

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)

A. Problem und Ziel

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode sieht vor, Baurecht durch einzelne Maßnahmengesetze zu schaffen. Auch das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sieht vor, die Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch Gesetz zu ermöglichen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die verfahrensmäßige Grundlage dafür geschaffen werden, in geeigneten Einzelfällen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Deutschen Bundestag zu genehmigen. Dieses Verfahren ist bisher gesetzlich nicht vorgesehen.

B. Lösung

Der vorliegende Gesetzentwurf regelt die Grundlage für spätere Maßnahmengesetze, die an die Stelle von behördlichen Verwaltungsakten treten können. Ferner werden Festlegungen für das Verfahren bis zum Erlass der Maßnahmengesetze für Verkehrsinfrastrukturprojekte und deren Bekanntgabe sowie für die behördlichen Zuständigkeiten getroffen.

C. Alternativen

Es könnte ein herkömmliches Verwaltungsverfahren einschließlich Herbeiführung eines Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt werden. Von diesem Regelverfahren kann in geeigneten Einzelfällen abgewichen werden, um eine behördliche Genehmigungsentscheidung durch eine gesetzliche Zulassung zu ersetzen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

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

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht durch das Gesetz ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 706.320 Euro. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 2. Dezember 2019

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 Vorbereitung der Schaffung von
Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich
(Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)

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 8. November 2019 als besonders eilbedürftig
zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der
Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nach-
gereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von
Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich****(Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Gegenstand des Gesetzes

Gegenstand dieses Gesetzes ist es, ein Verfahren zu schaffen, um anschließend den Neu- oder Ausbau sowie die Änderung von Verkehrsinfrastruktur durch Gesetz anstelle eines Verwaltungsakts zulassen zu können.

§ 2

Verkehrsinfrastrukturprojekte

Durch Maßnahmengesetz anstelle eines Verwaltungsakts kann der Deutsche Bundestag abweichend von § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von § 14 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte zulassen:

1. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing,
2. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hof über Marktredwitz und Regensburg nach Obertraubling,
3. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Halle,
4. den Neubau der Kurve von Mönchhof nach Ihringshausen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Halle,
5. die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz,
6. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld,
7. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von der deutsch-niederländischen Grenze über Kaldenkirchen, Viersen und Rheydt nach Odenkirchen,
8. die Fahrrinnenanpassung der Außenweser,
9. die Abladeoptimierung der Fahrrinnen des Mittelrheins,
10. die Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg,
11. die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals sowie
12. den Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und den Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie die Brückenhebung bei diesem Ersatzneubau.

Die Zulassung schließt die für den Betrieb des jeweiligen Verkehrsweges notwendigen Anlagen ein.

§ 3

Träger des Vorhabens; zuständige Behörde

(1) Träger des Vorhabens für die in § 2 Satz 1 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte ist die nach dem jeweiligen Fachgesetz zuständige Stelle für den Neu- oder Ausbau oder die Änderung des jeweiligen Verkehrsweges.

(2) Zuständige Behörde ist

1. für die in § 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte das Eisenbahn-Bundesamt und
2. für die in § 2 Satz 1 Nummer 8 bis 12 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

§ 4

Vorbereitendes Verfahren

(1) Für die Zulassung eines Verkehrsinfrastrukturprojektes oder von Teilen eines Verkehrsinfrastrukturprojektes nach § 2 Satz 1 durch Maßnahmengesetz wird vor Einleitung des jeweiligen Gesetzgebungsverfahrens ein vorbereitendes Verfahren durchgeführt. Der Träger des Vorhabens beantragt die Durchführung des vorbereitenden Verfahrens bei der zuständigen Behörde.

(2) Das vorbereitende Verfahren umfasst

1. die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen gemäß § 6,
2. ein Anhörungsverfahren gemäß § 7 Absatz 1 sowie
3. die Erstellung eines Abschlussberichts gemäß § 8.

(3) Auf das vorbereitende Verfahren sind die Bestimmungen für das Planfeststellungsverfahren und für daran anknüpfende Verfahren anzuwenden, soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes geregelt wird. Nicht auf das vorbereitende Verfahren anzuwenden sind

1. die §§ 18a bis 18e des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
2. die §§ 14a bis 14e des Bundeswasserstraßengesetzes und
3. die §§ 74 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(4) Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 5 wird vom Träger des Vorhabens durchgeführt. Die anderen Bestandteile des vorbereitenden Verfahrens werden von der zuständigen Behörde durchgeführt.

§ 5

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

(1) Der Träger des Vorhabens hat die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig zu unterrichten über

1. die Ziele des Verkehrsinfrastrukturprojektes,
2. die Mittel, die erforderlich sind, um das Verkehrsinfrastrukturprojekt zu verwirklichen, und
3. die voraussichtlichen Auswirkungen des Verkehrsinfrastrukturprojektes.

Er hat der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung zu geben.

(2) Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung findet vor Stellung des Antrags auf Durchführung eines vorbereitenden Verfahrens statt.

(3) Das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist der betroffenen Öffentlichkeit und der zuständigen Behörde spätestens mit der Stellung des Antrags auf Durchführung eines vorbereitenden Verfahrens, im Übrigen unverzüglich mitzuteilen.

§ 6

Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen

(1) Für die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen gilt § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die zuständige Behörde unterrichtet und berät den Träger des Vorhabens – abweichend von § 15 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – in jedem Fall entsprechend dem Planungsstand des Verkehrsinfrastrukturprojektes frühzeitig über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die er voraussichtlich in den UVP-Bericht aufnehmen muss (Untersuchungsrahmen).

(3) Abweichend von § 15 Absatz 3 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung muss vor der Unterrichtung die zuständige Behörde dem Träger des Vorhabens sowie den nach § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu beteiligenden Behörden Gelegenheit zu einer Besprechung geben.

(4) Die Besprechung hat sich auf den Gegenstand, den Umfang und die Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung und der weiteren mit dem Verkehrsinfrastrukturprojekt verbundenen Umweltprüfungen zu erstrecken.

(5) Die zuständige Behörde muss über § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung hinaus auch der betroffenen Öffentlichkeit nach § 2 Absatz 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Gelegenheit zur Teilnahme an der in Absatz 3 genannten Besprechung und zur Äußerung in dieser Besprechung geben.

§ 7

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass

1. die für das Einvernehmen nach Artikel 89 Absatz 3 des Grundgesetzes zuständige Landesbehörde bereits im Rahmen ihrer Stellungnahme nach § 73 Absatz 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine vorläufige Einