken und weitere kleinere Maßnahmen im Bereich der Schiene von der Planfeststellungspflicht befreit werden, wenn keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Dadurch verringert sich der Aufwand beim Vorhabenträger, da er keine Unterlagen für das Genehmigungsverfahren zusammenstellen muss und die Kommunikation mit der Genehmigungsbehörde entfällt. Auf der anderen Seite müssen die fachlichen Prüfungen trotzdem

erfolgen; zudem können teilweise Einzelgenehmigungen aufgrund von Fachgesetzen wieder aufleben, für die der Vorhabenträger Unterlagen zusammenstellen muss. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Das Statistische Bundesamt hat jedoch in dem Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012 den Zeitaufwand für die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für Straßenbauprojekte berechnet. Da es sich bei den durch das Gesetz adressierten Projekten um kleine Maßnahmen handelt, werden sie zur Ermittlung der Größenordnung der möglichen Einsparung mit einer einfach gelagerten Ortsumgehung verglichen. Bei solchen Projekten geht das Statistische Bundesamt von einer Bearbeitungszeit von 284 Tagen für die Erstellung der Entwurfsunterlagen aus. Wenn durch die Befreiung von der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungspflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfiel, entspräche dies einer Einsparung von 95 Tagen und damit bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde einer Summe von 49 704 Euro pro Verfahren. Jährlich ist mit einer Fallzahl von ca. 1 000 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Bereich Schiene zu rechnen. Wenn 5 % dieser Verfahren von der neuen Regelung erfasst wären, ergäbe sich unter der oben getroffenen Annahme eine Einsparung von 2 485 200 Euro pro Jahr.

Die Änderungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeit sehen für kleine Schienenprojekte im Einzelfall den Wegfall einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. nur noch eine Vorprüfung vor. Dadurch wird der Vorhabenträger von der Erstellung der entsprechenden Unterlagen entlastet. Die Höhe der Einsparung wurde in dem oben genannten Projekt des Statistischen Bundesamtes nicht berechnet; sie wird aber pro Verfahren auf ca. 2 500 Euro geschätzt. Das entspricht unter den oben getroffenen Annahmen einer Gesamtsumme von 125 000 Euro pro Jahr.

Durch die Änderungen im Raumordnungsrecht verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit etwa 50 Raumordnungsverfahren durchgeführt, die vom Vorhabenträger vorbereitet wurden. Konkrete Bewertungen des Aufwandes zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens liegen nicht vor. Laut Statistischem Bundesamt liegt die Bearbeitungszeit für die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für ein Autobahnprojekt zwischen 519 und 2 539 Tagen, für eine Ortsumgehung zwischen 284 und 1 481 Tagen. Wenn sich die Bearbeitungszeiten gleichmäßig verteilen, kann im Durchschnitt von einer Bearbeitungszeit von 1 206 Tagen ausgegangen werden. Im Vergleich zu einem Planfeststellungsverfahren ist die Prüfungstiefe eines Raumordnungsverfahrens deutlich geringer. Es wird davon ausgegangen, dass der Aufwand für die Erstellung der Unterlagen für ein Raumordnungsverfahren im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren bei ca. 40 % liegt, das entspricht 482 Tagen. Bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde entsteht pro Verfahren ein Erfüllungsaufwand von 252 182 Euro. Die vorgesehene Fakultativstellung des Raumordnungsverfahrens wird dazu führen, dass ein Raumordnungsverfahren in Fällen, in denen seine Durchführung keinen Mehrwert bedeutet, künftig unterbleibt. Es wird davon ausgegangen, dass dies zu 50 % weniger Verfahren führen wird. Wenn pro Jahr 25 Verfahren eingespart werden und davon drei Verfahren im Bereich Schiene entfallen, entsteht ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 756 547 Euro pro Jahr.

Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von -3,4 Mio. Euro dar.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz sehen vor, dass Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenstrecken und weitere kleinere Maßnahmen im Bereich der Schiene von der Planfeststellungspflicht befreit werden, wenn keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Auf der anderen Seite können teilweise Einzelgenehmigungen aufgrund von Fachgesetzen wieder aufleben. In der Gesamtschau ist von einem verminderten Erfüllungsaufwand auszugehen. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist derzeit nicht möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die Fallzahlen ergeben wird. Ausgehend von den oben genannten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes werden auch hier die in Rede stehenden Projekte zur Ermittlung einer Größenordnung der möglichen Einsparung mit einer einfachen Ortsumgehung verglichen. Die Bearbeitungszeit liegt danach bei 148 Tagen. Das entspricht bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde einem Erfüllungsaufwand von 77 434 Euro pro Verfahren. Jährlich ist mit einer Fallzahl von ca. 1 000 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Bereich Schiene zu rechnen (siehe oben). Wenn 5 % dieser Verfahren von der neuen Regelung erfasst wären, ergäbe sich unter der oben getroffenen Annahme eine Einsparung von 3 871 680 Euro pro Jahr. Gegenzurechnen sind allerdings die Kosten für die Durchführung etwaiger Einzelgenehmigungen, die durch den Entfall des Planfeststellungsverfahrens wieder aufleben können. Zu Anzahl und Aufwand dieser Verfahren liegen jedoch keine Zahlen vor, so dass zu einer Gesamtsumme keine Angaben gemacht werden können.

Durch die Änderungen im Raumordnungsrecht verringert sich der Erfüllungsaufwand der Verwaltung auf Landesebene. Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit etwa 50 Raumordnungsverfahren durchgeführt. Konkrete Bewertungen des Verwaltungsaufwandes zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens liegen nicht vor. Laut o. g. Projekt des Statistischen Bundesamtes liegt die Bearbeitungszeit für ein Autobahnausbauprojekt zwischen 153 und 420 Tagen, für den Neubau einer Ortsumgehung zwischen 148 und 420 Tagen. Wenn sich die Bearbeitungszeiten gleichmäßig verteilen, kann im Durchschnitt von einer Bearbeitungszeit von ca. 285 Tagen ausgegangen werden. Ein Raumordnungsverfahren folgt im Wesentlichen den gleichen Prozessschritten wie ein Planfeststellungsverfahren. Auch hier erfolgt nach Antragstellung die Beteiligung betroffener Behörden, die Veröffentlichung der Unterlagen, die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen und anschließend die Erstellung des Abschlussdokuments. Die Prüfungstiefe eines Raumordnungsverfahrens ist jedoch deutlich geringer. Im Vergleich zu einem Planfeststellungsverfahren wird davon ausgegangen, dass der Zeitaufwand im Durchschnitt aber zumindest bei ca. 120 Tagen liegt. Es wird zudem davon ausgegangen, dass pro Verfahren ein Mitarbeiter im höheren Dienst für die genannte Zeit beschäftigt ist. Bei einem Verfahren entsteht somit bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde ein Erfüllungsaufwand von 62 784 Euro. Die vorgesehene Fakultativstellung des Raumordnungsverfahrens wird dazu führen, dass ein Raumordnungsverfahren in Fällen, in denen seine Durchführung keinen Mehrwert bedeutet, künftig unterbleibt. Es wird davon ausgegangen, dass dies zu 50 % weniger Verfahren führen wird. Wenn pro Jahr 25 Verfahren eingespart werden, entsteht ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 1 569 600 Euro pro Jahr.

Die neuen Regelungen zur stärkeren Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens und seiner besseren Verzahnung mit dem Zulassungsverfahren erleichtern das Verwaltungshandeln der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Landesbehörden insgesamt. Dies bewirkt eine Verringerung des zeitlichen und personellen Verfahrensaufwandes. Diese Verringerung wird pro Verfahren auf 5 232 Euro geschätzt. Die Summe ergibt sich aus dem geschätzten Arbeitsaufwand von 80 Stunden im höheren Dienst multipliziert mit den gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde. Geht man von 25 verbleibenden Verfahren aus, entsteht eine Einsparung von 130 800 Euro pro Jahr.

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht; Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher; gleichstellungspolitische und demografische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Das Gesetz hat indirekt positive Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland. Durch effizientere Planungs- und Genehmigungsverfahren lassen sich Infrastrukturprojekte schneller realisieren, die ihrerseits vorteilhaft auf gleichwertige Lebensverhältnisse wirken können.

VII. Befristung; Evaluierung

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

Innerhalb von acht Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ist eine Evaluierung der Artikel 1 bis 4 vorgesehen. Die Frist von acht Jahren ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen. Zudem soll eine zeitliche Kohärenz mit den bisher in dieser Legislaturperiode verabschiedeten Beschleunigungsgesetzen hergestellt werden. Die Artikel 1 bis 4 des vorliegenden Gesetzes wie auch alle vorangegangenen Gesetze betreffen im Wesentlichen das Zulassungsverfahren. Da sie zudem in einem engen zeitlichen Zusammenhang in Kraft getreten sind bzw. in Kraft treten, ist eine gemeinsame Evaluierung sinnvoll. Hinsichtlich der Artikel 5 und 6, die demgegenüber das Raumordnungsverfahren betreffen, ist eine Evaluierung nach fünf Jahren vorgesehen.

Durch die Evaluierung sollen Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen der Regelungen erreicht worden sind. Diese sind im Wesentlichen die Verkürzung der Gesamtdauer von verwaltungsgerichtlichen Verfahren mit Blick auf die geregelten Verfahrensgegenstände, die Beschleunigung der Projektdurchführung mit Blick auf die geregelten Einzelmaßnahmen im Bereich der Schiene sowie eine Verfahrensverkürzung durch die Flexibilisierung des Raumordnungsverfahrens.

Für die Wirkungsüberprüfung sind insbesondere die Dauer der o. g. Gerichts-, Genehmigungs- und Raumordnungsverfahren maßgeblich. Darüber hinaus ist auch personeller und zeitlicher Aufwand, der im Rahmen der Gerichtsverfahren aller angerufenen Instanzen sowie bei Planfeststellungs- und Raumordnungsbehörden entsteht, zu berücksichtigen.

Die Datengrundlagen für die Evaluierung sind nach Inkrafttreten des Gesetzes kontinuierlich von den befassten Behörden zu erfassen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

Zu Nummer 1 (§ 48)

Die Aufzählung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Oberverwaltungsgerichte bzw. Verwaltungsgerichtshöfe in § 48 Absatz 1 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung soll um wichtige infrastrukturelle Großvorhaben erweitert werden, die an Bedeutung und Komplexität mit den dort bereits genannten Projekten vergleichbar sind. Die Konzentration des gerichtlichen Verfahrens auf eine Tatsacheninstanz trägt zur Beschleunigung der Planungsverfahren insgesamt und zu schnellerer Rechtssicherheit für alle Beteiligten bei.

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 3a – neu –)

Durch die Einfügung von Nummer 3a in § 48 Absatz 1 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung soll die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auf Streitigkeiten über die Errichtung, den Betrieb und die Änderung von Anlagen zur Nutzung von Windenergie an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern ausgedehnt werden. Der Ausbau der Windenergie an Land ist unter anderem deshalb zurückgegangen, weil oftmals Rechtsstreitigkeiten über Genehmigungen geführt werden. Die Verkürzung des Instanzenzugs beschleunigt die Erwirkung einer rechtskräftigen Gerichtsentscheidung. Dies hilft, Ausbauziele für Windenergie an Land zu erreichen, was von zentraler Bedeutung für die Energiewende ist.

Zu Doppelbuchstabe bb (Nummer 8)

Die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte soll auf Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für Landesstraßen ausgedehnt werden. Straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren sind typischerweise äußerst umfangreich, komplex und weisen schwierige Rechtsfragen sowie fachspezifische Fragestellungen auf. Es handelt sich häufig um bedeutende Infrastrukturvorhaben, deren beschleunigte Umsetzung im besonderen öffentlichen Interesse liegt. Dies gilt nicht nur dann, wenn es um Bundesfernstraßen geht. Auch beim Bau oder der Änderung von Landesstraßen sind diese Voraussetzungen im Regelfall erfüllt. Die Oberverwaltungsgerichte besitzen aufgrund ihrer erstinstanzlichen Zuständigkeit für Bundesfernstraßen Senate, die auf straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren spezialisiert sind. Die Fachkunde und die Routine der Oberverwaltungsgerichte in diesem Bereich sowie der durch die Konzentration auf eine Tatsacheninstanz eintretende Beschleunigungseffekt sollen auch für Landesstraßen genutzt werden. Von einer Einbeziehung der kommunalen Straßen wird im Hinblick auf deren geringere Verkehrsbedeutung abgesehen.

Zu Doppelbuchstabe cc (Nummer 9) und Doppelbuchstabe dd (Nummer 10)

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Doppelbuchstabe ee (Nummern 11 bis 13 – neu –)

Durch Anfügung einer neuen Nummer 11 in § 48 Absatz 1 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung soll eine erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte begründet werden für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen, die für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1 350 Tonnen Tragfähigkeit zugänglich sind.

Die Verwaltungsgerichtsordnung sieht bislang für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen keine besondere Eingangszuständigkeit vor. Eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts bzw. des Bundesverwaltungsgerichts besteht nur, wenn ein Hafenprojekt mit dem Ausbau einer Bundeswasserstraße einhergeht (§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9, § 50 Absatz 1 Nummer 6 Verwaltungsgerichtsordnung). Nach Wasserrecht planfeststellungsbedürftige Hafenprojekte unterfallen dagegen bisher der Eingangszuständigkeit des

Verwaltungsgerichts. Auf diese bisherige Unterscheidung zwischen wasserstraßenrechtlicher und wasserrechtlicher Planfeststellung soll es bei der Bestimmung der gerichtlichen Eingangszuständigkeit künftig nicht mehr maßgeblich ankommen, da diese Unterscheidung nicht dem Umstand Rechnung trägt, dass auch wasserrechtlich planfeststellungsbedürftige Hafenprojekte von besonderer Komplexität und infrastruktureller Bedeutung sein können. Angesichts der herausragenden infrastrukturellen und verkehrspolitischen Bedeutung von größeren Häfen, die nicht hinter derjenigen etwa von Verkehrsflughäfen (§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 Verwaltungsgerichtsordnung) zurücksteht, soll daher auch für nach Wasserrecht planfeststellungsbedürftige größere Häfen eine Eingangszuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts begründet werden.

Soweit für wasserstraßenrechtlich planfeststellungsbedürftige Hafenprojekte nach geltendem Recht in Einzelfällen eine Eingangszuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nach § 50 Absatz 1 Nummer 6 Verwaltungsgerichtsordnung in Verbindung mit § 14e Absatz 1 Bundeswasserstraßengesetz besteht, bleibt diese aufgrund des allgemeinen Verhältnisses zwischen § 48 und § 50 Verwaltungsgerichtsordnung (vgl. Panzer, in: Schoch/Schneider/Bier, Verwaltungsgerichtsordnung, Werkstand: 37. EL Juli 2019, § 48 Randnummer 2) unberührt. Ebenfalls unberührt bleibt die erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für den Neubau oder den Ausbau von Bundeswasserstraßen nach § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Verwaltungsgerichtsordnung.

Ein Hafen ist eine Anlage bestehend aus Wasserflächen und angrenzenden Landflächen mit Einrichtungen, die zum An- und Ablegen sowie zum Be- und Entladen von Wasserfahrzeugen bzw. zum Ein- und Ausschiffen von Passagieren geeignet und bestimmt sind. Kennzeichnend für einen Hafen ist mithin die Liege-, Lade- und Löschfunktion (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 10. März 2015, 1 KN 42/13, bei juris Randnummer 32).

Allerdings ist dieser Hafenbegriff weit und umfasst auch Infrastrukturen von vergleichsweise geringer Bedeutung (vgl. EuGH, Urteil vom 9. März 2006, C-323/03, bei juris Randnummer 33), wie zum Beispiel Yachthäfen oder Häfen für kleinere Binnenschiffe. Streitigkeiten über diese kleinen Anlagen stellen die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Regel vor keine außergewöhnlichen Herausforderungen. Die Eingangszuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts soll auf Streitigkeiten über Hafenprojekte beschränkt sein, für die sie angesichts der Größe und Bedeutung des Hafens und der damit verbundenen Komplexität und Dauer eines gerichtlichen Verfahrens gerechtfertigt ist. In Anlehnung an Kriterien des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Anlage 1 Nummer 13.9.1 und 13.11.1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung; Anhang I Nummer 8 der Richtlinie 2011/92/EU), an die bereits jetzt im Wasserrecht einiger Länder die Hafenplanfeststellung anknüpft (§ 95 Absatz 1 Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein; § 6 Absatz 6 Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern), sieht § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 Verwaltungsgerichtsordnung-E eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts vor, wenn der Hafen für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1 350 Tonnen Tragfähigkeit zugänglich ist. Häfen, die diese Schwelle überschreiten, weisen typischerweise eine hohe verkehrsinfrastrukturelle und wirtschaftliche Bedeutung auf. Zugleich ermöglicht das Abgrenzungskriterium der Zugänglichkeit eine sichere Unterscheidung und ist in der Praxis einfach zu handhaben. Die Vorschrift soll sowohl für Seehäfen als auch für Binnenhäfen gelten.

Mit dem Begriff „Wasserfahrzeuge“ werden alle Boots- und Schiffstypen erfasst, einschließlich Fähren und sonstige maschinenbetriebene Fahrzeuge wie zum Beispiel Seekräne.

Die neue Nummer 12 sieht eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts für Planfeststellungen bei größeren Wasserkraftanlagen vor. Streitigkeiten um größere Wasserkraftanlagen sind komplex und aufwendig. Zugleich besteht angesichts der Bedeutung solcher Anlagen für die Energieversorgung ein erhebliches Interesse an einer schnellen Entscheidung. Erfasst sind Anlagen mit einer elektrischen Nettoleistung von mehr als 100 Megawatt. Eine entsprechende Regelung enthielt bereits der Gesetzentwurf des Bundesrates zur Änderung des Gesetzes zur Entlastung der Gerichte in der Verwaltungs- und Finanzgerichtsbarkeit sowie zur Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (BT-Drucksache 10/171, Seiten 4 und 10 f.). Der Deutsche Bundestag ist dem seinerzeit nicht gefolgt mit dem Hinweis, dass Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich relativ selten seien. Die Bedeutung erneuerbarer Energien wie der Wind- und Wasserkraft ist inzwischen jedoch erheblich gestiegen und wird absehbar weiter steigen. Mit dem Gesetz zur Einführung von Ausschreibungen für Strom aus erneuerbaren Energien und zu weiteren Änderungen des Rechts der erneuerbaren Energien vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) wurde § 48 Absatz 1 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung bereits dahingehend ergänzt, dass sich die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte außer auf Kraftwerke mit Feuerungsanlagen (§ 48

Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Verwaltungsgerichtsordnung) auch auf Einrichtungen nach § 45 Absatz 1 des Windenergie-auf-See-Gesetzes (§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4a Verwaltungsgerichtsordnung) erstreckt. Nun sollen auch größere Wasserkraftanlagen einbezogen werden.

Mit der neuen **Nummer 13** soll die erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts auf Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesberggesetz erweitert werden. Diese Verfahren sind typischerweise besonders umfangreich, komplex sowie wirtschafts-, energie- oder umweltpolitisch bedeutsam. Da diese Verfahren zudem in der Praxis selten sind, besteht ein besonderer Spezialisierungsbedarf, der auf Ebene der Verwaltungsgerichte angesichts der in der Regel kleineren Gerichtsbezirke nur schwer zu erreichen ist.

Zu Buchstabe b (§ 48 Absatz 3 – neu –) und Nummer 2 (§ 50 Absatz 2 – neu –)

Die Regelungen bezwecken die Beschleunigung der Verfahrensbearbeitung durch effizienten Einsatz der Arbeitskraft des bereits mit der Sache vertrauten Spruchkörpers. Die Beschränkung auf eine bestimmte Auswahl von Verfahren erklärt sich aus deren besonderer Komplexität. Gerade in diesen – in der Regel ohnehin schon lang andauernden – Verfahren sollte vermieden werden, dass durch einen Wechsel der Zuständigkeit weitere Zeit dadurch verloren geht, dass sich Mitglieder eines neuen Spruchkörpers erst in die Sache einarbeiten müssen.

Zwar kann das Präsidium bereits nach geltender Rechtslage gemäß § 21e Absatz 4 Gerichtsverfassungsgesetz in Verbindung mit § 4 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung anordnen, dass ein Richter oder Spruchkörper, der in einer Sache tätig geworden ist, für diese nach einer Änderung der Geschäftsverteilung zuständig bleibt. Ob das Präsidium von dieser Möglichkeit Gebrauch macht, steht jedoch in seinem Ermessen. Bei der Ermessensausübung ist die Verfahrensbeschleunigung bislang nicht notwendig ein leitender Gesichtspunkt (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. Dezember 1986, 4 CB 4/86, bei juris Randnummern 7 f., dazu, dass Sinn und Zweck insbesondere darin liegen können, dem Anschein von Manipulationen vorzubeugen). Die neuen Vorschriften rücken diesen Zweck speziell für die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 bis 13 bestimmten Fälle, für die ein besonderer Bedarf zur Beschleunigung besteht, in den Vordergrund, indem sie die Fortdauer der Zuständigkeit des Spruchkörpers zum Regelfall machen. Dabei ermöglichen die Soll-Regelungen es dem Präsidium, nach pflichtgemäßem Ermessen anders zu entscheiden, sollte ein Zuständigkeitswechsel aus wichtigem Grund oder in einem atypischen Fall erforderlich sein.

Wie § 21e Absatz 4 Gerichtsverfassungsgesetz stehen auch diese Regelungen mit der Garantie des gesetzlichen Richters, Artikel 101 Absatz 1 Satz 2 Grundgesetz, in Einklang. Sie belassen die einmal bestimmte Zuständigkeit, weshalb es zulässig ist, einzelne konkrete Verfahren von Änderungen der Geschäftsverteilung auszunehmen.

Zu Nummer 3 (§ 80)

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a – neu –)

Die Regelung bezweckt die beschleunigte Zulassung von Infrastrukturvorhaben mit überregionaler Bedeutung.

Regelmäßig besteht bei Infrastrukturprojekten aus den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur, die einen überregionalen Bezug aufweisen, ein dringendes öffentliches Interesse an einer zügigen Realisierung. Der Begriff der Zulassung ist weit zu verstehen. Er reicht über die bloße Genehmigung eines Vorhabens hinaus und erfasst etwa auch Änderungen.

Überregionale Bedeutung im Sinne der Vorschrift haben alle Infrastrukturvorhaben an Bundesverkehrswegen, da diese Verkehrswege stets Bedeutung auch für Verkehre haben, die nicht nur auf lokaler oder regionaler Ebene stattfinden. In ähnlicher Weise gilt dies für Vorhaben im Bereich der digitalen Infrastruktur, da eine lückenlose Mobilfunknetzabdeckung wesentlicher Bestandteil einer digitalen Infrastruktur ist, die zum Beispiel die Voraussetzung für den Einsatz moderner Technologien im Bereich der Automatisierung schafft (zum Beispiel automatisiertes Fahren).

Grundsätzlich überwiegt das Interesse am sofortigen Vollzug bei infrastrukturell und überregional bedeutsamen Vorhaben das Interesse Dritter an der aufschiebenden Wirkung eines gegen die Zulassungsentscheidung eingelegten Rechtsbehelfs. Deshalb ist es gerechtfertigt, die aufschiebende Wirkung durch Gesetz auszuschließen.

§ 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a Verwaltungsgerichtsordnung-E erfasst nur solche Fälle, in denen die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage nicht gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 Verwaltungsgerichtsordnung in Verbindung mit entsprechenden gesetzlichen Regelungen entfällt. Die neue Regelung lässt bestehende Sonderregelungen mithin unberührt. Zu diesen gehören insbesondere § 18e Absatz 2 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 17e Absatz 2 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz, § 14e Absatz 2 Satz 1 Bundeswasserstraßengesetz, § 10 Absatz 4 Satz 1 Luftverkehrsgesetz, § 2d Absatz 2 Satz 1 Magnetschwebbahnplanungsgesetz und § 212a Absatz 1 Baugesetzbuch.

Zu den Buchstaben b bis d (§ 80 Absatz 3 Satz 1, Absatz 5 Satz 1, Absatz 6 Satz 1) und zu Nummer 4 (§ 80a Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2)

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 5 (§ 101 Absatz 1 Satz 2 – neu –)

Dem § 101 Absatz 1 soll ein neuer Satz 2 angefügt werden, der bestimmt, dass die mündliche Verhandlung so früh wie möglich stattfinden soll. Mit dieser Soll-Regelung werden die Gerichte der Verwaltungsgerichtsbarkeit gesetzlich zu einer möglichst frühzeitigen Terminierung angeleitet. Die Regelung soll im Interesse der Verfahrensbeschleunigung dazu beitragen, die zügige Durchführung verwaltungsgerichtlicher Verfahren, insbesondere auch solcher, die infrastrukturelevante Vorhaben zum Gegenstand haben, zu gewährleisten. Zwar gilt schon heute, dass die Terminierung in erster Linie vom Verfahrensstand abhängig ist und aus organisatorischen Gründen nicht unangemessen verzögert werden darf (vgl. Nolte, Die Eigenart des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes, 2015, S. 487; BVerfG, Beschluss vom 16. Dezember 1980, 2 BvR 419/80, bei juris Randnummer 42). Dennoch erscheint es sinnvoll, die Gerichte durch eine Soll-Regelung auch gesetzlich in Richtung einer zeitnahen Terminierung zu lenken und damit darauf hinzuwirken, dass der Termin zur mündlichen Verhandlung nicht weiter hinausgeschoben wird, als es im Hinblick auf gesetzliche Fristen, auf die Geschäftslast des Gerichts und auf das Erfordernis einer sorgfältigen Terminvorbereitung geboten ist. Denn ein zeitnaher mündlicher Austausch zwischen dem Gericht und den Verfahrensbeteiligten über den Sach- und Streitstand kann zu einer Beschleunigung des Verfahrens beitragen. Zwar bietet schon § 87 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Verwaltungsgerichtsordnung die Möglichkeit zu einem frühzeitigen mündlichen Austausch zwischen Gericht und Verfahrensbeteiligten über die tatsächlichen und rechtlichen Probleme eines Falles im Rahmen eines frühen Erörterungstermins. Allerdings ist die Durchführung eines solchen Erörterungstermins nicht immer geeignet. Daher kommt der vorgeschlagenen Regelung vor allem Bedeutung in Verfahren zu, in deren Rahmen das Gericht (der vorbereitende Richter) von der Durchführung eines frühen Erörterungstermins nach § 87 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Verwaltungsgerichtsordnung absieht.

Zu Nummer 6 (§ 176 – neu –)

Infolge des erheblichen Anstiegs der gerichtlichen Asylverfahren seit 2015 sind die Verwaltungsgerichte personell deutlich verstärkt worden. Dies geschah vor allem durch die Einstellung von Proberichterinnen und Proberichtern und durch Abordnung von Lebenszeitrichterinnen und Lebenszeitrichtern aus anderen Gerichtsbarkeiten. Auch Richterinnen und Richter auf Zeit wurden zur Bewältigung des besonders hohen Arbeitsaufkommens eingesetzt.

Noch nicht alle sukzessive neu eingestellten Proberichterinnen und Proberichter sind schon zur Richterin bzw. zum Richter auf Lebenszeit ernannt worden bzw. sind „ernennungsreif“. Darüber hinaus stehen personellen Neuzugängen in den nächsten Jahren steigende Pensionierungszahlen gegenüber. Hinzu kommt eine zunehmende Flexibilisierung der Arbeitsverhältnisse in Form von Elternzeiten, Teilzeitmodellen oder Beurlaubungen.

Aufgrund dieser Umstände entstehen für Verwaltungsgerichte Schwierigkeiten, die gemäß § 29 Satz 1 Deutsches Richtergesetz erforderliche Besetzung einer Kammer mit jeweils zwei am Verwaltungsgericht auf Lebenszeit ernannten Richterinnen bzw. Richtern zu gewährleisten. Behelfen sich Präsidien damit, Lebenszeitrichterinnen bzw. Lebenszeitrichter mehreren Spruchkörpern zuzuweisen, bedeutet dies nicht nur für die betroffenen Richterinnen und Richter eine zusätzliche Belastung, sondern erschwert auch reibungslose Abläufe gerade bei komplexen Verfahren. Werden Abordnungen von Lebenszeitrichterinnen bzw. Lebenszeitrichtern zur Eignungsprüfung sowie Beförderungen zurückgestellt, hat dies negative Auswirkungen auf die Personalentwicklung.

Die Regelung erleichtert vorübergehend die Spruchkörperbesetzung und trägt zu einer Entlastung der Verwaltungsgerichte bei. Bei den abgeordneten Richterinnen und Richtern handelt es sich um solche, die bereits an einem anderen Gericht Lebenszeitrichterinnen oder Lebenszeitrichter sind und möglicherweise sogar dem Spruchkörper beim Verwaltungsgericht zuvor angehört haben. Sie bringen also mehrjährige Berufserfahrung mit. Zudem sind abgeordnete Lebenszeitrichterinnen bzw. Lebenszeitrichter – anders als Richterinnen und Richter auf Probe oder kraft Auftrags – in ihrer Unabhängigkeit besonders geschützt. Die Abordnung ist nach § 37 Absatz 2 Deutsches Richtergesetz auf eine im Vorhinein bestimmte Zeit auszusprechen. Eine vorzeitige Beendigung der Abordnung gegen den Willen der abgeordneten Lebenszeitrichterin oder des abgeordneten Lebenszeitrichters ist ausgeschlossen. Nach Abordnungsende ist diese Richterin oder dieser Richter auf der Richterplanstelle einzusetzen.

Die Ausnahmeregelung ist bis zum Ende des Jahres 2025 befristet. Es ist zu erwarten, dass sich Besetzungsprobleme durch einen (weiteren) Rückgang der Asylverfahren, zu erwartende Lebenszeiterneuerungen und den Ablauf von Abordnungen bis dahin erledigen werden.

Zu Nummer 7 (§ 188a – neu – und § 188b – neu –)

Nach den Vorschriften können in Angelegenheiten des Wirtschaftsrechts beziehungsweise des Planungsrechts besondere Wirtschafts- oder Planungsspruchkörper gebildet werden. Die Einrichtung dieser Spruchkörper steht im Ermessen.

Die Vorschriften sollen die Spezialisierung der Verwaltungsgerichtsbarkeit im Bereich wirtschafts- und infrastruktureller Verfahren fördern. Durch die Einrichtung spezialisierter Spruchkörper soll gewährleistet werden, dass in den Verfahren, in denen diese Spruchkörper gebildet werden, Richter eingesetzt werden, die besondere Kenntnisse im Wirtschafts- und Planungsrecht haben und zudem über ein besonderes Verständnis der wirtschaftlichen und planungsrechtlichen Zusammenhänge verfügen. Dies erhöht die Akzeptanz bei den Beteiligten. Zugleich können die Verfahren insbesondere im Planungsrecht deutlich beschleunigt werden, da mit der Spezialisierung die Effizienz steigt und die Planungs- und Wirtschaftsspruchkörper von anderen Materien verstärkt freigehalten werden können.

Zu § 188a – neu –

§ 188a Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung-E sieht die Einrichtung der Wirtschaftsspruchkörper vor. Die Regelung ist, abweichend von vergleichbaren Regelungen in § 188 Verwaltungsgerichtsordnung oder in § 83 Absatz 1 des Asylgesetzes, nicht als Soll-, sondern bewusst nur als Kann-Regelung gefasst. Die Verwaltungsgerichte und Oberverwaltungsgerichte unterscheiden sich stark in der Größe und im Fallaufkommen. Insbesondere bei kleineren Verwaltungsgerichten und Oberverwaltungsgerichten kann die Einrichtung spezieller Wirtschaftsspruchkörper praktisch nicht sinnvoll zu leisten sein. In diesen Fällen kann auf die Einrichtung eines speziellen Wirtschaftsspruchkörpers ganz verzichtet werden. Bei größeren Verwaltungsgerichten und Oberverwaltungsgerichten kann es demgegenüber sinnvoll sein, die erfassten Sachgebiete auf mehrere spezialisierte Wirtschaftsspruchkörper zu verteilen. Hier können mit der Einrichtung spezieller Wirtschaftsspruchkörper die oben genannten Vorteile zum Tragen kommen. Obwohl die gesetzliche Regelung nur als Kann-Vorschrift gefasst ist, wird damit zum Ausdruck gebracht, dass die Einrichtung spezieller Wirtschaftsspruchkörper grundsätzlich sachgerecht und förderungswürdig ist.

§ 188a Satz 2 Verwaltungsgerichtsordnung-E bestimmt die Sachgebiete, die bei der Einrichtung des speziellen Wirtschaftsspruchkörpers diesem regelmäßig zuzuweisen sind. Insoweit handelt es sich um eine Soll-Regelung, von der im Ausnahmefall abgewichen werden kann. Die Aufzählung orientiert sich im Wesentlichen an den im Sachgebietenkatalog verwendeten Bezeichnungen, die üblicherweise für die Geschäftsverteilung verwendet werden. Erfasst sind insbesondere die Bereiche der Wirtschaftsverfassung, Wirtschaftslenkung, Marktordnung und Außenwirtschaft (vergleiche Sachgebiet 0410 des Sachgebietenkatalogs – unter anderem Subventionsrecht, Vergaberecht, Finanzdienstleistungsaufsicht) sowie das allgemeine und besondere Gewerberecht (Gewerbeordnung, Handwerksordnung, Gaststättengesetz). Weiter erfasst sind die Bereiche des Post-, Fernmelde- und Telekommunikationsrechts.

Nach § 188a Satz 3 Verwaltungsgerichtsordnung-E können den Wirtschaftsspruchkörpern auch Angelegenheiten aus anderen Sachgebieten mit einem Bezug zum Wirtschaftsrecht zugewiesen werden. Insbesondere können die sonstigen Materien des Wirtschaftsrechts, wie etwa das Krankenhausrecht, ebenfalls den Wirtschaftsspruchkörpern zugewiesen werden. Die Einzelheiten werden durch die Geschäftsverteilung bei den Gerichten bestimmt.

Den Wirtschaftsspruchkörpern können darüber hinaus auch andere Materien ohne direkten wirtschaftsrechtlichen Bezug zugewiesen werden. Die Regelung sperrt damit nicht generell die Zuweisung anderer Materien. Der Schwerpunkt der spruchrichterlichen Tätigkeit soll jedoch bei der Entscheidung wirtschaftsrechtlicher Verfahren liegen.

Zu § 188b – neu –

§ 188b Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung-E bestimmt parallel hierzu die Einrichtung spezieller Planungsspruchkörper. Die Regelung ist ebenfalls nur als Kann- und nicht als Soll-Bestimmung formuliert. Den Gerichten soll auch insoweit die nötige Flexibilität belassen werden. Die gesetzliche Regelung bringt jedoch auch hier zum Ausdruck, dass die Einrichtung spezieller Planungsspruchkörper zur Beschleunigung von infrastrukturelevanten Verfahren grundsätzlich sachgerecht und förderungswürdig ist.

§ 188b Satz 2 Verwaltungsgerichtsordnung-E bestimmt die Sachgebiete, die dem Planungsspruchkörper zugewiesen werden sollen. Die Aufzählung orientiert sich auch insoweit an dem Sachgebietenkatalog, der üblicherweise für die Geschäftsverteilung verwendet wird. Hierzu gehören die Raumordnung und Landesplanung (vergleiche Sachgebiet 0910) sowie das Bauplanungs-, Bauordnungs- und Städtebauförderungsrecht (Sachgebiet 0920). Ob die genannten Sachgebiete, insbesondere das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, dem Planungsspruchkörper zugewiesen werden, liegt im Ermessen der für die Geschäftsverteilung zuständigen Präsidien. Möglich ist insoweit auch, dass nur bestimmte, besonders umfangreiche baurechtliche Verfahren dem Planungsspruchkörper zugewiesen werden.

§ 188b Satz 3 Verwaltungsgerichtsordnung-E bestimmt darüber hinaus, dass die Planungsspruchkörper in anderen Sachgebieten allgemein über Streitigkeiten entscheiden können, die Planfeststellungsverfahren oder anstelle einer Planfeststellung erteilte Genehmigungen betreffen. Da Streitigkeiten betreffend Planfeststellungsverfahren sehr umfangreich sein können und eine Konzentration auf wenige Spruchkörper die Kapazität der jeweiligen Kammern oder Senate übersteigen kann, ist die Zuweisung auch insoweit in das Ermessen des Präsidiums gestellt.

Wie bei den Wirtschaftsspruchkörpern können auch den Planungsspruchkörpern weitere Materien zugewiesen werden. Die Regelung sperrt damit nicht generell die Zuweisung anderer Materien. Der Schwerpunkt der spruchrichterlichen Tätigkeit soll jedoch bei der Entscheidung planungsrechtlicher Verfahren liegen. Zudem ist insbesondere bei Planungsverfahren das Ziel der Verfahrensbeschleunigung zu beachten.

Zu Artikel 2 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 7f – neu –)

Der Begriff der Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn, der bereits in der Praxis und Rechtsprechung für Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer Betriebsanlage verwendet wird, wird mit dieser Begriffsbestimmung gesetzlich definiert. Hierdurch wird die Bedeutung des Begriffs, der im Folgenden im Allgemeinen Eisenbahngesetz verwendet wird, klargestellt.

Unter die Definition fallen im Grundsatz alle zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit dienenden Maßnahmen. Wird jedoch der Grund- oder Aufriss der zu unterhaltenden Betriebsanlage wesentlich geändert, liegt keine Unterhaltungsmaßnahme, sondern eine Änderung vor. Eine erhebliche bauliche Umgestaltung oder bauliche Erweiterung stellt keine Unterhaltungsmaßnahme dar.

In Abgrenzung zur Unterhaltung einer Eisenbahnbetriebsanlage ist unter Änderung im Sinne von § 18 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit Satz 4 jede bauliche Maßnahme an einer bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage zu verstehen, die zu wesentlichen Veränderungen im Grund- und/oder Aufriss dieser Anlage führt (vgl. § 18 Absatz 1 letzter Satz Allgemeines Eisenbahngesetz) und mit dem Ziel erfolgt, die bestehende Anlage zu verlegen, neu zu dimensionieren, deren Funktion oder Gestalt zu ändern oder die Anlage zurückzubauen.

Unterhaltungsmaßnahmen umfassen die Instandhaltung einer Anlage (vgl. DIN 31051). Sie dienen der Bewahrung bzw. der Wiederherstellung des Sollzustandes einer Anlage. Im Gegensatz zur Änderung dienen Unterhaltungsmaßnahmen der Bewahrung oder Wiederherstellung eines in der Regel planungsrechtlich genehmigten Zustandes, um die Funktionsfähigkeit der Anlage bei gleichem – oder unwesentlich geänderten – Grund- und Aufriss zu erhalten, wieder herzustellen und/oder sie an neue technische Standards anzupassen. Unterhaltungsmaßnahmen liegen auch dann vor, wenn alte Anlagenteile durch neue Bauteile ausgetauscht werden, die den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und somit dem neueren Stand der Technik entsprechen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 4 – neu –)

Es wird das Kriterium der wesentlichen Änderung des Grundrisses durch das in der Praxis relevante Merkmal des Aufrisses ergänzt. Sowohl die erweiterte Inanspruchnahme der Grundfläche als auch die erweiterten Maße des Aufrisses, beispielsweise durch Ausdehnungen hinsichtlich der Seitenansicht des Bauwerks einschließlich der Fundamente, können dritte Personen in ihren Rechten betreffen. Die Beurteilung, ob eine wesentliche Änderung des Aufrisses vorliegt, ist wie bei der Änderung des Grundrisses nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu bewerten: Eine Änderung ist wesentlich, wenn z. B. durch die umfangreicheren Ausmaße des Bauwerks in Grund- und/oder Aufriss Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen oder Dritte durch die Änderung erstmals oder erheblich mehr belastet werden (siehe auch BT-Drucksache 19/15626, Seite 10 zu Artikel 1 Nummer 1).

Zu Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a – neu –)**Zu Satz 1**

Der Bau und die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen bedürfen grundsätzlich der Planfeststellung nach § 18 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz. Um einen beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen, werden mit dieser Regelung Maßnahmen der nachträglichen Elektrifizierung und Digitalisierung bestehender Schienenwege und weitere dringliche, aber wenig beeinträchtigende, kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen, wie die Anpassung von Bahnsteigen und die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung, von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen.

Die Ausnahme von dem planungsrechtlichen Genehmigungserfordernis bezieht sich auf den Bau dieser Betriebsanlagen, soweit sie als Einzelmaßnahmen realisiert werden. Lärmschutzwände, die im Zuge eines Bedarfsplanprojekts im Rahmen der Lärmvorsorge zu errichten sind, sind keine Einzelmaßnahme im Sinne dieser Regelung.

Wird eine Bahnstrecke neu errichtet oder ausgebaut, ist für das Vorhaben einschließlich der Maßnahmen der Elektrifizierung und Digitalisierung, sowie weiterer in § 18 Absatz 1 Satz 5 Allgemeines Eisenbahngesetz aufgeführter Baumaßnahmen, der Plan vor dem Bau festzustellen, d.h. das Planfeststellungsverfahren oder das Plangenehmigungsverfahren umfasst alle mit dem Neu- oder Ausbauvorhaben verbundenen Bestandteile der Betriebsanlagen. Wird hingegen eine bestehende Bahnstrecke zum Beispiel mit einer Oberleitung ausgestattet, unterliegt dieses Bauvorhaben nach dieser Ausnahmeregelung nicht der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht, wenn es als Einzelmaßnahme errichtet werden kann.

Eine Einzelmaßnahme liegt vor, wenn das Bauvorhaben als solches ohne weitere genehmigungspflichtige Änderungen anderer Bestandteile der bestehenden Bahnstrecke oder notwendiger Folgemaßnahmen umgesetzt wird. Ist im Rahmen der Elektrifizierung zum Beispiel die Aufweitung des Tunnelprofils, die Aufweitung von Kreuzungsbauwerken, das Anlegen von Geländeeinschnitten bzw. Geländeanschnitten und Böschungen oder die Änderungen an Bahnübergängen erforderlich, liegt keine Einzelmaßnahme in diesem Sinne vor.

Ebenso liegt dann keine Einzelmaßnahme vor, wenn infolge der Baumaßnahme, die von der Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt ist, weitere Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich ausgeführt werden sollen, die für sich betrachtet nach dieser Vorschrift von der Planfeststellung ebenfalls freigestellt sind. Die Baumaßnahmen stellen in diesem Fall jeweils Teile einer komplexeren Maßnahme dar, die gesamthaft zu betrachten sind.

Die Planungserleichterung für Eisenbahnbetriebsanlagen nach Nummer 2 ist auch dann anwendbar, wenn der Träger des Vorhabens die Einräumung einer Mitnutzungsmöglichkeit der Bahnbetriebsanlagen für bahnfremde Zwecke, zum Beispiel durch Mobilfunkanbieter beabsichtigt. Dies gilt zum Beispiel, wenn der Träger des Vorhabens an den im Rahmen der Digitalisierung der Bahnstrecke errichteten Masten die Anbringung von Telekommunikationsanlagen zu gestatten beabsichtigt oder hierzu aufgrund anderer Gesetze verpflichtet sein sollte. Die für eine solche Anbringung von Telekommunikationsanlagen gegebenenfalls geltenden Genehmigungspflichten blieben unberührt.

Zu Satz 2

Ist für die Errichtung des Bauvorhabens nach dieser Vorschrift nicht der Plan zuvor festzustellen, so ist auch keine anderweitige baurechtliche Zulassung erforderlich. Soweit anderweitige fachgesetzliche Genehmigungspflichten bestehen, sind diese gesondert einzuholen. Unabhängig von bestehenden Genehmigungserfordernissen hat der Träger des Vorhabens die fachgesetzlichen Vorgaben stets zu beachten und im Rahmen seines Vorhabens umzusetzen.

Der Hinweis, dass landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben, dient der Klarstellung.

Zu Satz 3

Der Träger des Vorhabens kann wie bisher für die genannten Vorhaben einen Antrag auf Planfeststellung stellen, wenn durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt, zum Beispiel des Natur- und Artenschutzes oder des Immissionsschutzes berührt werden.

Dies gilt auch, wenn mehrere fachgesetzliche Genehmigungen zum Beispiel nach den gesetzlichen Vorgaben des Naturschutzrechtes, des Immissionsschutzes, des Denkmalrechts oder anderer Regelungen erforderlich sind, die im Rahmen der Konzentrationswirkung einer Planfeststellungsentscheidung mitentschieden würden.

Das Bauvorhaben kann sich auf die privaten Rechte Dritter auswirken, zum Beispiel wenn eine Flächeninanspruchnahme erforderlich ist oder das Bauvorhaben zu mehr Verkehr auf der Schiene führt und hierdurch zum Beispiel Lärmauswirkungen zunehmen können. Ist eine privatrechtliche Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger des Vorhabens nicht möglich, kann weiterhin eine planungsrechtliche Entscheidung eingeholt werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Eigentümer oder Besitzer des betroffenen Grundstücks der Maßnahme nicht zustimmt, oder der Kreis der Betroffenen, zum Beispiel bei betriebs- und baubedingten Betroffenheiten durch Lärm und Erschütterungen, nicht ohne die Durchführung eines öffentlichen Genehmigungsverfahrens bestimmbar ist. In einem Planfeststellungsbeschluss, der zudem enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, erfolgt eine Öffentlichkeitsbeteiligung, auf deren Grundlage die Belange Dritter abgewogen und entschieden werden.

Zu Satz 4

Durch die Elektrifizierung und/oder Digitalisierung einer Bahnstrecke kann es zur Beeinträchtigung von Radar- und Funkanlagen der Bundeswehr kommen. Deshalb ist vor Umsetzung eines Vorhabens nach den Nummern 1 oder 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zwingend zu prüfen, ob dem Vorhaben militärische Belange entgegenstehen. Um dem Gedanken der Verfahrensbeschleunigung Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger innerhalb von vier Wochen zu antworten.

Zu Satz 5

Kann für das Vorhaben eine UVP-Pflicht bestehen, hat der Vorhabenträger die Feststellung des Planes nach § 18 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz zu beantragen. Die Planfeststellungsbehörde führt aufgrund dieses Antrags eine UVP-Vorprüfung durch. Besteht eine UVP-Pflicht für die geplante Baumaßnahme, ist weiterhin ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ergibt die UVP-Vorprüfung, dass keine UVP-Pflicht gegeben ist, ist das Bauvorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 5 Allgemeines Eisenbahngesetz von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen.

Zu Satz 6

Die Einhaltung der Anforderungen, insbesondere des Umwelt- und Naturschutzes, ist vom Vorhabenträger zu gewährleisten. Dazu zählt auch das Standortbescheinigungsverfahren gemäß der Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder (BEMFV). Zuständige Behörde nach § 18 Absatz 1a Satz 6 ist die für den Vollzug der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) zuständige Behörde. Für Eisenbahnen des Bundes ist nach § 4 Absatz 6 Allgemeines Eisenbahngesetz das Eisenbahn-Bundesamt zuständig (vgl. § 4 Absatz 6 Allgemeines Eisenbahngesetz, vgl. auch "Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder mit Beschluss der 54. Amtschefkonferenz in der Fassung des Beschlusses der 128. Sitzung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 17. und 18. September 2014 in Landshut" unter I); für Nichtbundeseigene Eisenbahnen die jeweils zuständige Landesbehörde. Die zuständige Behörde teilt dem Vorhabenträger das Ergebnis der Prüfung mit.

Zu Buchstabe c (§ 18 Absatz 3 – neu –)

Der Absatz 3 dient der Klarstellung, dass für Unterhaltungsmaßnahmen der Plan nicht zuvor festzustellen ist.

Zu Nummer 3 (§ 21 Absatz 8 – neu –)

Die Vorschrift dient der Klarstellung. Sie ist verhältnismäßig, da die reibungslose Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen dem Gemeinwohl dient: Die Eingriffe sind einerseits sehr beschränkt (vgl. Definition der Unterhaltung in § 2 Absatz 7), andererseits hat die Funktionsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur und damit der Verkehrsfluss eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl in Form der Ermöglichung von reibungslosem Personen- und Gütertransport auf der Schiene mit hohem volkswirtschaftlichen Nutzen.

Die in Absatz 8 beschriebene entsprechende Anwendung der Absätze 1 bis 7 gestaltet sich wie folgt: Die vorzeitige Besitzeinweisung erfolgt bei Unterhaltungsmaßnahmen, ebenso wie bislang für Bauvorhaben, für die der Plan festgestellt oder eine Plangenehmigung erteilt wird, durch Verwaltungsakt der Landesenteignungsbehörde, gegen den Rechtsschutz möglich ist. Sofern im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme ein festgestellter oder genehmigter Plan für die zu unterhaltende Anlage, zum Beispiel wegen sehr langen Zurückliegens des Baus der Anlage, nicht vorliegt oder aber der vorliegende Plan keine Regelung und damit Vorwirkung in Bezug auf die vorzeitige Besitzeinweisung für die konkrete Unterhaltungsmaßnahme enthält, so sind die Bezugnahmen auf die Planfeststellung gerade nicht anwendbar. Daher besteht auch insoweit keine Bindung der Enteignungsbehörde, vielmehr muss diese dann in eigener Zuständigkeit nach dem geltenden Landesrecht prüfen und verfahren; die Absätze 2

bis 5, 6 Satz 2 und 7 finden in diesem Fall jedoch auch Anwendung. Die verfassungsrechtlich gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die vorzeitige Besitzeinweisung sind folglich auch im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet.

Zu Nummer 4 (§ 22 Absatz 1)

Die Neufassung der Vorschrift dient der Klarstellung, dass auch eine Enteignung zum Zweck der Unterhaltung von Betriebsanlagen möglich ist. Enteignungen für Unterhaltungsmaßnahmen haben auf Grund der eingeschränkten Begrifflichkeit der Unterhaltung (s. o. zu § 2 Absatz 7f) nur einen sehr beschränkten Anwendungsbereich, da allenfalls unwesentliche Änderungen des Grundrisses und/oder Aufrisses der Anlagen vom Unterhaltungsbegriff erfasst sind.

Insoweit ist die Regelung auch verhältnismäßig, da die Eingriffe einerseits sehr beschränkt sind und andererseits die Funktionsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur und damit der Verkehrsfluss eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl in Form der Ermöglichung von reibungslosem Personen- und Gütertransport auf der Schiene hat, dies mit hohem volkswirtschaftlichen Nutzen.

Im konkreten Fall einer Enteignung zum Zwecke der Unterhaltung von Betriebsanlagen erfolgt ein Verfahren nach dem jeweiligen Landesenteignungsgesetz. Sofern im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme ein festgestellter oder genehmigter Plan für die zu unterhaltende Anlage, zum Beispiel wegen sehr langen Zurückliegens des Baus der Anlage, nicht vorliegt, ist Absatz 2 nicht anwendbar. Denn dieser erfordert das Vorliegen eines festgestellten oder genehmigten Plans und eine darin enthaltene Aussage zu der konkreten Enteignung. In diesen Fällen muss die Enteignungsbehörde eine eigene Prüfung vornehmen: Gemäß § 22 Absatz 4 Allgemeines Eisenbahngesetz gelten die Enteignungsgesetze der Länder, soweit keine abweichende Regelung in § 22 Allgemeines Eisenbahngesetz getroffen ist. Die Enteignungsgesetze der Länder gelten auch, wenn § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz nicht anwendbar ist, entweder wegen Nichtvorliegens eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung oder weil ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung zwar vorliegt, dieser oder diese aber keine Verpflichtung nach § 22a Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz enthält, nicht anwendbar ist (siehe § 22a Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz: „Soweit...“).

Die verfassungsrechtlich gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gegen Enteignungen sind folglich auch im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet.

Zu Nummer 5 (§ 22b Absatz 1)

Die Änderungen in Satz 1 dienen der redaktionellen Berichtigung der Begrifflichkeiten. Die Worte „Instandhaltung und Erneuerung“ werden in Angleichung an die durch Nummer 1 eingefügte Begriffsbestimmung in § 2 Absatz 7f (neu) durch das Wort „Unterhaltung“, und das Wort „Eisenbahnbetriebsanlagen“ wird mit Blick auf den einheitlichen Sprachgebrauch durch die Worte „Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ ersetzt. Die Begriffe „Anlieger und Hinterlieger“ werden durch den allgemeineren, im Eisenbahnbereich gebräuchlichen Begriff „Nutzungsberechtigter“ ersetzt.

Ein reibungsloser und sicherer Personen- und Gütertransport hat eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur ist der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach § 4 Absatz 3 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz verpflichtet, die Betriebsanlage in betriebssicherem Zustand zu erhalten. Betretensrechte bestehen nur, wenn dies zur Unterhaltung zwingend notwendig ist. In besonderen Ausnahmefällen ist es denkbar, dass dafür umschlossene Flächen betreten werden müssen, die zu Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitszwecken bestimmt und genutzt sind und mithin dem Schutzbereich des Artikel 13 Absatz 1 Grundgesetz unterfallen. Ein Eingriff in den genannten Schutzbereich ist dabei nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zulässig. Konkret setzt dies voraus, dass das Betreten der grundrechtlich geschützten Fläche für eine Maßnahme erforderlich und geboten sein muss, die die Vorbeugung gegen den Eintritt einer bevorstehenden dringenden Gefahr für die genannten Schutzgüter zum Inhalt hat.

Zu Artikel 3 – Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Einführung des neuen § 63 Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Zu Nummer 2 (§ 63)

Analog § 212a Baugesetzbuch sieht die Vorschrift vor, dass Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung einer Windenergieanlage an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern keine aufschiebende Wirkung haben. Ziel der Regelung ist eine Beschleunigung der Verfahren, um die Ausbauziele für Windkraft an Land zu erreichen, was von zentraler Bedeutung für die Energiewende ist. Die Regelung zur Mindesthöhe ist an die Vorgabe zur Genehmigungsbedürftigkeit in Anhang 1 Nummer 1.6 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) angelehnt.

Zu Artikel 4 – Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1 Satz 1)

Folgeänderung zum neu geschaffenen § 14a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zu Nummer 3 (§ 14a – neu –)

Die Vorschrift regelt als Spezialregelung zu § 9 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung besondere Fälle der Änderung von Schienenwegen und sonstigen Bahnbetriebsanlagen, die als Neuvorhaben von den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfasst werden.

Um einen beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen, werden mit dieser Regelung die Anforderungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung an Maßnahmen der nachträglichen Elektrifizierung und Digitalisierung bestehender Schienenwege und weitere dringliche, aber wenig beeinträchtigende, kleinräumige Änderungsmaßnahmen, wie die Anpassung von Bahnsteigen und die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung, präzisiert und teilweise erleichtert.

Absatz 1 bestimmt kleine Änderungen an den Schienenwegen und Betriebsanlagen, deren Umweltauswirkungen aufgrund des geringen Umfangs sowie, für die Phase der baulichen Errichtung der betreffenden Änderung, aufgrund der kurzen Dauer als unerheblich im Sinne des Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eingestuft werden können. Für die in Absatz 1 aufgezählten Änderungsvorhaben ist daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gefordert.

Für die in Absatz 2 aufgeführten Änderungsvorhaben kann nicht generell und für jeden Standort ausgeschlossen werden, dass sie möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen haben.

Dies gilt zum Beispiel für die Ausstattung bestehender Bahnstrecken mit Oberleitungen (Elektrifizierung), auch soweit sie lediglich auf einer Länge von weniger als 15 Kilometern erfolgt (Nummer 1). So können die Oberleitungen zum Beispiel, je nach Standort, zu Kollisionen mit geschützten Vogelarten und daraus folgendem Individuenverlust führen. Hingegen ist die baubedingte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung, die mit der Errichtung der Leitungsmasten verbunden ist, eher gering, wenn sie im unmittelbaren Streckenbereich erfolgt; ebenso sind die baubedingten Schallemissionen und Erschütterungen für derartige Maßnahmen eher gering.

Bei der Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung (Nummer 2) ist einerseits zu berücksichtigen, dass es sich um lokal begrenzte Baumaßnahmen handelt. Andererseits stellen solche Schallschutzwände Baukörper dar, die möglicherweise Barrierewirkung für geschützte Tierarten entfalten, sodass an besonders sensiblen Standorten erhebliche Umweltumweltauswirkungen nicht generell ausgeschlossen werden können. Zudem kann je nach Höhe und Länge der Schallschutzwand ein erheblicher nachteiliger Einfluss auf das Landschaftsbild nicht generell ausgeschlossen werden, etwa soweit die Maßnahme zum Beispiel in einem Landschaftsschutzgebiet erfolgt.

Ebenso kann bei der Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage, auch wenn die damit verbundene Flächeninanspruchnahme weniger als 5.000 m² beträgt, nicht unabhängig von der Lage und der konkreten Nutzung ausgeschlossen werden, dass sie zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führt.

Daher ist für die in Absatz 2 Nummer 1 bis 3 genannten Vorhaben die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung angeordnet, wenn eine entsprechend § 7 Absatz 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführte standortbezogene Vorprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass sie erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können.

Absatz 3 sieht für die dort genannten Vorhaben die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vor. Bei den in den Nummern 1 bis 3 aufgeführten Vorhaben ist eine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung auch dann durchzuführen, wenn keine besonderen örtlichen Gegebenheiten im Sinne von § 7 Absatz 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegen.

Zu Nummer 4 (Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“)

Zu Buchstabe a (Nummer 14.7)

Die Änderung und Ergänzung von Nummer 14.7 nimmt selbständig geführte Bahnstromfernleitungen vom Anwendungsbereich der Nummer 14.7 aus. Die UVP-Pflicht derartiger Vorhaben wird in der neuen Nummer 19.13 der Anlage 1 geregelt (siehe Buchstabe c).

Zu Buchstabe b (Nummer 14.8)

Mit der Änderung der Nummer 14.8 wird für den Bau von Bahnbetriebsanlagen eine Differenzierung getroffen zwischen Vorhaben, bei denen eine allgemeine Vorprüfung nach § 7 Absatz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und kleinen Vorhaben, bei denen eine standortbezogene Vorprüfung nach § 7 Absatz 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreicht. Anknüpfungspunkt ist dabei die Größe der Fläche, die von dem Vorhaben in Anspruch genommen wird. Beim Bau von Bahnbetriebsanlagen mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten. Derartige, sehr kleine Vorhaben bedürfen demnach keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zu Buchstabe c (Nummer 19.13)

Mit der neuen Nummer 19.13 der Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ wird die UVP-Pflicht von selbständig geführten Bahnstromfernleitungen, die nach den bestehenden Regelungen von Nummer 14.8 der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfasst werden, gesondert geregelt. Dadurch wird eine Differenzierung ermöglicht zwischen kürzeren Leitungen, bei denen eine standortbezogene Vorprüfung nach § 7 Absatz 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreicht und Leitungen, bei denen eine allgemeine Vorprüfung nach § 7 Absatz 1 durchzuführen ist.

Zu Artikel 5 – Änderung des Raumordnungsgesetzes

Zu Nummer 1 (§ 15)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)

Mit der Änderung soll geregelt werden, dass das Raumordnungsverfahren nach Maßgabe der Absätze 2 bis 7 durchgeführt wird. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf § 15 Absatz 5 Raumordnungsgesetz, wonach das Raumordnungsverfahren zukünftig im Regelfall nur auf Antrag des jeweiligen Vorhabenträgers durchgeführt werden soll. Damit soll der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme zukünftig im jeweiligen Einzelfall individuell entscheiden, ob er die Durchführung eines vorgelagerten Raumordnungsverfahrens für sich als zielführend oder entbehrlich ansieht. Daneben soll es bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen von der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde eingeleitet werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 2 Satz 2 – neu –)

Mit der Regelung soll die Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens weiterentwickelt werden. Indem der für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens nach § 15 Absatz 2 Satz 1 Raumordnungsgesetz zuständigen Behörde die Verfahrensunterlagen in einem verkehrüblichen elektronischen Format zur Verfügung gestellt werden sollen, soll der Ablauf des Raumordnungsverfahrens weiter beschleunigt werden. Diese Regelung ist an das bis zum 31. März 2021 befristete Planungssicherstellungsgesetz angelehnt, das auch für das Raumordnungsgesetz gilt. Die Neuregelung soll in Bezug auf das Raumordnungsverfahren Vorrang gegenüber den Regelungen des Planungssicherstellungsgesetzes haben.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Die geänderten Regelungen des Absatzes 3 zur Digitalisierung des Verfahrens sind an das bis zum 31. März 2021 befristete Planungssicherstellungsgesetz angelehnt, das auch für das Raumordnungsgesetz gilt. Die Neuregelung soll in Bezug auf das Raumordnungsverfahren Vorrang gegenüber den Regelungen des Planungssicherstellungsgesetzes haben.

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 2)

Im Sinne der weiteren Beschleunigung des Raumordnungsverfahrens (vgl. dazu auch Buchstabe b) sollen zukünftig verstärkt die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden. Daher soll die bisher vorgesehene Auslegung der Verfahrensunterlagen (regelmäßig in Papierform) im Regelfall durch die Veröffentlichung der Verfahrensunterlagen im Internet ersetzt werden.

Zu Doppelbuchstabe bb (Sätze 3 bis 7 – neu –)**Zu Satz 3 – neu –**

Die Regelung dient dem Schutz der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vorhabenträgers.

Zu Satz 4 Halbsatz 1

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung im Hinblick darauf, dass die Verfahrensunterlagen zukünftig grundsätzlich nur noch im Internet veröffentlicht werden sollen (vgl. dazu Doppelbuchstabe aa).

Zu Satz 4 Halbsatz 2

Diese Regelung soll ebenfalls der Verfahrensbeschleunigung dienen. Stellungnahmen sollen nach § 15 Absatz 3 Satz 4 Halbsatz 2 Raumordnungsgesetz unter Nutzung elektronischer Informationstechnologien abgegeben werden. Darauf ist in der Veröffentlichung hinzuweisen.

Zu Satz 5 – neu –

Es soll geregelt werden, dass in der Bekanntmachung nach § 15 Absatz 3 Satz 4 Raumordnungsgesetz darauf hinzuweisen ist, dass und wo die Veröffentlichung der Verfahrensunterlagen im Internet erfolgt.

Zu Sätzen 6 und 7 – neu –

Für den Fall, dass einer in ihren Belangen berührten öffentlichen Stelle oder einer zur Öffentlichkeit gehörenden Person die Nutzung des Internets nicht möglich sein sollte, sind gemäß § 15 Absatz 3 Satz 6 Raumordnungsgesetz weitere Informationsangebote zur Verfügung zu stellen. Hierbei soll es sich um leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten handeln. Die Verfahrensunterlagen können etwa durch die Versendung oder durch die Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Lesegeräten zur Verfügung gestellt werden, soweit dies angemessen und zumutbar ist. Bei den in der Vorschrift genannten Möglichkeiten handelt es sich um Beispiele. Der Behörde hat nach den jeweiligen Umständen diese oder andere geeignete Möglichkeiten anzubieten. Eine Versendung von Unterlagen mit der Post kann sich zum Beispiel bei einem kleinen Adressatenkreis und in Gebieten mit keinem oder nur eingeschränktem Netzzugang anbieten. Diese Regelung ist – ebenso wie § 15 Absatz 2 Satz 2 Raumordnungsgesetz – an das bis zum 31. März 2021 befristete Planungssicherstellungsgesetz angelehnt. Gemäß Satz 7 ist auf die leicht zu erreichenden Zugangsmöglichkeiten in der Veröffentlichung nach § 15 Absatz 3 Satz 4 Raumordnungsgesetz hinzuweisen.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 10 – neu –)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe d (Absatz 4)

Der bisherige Satz 2 wird Satz 1.

Mit den neuen Sätzen 2 bis 5 sollen das Raumordnungsverfahren und das für die Realisierung eines Vorhabens durchzuführende Zulassungsverfahren – oder, soweit dies gesetzlich vorgesehen ist, das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz oder nach § 13 Bundeswasserstraßengesetz – miteinander verzahnt und eng aufeinander abgestimmt werden.

Für den Fall, dass der Vorhabenträger nach positivem Abschluss des Raumordnungsverfahrens weiterhin die Absicht hat, sein Vorhaben zu realisieren, soll in Satz 2 geregelt werden, dass das nachfolgende Zulassungsverfahren oder, sofern dies gesetzlich vorgesehen ist, das Verfahren zur Bestimmung der Planung und Linienführung, beispielsweise das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz oder nach § 13 Bundeswasserstraßengesetz, möglichst zeitnah durch einen entsprechenden Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet werden soll. Dadurch sollen Synergieeffekte zwischen beiden Verfahren möglichst effektiv genutzt werden. Insbesondere soll verhindert werden, dass zwischen den Verfahren ein längerer Zeitraum liegt mit der Folge, dass im Raumordnungsverfahren erhobene Daten, Gutachten etc. zwischenzeitlich überholt sind und daher im Zulassungsverfahren zeit- und kostenaufwendig aktualisiert oder neu erhoben werden müssen. Mit Blick darauf, dass es sich nach der

Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei einem Raumordnungsverfahren regelmäßig nur um eine „gutachterliche Äußerung“ der zuständigen Raumordnungsbehörde in einem vorgelagerten Verfahren handelt (vgl. dazu etwa BVerwG, Urteil vom 13.06.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116), ist die Zulassungsbehörde im nachfolgenden Verfahren bei ihrer Entscheidung nicht an das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gebunden, sondern hat dies als sonstiges Erfordernis der Raumordnung (vgl. dazu § 4 Absatz 1 Nummer 4 Raumordnungsgesetz) lediglich zu berücksichtigen.

Um einen effektiveren und schnelleren Austausch der relevanten Verfahrensunterlagen zu erreichen, soll in Satz 3 geregelt werden, dass die nach § 15 Absatz 2 Satz 1 Raumordnungsgesetz zuständige (Raumordnungs-)Behörde der Zulassungsbehörde die Verfahrensunterlagen des Raumordnungsverfahrens nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens unverzüglich und in einem verkehrsüblichen elektronischen Format zur weiteren Verwendung übermittelt. Zu den Verfahrensunterlagen gehören neben den Unterlagen, die der Vorhabenträger vorgelegt hat, insbesondere auch alle relevanten Unterlagen, die Grundlage der Entscheidung der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Behörde waren, sowie die während der Veröffentlichung im Internet eingegangenen Stellungnahmen einschließlich ihrer fachlichen Würdigung.

Nach Satz 4 soll – verfahrensbeschleunigend – im nachfolgenden Zulassungsverfahren die Prüfung auf Belange beschränkt werden, die nicht bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens waren. Durch diese Abschichtungsmöglichkeit sollen zeitintensive Doppelprüfungen vermieden werden. Voraussetzung für diese Abschichtungsmöglichkeit ist, dass die Belange im Raumordnungsverfahren bereits in einer Detailtiefe geprüft wurden, die der Detailtiefe im nachfolgenden Zulassungsverfahren entspricht. Eine Präklusion von Einwendungen oder eine Bindung der Zulassungsbehörde an das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens im nachfolgenden Zulassungsverfahren ist mit der als Soll-Vorschrift formulierten Abschichtungsregelung nicht verbunden.

Insbesondere größere Infrastrukturvorhaben werden häufig abschnittsweise geplant und zur Zulassung beantragt. In Satz 5 soll klarstellend geregelt werden, dass in diesem Fall das Raumordnungsverfahren und das nachfolgende Zulassungsverfahren aufeinander abgestimmt durchgeführt werden sollen, damit jeder Abschnitt zeitnah realisiert werden kann.

Zu Buchstabe e (Absatz 5)

Satz 1 sieht als Regelfall vor, dass das Raumordnungsverfahren bei Vorliegen insbesondere der übrigen Voraussetzungen nach § 15 Absatz 1 Satz 1 Raumordnungsgesetz zukünftig auf Antrag des Trägers der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme durchgeführt wird.

In den Sätzen 2 und 3 soll geregelt werden, dass neben dem Recht des Vorhabenträgers, ein Raumordnungsverfahren zu beantragen (vgl. Satz 1), die für Raumordnung zuständige Landesbehörde ein Raumordnungsverfahren einleiten soll, wenn sie befürchtet, dass die Planung oder Maßnahme im Hinblick auf die in Absatz 1 Satz 2 Halbsatz 2 genannten Kriterien zu raumbedeutsamen Konflikten führen wird. Raumbedeutsame Konflikte in diesem Sinne werden in der Regel auch dann vorliegen, wenn bei linienförmigen Infrastrukturvorhaben neben der Vorzugstrasse des Vorhabenträgers großräumige Trassenalternativen in Betracht kommen. Um der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde die Prüfung zu ermöglichen, ob die vorgenannten materiellen Voraussetzungen für die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens insbesondere nach § 15 Absatz 1 Satz 1 Raumordnungsgesetz vorliegen, soll der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde die für die Raumverträglichkeitsprüfung erforderlichen Unterlagen vorlegen.

In Satz 4 soll geregelt werden, dass die für Raumordnung zuständige Landesbehörde innerhalb von vier Wochen nach Anzeige durch den Vorhabenträger gemäß Satz 2 zu prüfen hat, ob sie selbst ein Raumordnungsverfahren einzuleiten beabsichtigt. Das Ergebnis ihrer Prüfung hat sie dem Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme innerhalb dieser Frist mitzuteilen. Satz 4 dient damit der Rechtsicherheit.

Satz 5 greift den Regelungsinhalt des bisherigen Absatzes 5 auf.

Zu Buchstabe f (Absatz 6 Satz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe g (Absatz 7 – neu –)

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts handelt es sich bei einem Raumordnungsverfahren regelmäßig nur um eine „gutachterliche Äußerung“ der zuständigen Raumordnungsbehörde in einem vorgelagerten Verfahren (vgl. dazu etwa BVerwG, Urteil vom 13.06.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116). Vor diesem

Hintergrund soll in Absatz 7 klarstellend geregelt werden, dass das Raumordnungsverfahren nicht selbstständig, sondern nur im Rahmen der nachfolgenden Zulassungsentscheidung gerichtlich überprüft werden kann.

Zu Nummer 2 (§ 18)

Nach dem bisher geltenden § 18 Nummer 1 Raumordnungsgesetz waren der Ort und die Dauer der Auslegung im Verkündungsblatt der auszulegenden Behörde und in zwei überregionalen Tageszeitungen amtlich bekannt zu machen. Zukünftig soll das Bekanntmachungserfordernis in zwei überregionalen Tageszeitungen durch die Bekanntmachung im Internet ersetzt werden. Mit dieser Regelung soll eine Anpassung an vergleichbare Regelungen in anderen Fachplanungsgesetzen erfolgen. Auch soll mit der Bekanntmachung im Internet ein höherer Verbreitungsgrad als bei einer Bekanntmachung in zwei überregionalen Tageszeitungen erreicht werden. Daneben erfolgt – wie bisher – eine Veröffentlichung im jeweiligen Verkündungsblatt der auszulegenden Behörde.

Die differenzierende Regelung in den Absätzen 1 und 2 soll dem Umstand Rechnung tragen, dass bei Raumordnungsplänen nach § 17 Absatz 1 und § 17 Absatz 2 die vorbereitenden Verfahrensschritte von unterschiedlichen Behörden durchgeführt werden.

Mit Blick darauf, dass aufgrund des Verweises auf § 9 Raumordnungsgesetz für die Aufstellung der Raumordnungspläne des Bundes ohnehin das Verfahren nach § 9 Raumordnungsgesetz Anwendung findet, wird die bisherige Regelung in § 18 Nummer 2 Raumordnungsgesetz zur Verfahrenserleichterung aufgehoben.

Zu Artikel 6 – Änderung der Raumordnungsverordnung

Zu § 1 Satz 1

Es handelt sich um eine Folgeänderung im Hinblick darauf, dass das Raumordnungsverfahren zukünftig im Regelfall nur auf Antrag des jeweiligen Vorhabenträgers durchgeführt werden soll. Damit soll der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme zukünftig im jeweiligen Einzelfall individuell entscheiden, ob er die Durchführung eines vorgelagerten Raumordnungsverfahrens für sich als zielführend oder entbehrlich betrachtet. Daneben kann es bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen von der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde eingeleitet werden (vgl. dazu Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe e).

Zu Artikel 7 – Inkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Das spätere Inkrafttreten der Änderungen in Artikel 5 Nummer 1 und Artikel 6 erfolgt im Hinblick auf die Abweichungskompetenz der Länder auf dem Gebiet der Raumordnung gemäß Artikel 72 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 Grundgesetz.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes (NKR-Nr. 5340, BMVI)

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-3,4 Mio. Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-3,9 Mio. Euro
Länder Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-1,7 Mio. Euro
„One in one out“-Regel	Im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von -3,4 Mio. Euro dar.
Evaluation	Für die Artikel 1 bis 4 ist eine Evaluierung innerhalb von acht Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vorgesehen. Es soll eine zeitliche Kohärenz für eine gemeinsame Evaluierung mit den bisher in der 19. Legislaturperiode verabschiedeten Beschleunigungsgesetzen hergestellt werden. Für die Artikel 5 und 6 ist eine Evaluierung nach fünf Jahren vorgesehen.
Ziele	Die wesentlichen Ziele sind: <ul style="list-style-type: none"> – Verkürzung der Gesamtdauer verwaltungsgerichtlicher Verfahren für die Regelungsgegenstände des Gesetzes, – Beschleunigung der Projektdurchführung für die geregelten Einzelmaßnahmen im Bereich der Schiene sowie – Verfahrensverkürzung durch die Flexibilisierung des Raumordnungsverfahrens.
Indikatoren/Kriterien	– Dauer der Gerichts-, Genehmigungs- und Raumordnungsverfahren sowie
Datengrundlage	– personeller und zeitlicher Aufwand.
	– Die Datengrundlagen werden nach Inkrafttreten des Gesetzes von den betroffenen Stellen kontinuierlich erfasst.
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand im Wesentlichen nachvollziehbar dargestellt.	
Nicht dargestellt worden ist, in welchem Umfang die vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich zu einer Verkürzung der Planungs- und Genehmigungszeiten führen werden. Ist	

tatsächlich ein signifikanter Verkürzungs- bzw. Beschleunigungseffekt zu erwarten? Kann damit die Vorgabe des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 – „Damit die für Investitionen zur Verfügung stehenden Mittel in Rekordhöhe schneller realisiert werden können“ - erreicht werden? Der NKR hält es für zweckdienlich und angezeigt, diesen Zusammenhang durch geeignete quantitative Angaben zu den hier vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich und transparent zu machen. Er macht darauf aufmerksam, dass der Gesetzentwurf dazu bisher keine Hinweise enthält.

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben werden Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur in Teilen umgesetzt. Das Investitionsbeschleunigungsgesetz umfasst dabei Änderungen der Gerichtsverfahren, der umweltrechtlichen sowie allgemeinen Verwaltungsverfahren einschließlich des Raumordnungsverfahrens beim Ausbau der Infrastruktur. Die Änderungen betreffen folgenden Regelungen:

- 1) Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO),
- 2) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- 3) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
- 4) Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG),
- 5) Raumordnungsgesetz (ROG) und
- 6) Raumordnungsverordnung (ROV).

Verwaltungsgerichtsordnung

Das verwaltungsgerichtliche Verfahren soll durch eine Verkürzung des Instanzenzuges reduziert werden. Hierzu werden die Eingangszuständigkeit für Streitigkeiten, die bestimmte infrastrukturelevante Planfeststellungsverfahren zum Gegenstand haben, vom Verwaltungsgericht auf das Oberverwaltungsgericht bzw. den Verwaltungsgerichtshof verlagert. Die Berufungsinstanz als zweite Tatsacheninstanz fällt damit weg. Erfasst sind hiervon insbesondere Planfeststellungsverfahren über Landesstraßen, Vorhaben nach dem Bundesberggesetz sowie bestimmte Windenergieanlagen, Wasserkraftwerke und Häfen. Dies soll die Gesamtdauer der Verfahren bis zu deren rechtskräftigem Abschluss verkürzen.

Weitere Regelungen sind u. a. eine Soll-Vorschrift zur frühestmöglichen Eröffnung von Verwaltungsgerichtsverfahren, die Ausweitung des gesetzlichen Sofortvollzugs z.B. für Verkehrsinfrastrukturprojekte und für Windenergieanlagen sowie Regelungen zur Spruchkörperbesetzung und zur Einrichtung von Spezialspruchkörpern.

Allgemeines Eisenbahngesetz

Um den beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen, sollen diverse Maßnahmen von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen werden, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Hierzu gehören im Wesentlichen die nachträgliche Elektrifizierung und Digitalisierung bestehender Schienenwege und weitere dringliche, aber wenig beeinträchtigende kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen, wie z. B. die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherheitstechnik oder die Anpassung von Bahnsteigen.

Bundes-Immissionsschutzgesetz

Mit dem Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung von Windenergieanlagen einer bestimmten Höhe an Land soll eine Verfahrensbeschleunigung erreicht werden.

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Pflicht zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen wird zudem gelockert. Betroffen sind hier insbesondere Einzelmaßnahmen, die im Zusammenhang mit bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen stehen und jedenfalls weit überwiegend auf den vorhandenen Flächen errichtet werden. Bei der Digitalisierung von Schienenstrecken und der Erneuerung von Bahnübergängen ist somit z.B. keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr erforderlich; bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken findet eine Vorprüfung statt.

Raumordnungsgesetz und Raumordnungsverordnung

Das Raumordnungsverfahren soll künftig nur noch auf Antrag des Vorhabenträgers der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme durchgeführt werden. Damit soll der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme künftig im jeweiligen Einzelfall individuell entscheiden können, ob er die Durchführung eines vorgelagerten Raumordnungsverfahrens für sich als zielführend oder entbehrlich erachtet.

Neben dem Träger einer raumbedeutsamen Maßnahme oder Planung ist ausnahmsweise die für Raumordnung zuständige Landesbehörde antragsberechtigt, wenn zu befürchten ist, dass die Planung oder Maßnahme zu raumbedeutsamen Konflikten führen wird. Es soll sichergestellt werden, dass die für die Raumordnung zuständige Landesbehörde frühzeitig Kenntnis von einem Antrag auf Durchführung eines Zulassungsverfahrens für eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme erhält, um zeitnah entscheiden zu können, ob sie die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens einleitet.

Zudem soll eine stärkere Digitalisierung im Raumordnungsverfahren beitragen zu einem effizienten Gesamtverfahren.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand im Wesentlichen nachvollziehbar geschätzt.

Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch den Gesetzentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben entlastet die Wirtschaft um insgesamt rund 3,4 Mio. Euro.

Wegfall der Planungs- und Genehmigungspflicht

Das BMVI erwartet durch die Änderungen im Eisenbahnrecht jährliche Einsparungen für die Wirtschaft von rund 2,5 Mio. Euro. Die Annahmen hierzu basieren auf folgende Schätzung:

Vorgesehen ist, dass Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenstrecken und weitere kleinere Maßnahmen im Bereich der Schiene von der Planfeststellungspflicht befreit werden, wenn keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Der Aufwand des Vorhabenträgers verringert sich insbesondere dadurch, dass keine Unterlagen mehr für das Genehmigungsverfahren zu erstellen sind.

Das BMVI nutzt für die Bezifferung der Entlastung Angaben aus einem Projekt des Statistischen Bundesamtes „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“. Darin hat das Statistische Bundesamt den Zeitaufwand für die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für Straßenbauprojekte berechnet. Da es sich bei den im Regelungsvorhaben adressierten Projekten um kleine Maßnahmen handelt, werden sie zur Ermittlung einer Größenordnung mit einer einfach gelagerten Ortsumgebung verglichen. Bei solchen Maßnahmen geht das Statistische Bundesamt von einer Bearbeitungszeit von 284 Tagen für die Erstellung der Entwurfsunterlagen aus.

Das BMVI erwartet, dass durch die Befreiung von der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungspflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfällt. Dies entspricht einer Einsparung von 95 Tagen und damit bei Lohnkosten in Höhe von 65,40 Euro/Stunde einer Summe von 49.704 Euro pro Verfahren. Jährlich rechnet es mit einer Fallzahl von ca. 1000 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Bereich Schiene. Wenn 5 % dieser Verfahren (50 Verfahren) von der neuen Regelung erfasst sind, ergibt sich eine Einsparung von rund 2,5 Mio. Euro pro Jahr.

Änderungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch Änderungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung prognostiziert das BMVI für die Wirtschaft eine Entlastung von jährlich rund 125.000 Euro.

Für kleine Schienenprojekte kann im Einzelfall eine Umweltverträglichkeitsprüfung wegfallen oder durch eine Vorprüfung ersetzt werden. Dadurch wird der Vorhabenträger von der Erstellung der entsprechenden Unterlagen entlastet. Das BMVI schätzt die Einsparung pro Verfahren auf ca. 2.500 Euro. Das entspricht bezogen auf 50 Verfahren einer Gesamtsumme von 125.000 Euro.

Änderungen im Raumordnungsrecht

Durch die Änderungen im Raumordnungsrecht verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft um rund 800.000 Euro pro Jahr, wobei dieser Schätzung folgende Annahmen zu Grunde liegen:

Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit etwa 50 Raumordnungsverfahren durchgeführt, die vom Vorhabenträger vorbereitet wurden. Laut Statistischem Bundesamt liegt die Bearbeitungszeit für die Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für ein Autobahnprojekt zwischen 519 und 2.539 Tagen, für eine Ortsumgehung zwischen 284 und 1.481 Tagen. Wenn sich die Bearbeitungszeiten gleichmäßig verteilen, kann im Durchschnitt von einer Bearbeitungszeit von 1.206 Tagen ausgegangen werden. Im Vergleich zu einem Planfeststellungsverfahren ist die Prüfungstiefe eines Raumordnungsverfahrens deutlich geringer. Das BMVI geht davon aus, dass der Aufwand für die Erstellung der Unterlagen für ein Raumordnungsverfahren im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren bei ca. 40 % liegt, das entspricht 482 Tagen. Bei Lohnkosten von 65,40 Euro/Stunde entsteht pro Verfahren ein Erfüllungsaufwand von 252.182 Euro. Die vorgesehene Fakultativstellung des Raumordnungsverfahrens wird dazu führen, dass ein Raumordnungsverfahren in Fällen, in denen seine Durchführung keinen Mehrwert bedeutet, künftig unterbleibt. Es wird davon ausgegangen, dass dies zu 50 % weniger Verfahren führen wird. Wenn pro Jahr 25 Verfahren eingespart werden und davon drei Verfahren im Bereich Schiene entfallen, entsteht eine Entlastung in Höhe von rund 800.000 Euro pro Jahr.

Verwaltung

Für die Verwaltung rechnet das BMVI mit einer Entlastung von rund 5,6 Mio. Euro.

Änderungen im Eisenbahnrecht

Die Änderungen im Eisenbahnrecht bewirken eine Entlastung der Verwaltung von jährlich rund 3,9 Mio. Euro, die das Ressort wie folgt geschätzt hat:

Vorgesehen ist, dass Elektrifizierungsmaßnahmen von Schienenstrecken und weitere kleinere Maßnahmen im Bereich der Schiene von der Planfeststellungspflicht befreit werden, wenn keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Auf der anderen Seite können teilweise Einzelgenehmigungen aufgrund von Fachgesetzen wiederaufleben. In der Gesamtschau ist von einem verminderten Erfüllungsaufwand auszugehen. Ausgehend von Berechnungen des Statistischen Bundesamtes werden auch hier die Projekte mit einer einfachen

Ortsumgehung verglichen. Die Bearbeitungszeit liegt danach bei 148 Tagen. Das entspricht bei einem Lohnkostensatz von 65,40 Euro/Stunde einem Erfüllungsaufwand von 77.434 Euro pro Verfahren. Jährlich ist mit einer Fallzahl von ca. 1000 Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Bereich Schiene zu rechnen. Unter der Annahme, dass die Neuregelung 5 % dieser Verfahren erfasst wären, ergibt sich die jährliche Entlastung von geschätzt rund 3,9 Mio. Euro.

Die Schätzung des Ressorts ist insofern nicht vollständig, als darin Anzahl und Aufwand für Einzelgenehmigungen nicht berücksichtigt werden, die durch den Wegfall des Planfeststellungsverfahrens wiederaufleben können.

Änderungen im Raumordnungsrecht

Durch die Änderungen im Raumordnungsrecht verringert sich der Erfüllungsaufwand der Verwaltung auf Landesebene um rund 1,6 Mio. Euro pro Jahr, wobei dieser Schätzung folgende Annahmen zu Grunde liegen: Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit etwa 50 Raumordnungsverfahren durchgeführt. Nach Erkenntnissen des Statistischen Bundesamtes liegt die Bearbeitungszeit für ein Autobahnausbauprojekt zwischen 153 und 420 Tagen, für den Neubau einer Ortsumgehung zwischen 148 und 420 Tagen (Durchschnitt 285 Tage). Ein Raumordnungsverfahren folgt im Wesentlichen den gleichen Prozessschritten wie ein Planfeststellungsverfahren. Auch hier erfolgt nach Antragstellung die Beteiligung betroffener Behörden, die Veröffentlichung der Unterlagen, die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen und anschließend die Erstellung des Abschlussdokuments. Die Prüfungstiefe eines Raumordnungsverfahrens ist jedoch deutlich geringer. Im Vergleich zu einem Planfeststellungsverfahren wird davon ausgegangen, dass der Zeitaufwand im Durchschnitt aber zumindest bei ca. 120 Tagen liegt. Es wird zudem davon ausgegangen, dass pro Verfahren ein Mitarbeiter im höheren Dienst für die genannte Zeit beschäftigt ist. Für das einzelne Verfahren entsteht somit Erfüllungsaufwand von rund 62.800 Euro (Lohnkostensatz 65,40 Euro). Die vorgesehenen Rechtsänderungen werden dazu führen, dass ein Raumordnungsverfahren in Fällen, in denen seine Durchführung keinen Mehrwert bedeutet, künftig unterbleibt. Es wird davon ausgegangen, dass dies zu 50 % weniger Verfahren führen wird. Wenn demnach pro Jahr 25 Verfahren eingespart werden, ergibt sich die geschätzte Entlastung von rund 1,6 Mio. Euro.

Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens

Die neuen Regelungen zur stärkeren Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens und seiner besseren Verzahnung mit dem Zulassungsverfahren bewirken eine Verringerung des zeitlichen und personellen Verfahrensaufwandes um jährlich rund 130.000 Euro. Bei der Schätzung dieser Entlastung geht das Ressort von 25 Verfahren mit je 80 Stunden Bearbeitungsdauer (Lohnkostensatz 65,40 Euro) und damit von rund 5.200 Euro/Fall aus.

II.4 Evaluation

Die Neuregelung soll wie folgt evaluiert werden:

- Acht Jahre nach Inkrafttreten sollen die neuen Vorgaben für Verfahrensbeschleunigung überprüft werden (Artikel 1 bis 4). Die Frist von acht Jahren ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen. Zudem soll zeitliche Kohärenz mit den weiteren Beschleunigungsgesetzen der 19. Legislaturperiode hergestellt werden.
- Für die übrigen Neuregelungen ist die Evaluierung nach fünf Jahren vorgesehen.

Durch die Evaluierung soll festgestellt werden, ob und inwieweit die Gesamtdauer verwaltungsgerichtlicher Verfahren verkürzt, die Projektdurchführung im Bereich Schiene beschleunigt und Verfahrensverkürzungen durch die Flexibilisierung des Raumordnungsverfahrens erreicht worden sind (Ziele). Indikator ist insbesondere die Dauer der Gerichts-, Genehmigungs-

und Raumordnungsverfahren. Die Datengrundlagen hierfür sollen verfahrensbegleitend erfasst werden.

III. Ergebnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand im Wesentlichen nachvollziehbar dargestellt.

Nicht dargestellt worden ist, in welchem Umfang die vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich zu einer Verkürzung der Planungs- und Genehmigungszeiten führen werden. Ist tatsächlich ein signifikanter Verkürzungs- bzw. Beschleunigungseffekt zu erwarten? Kann damit die Vorgabe des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 – „Damit die für Investitionen zur Verfügung stehenden Mittel in Rekordhöhe schneller realisiert werden können“ - erreicht werden? Der NKR hält es für zweckdienlich und angezeigt, diesen Zusammenhang durch geeignete quantitative Angaben zu den hier vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich und transparent zu machen. Er macht darauf aufmerksam, dass der Gesetzentwurf dazu bisher keine Hinweise enthält.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

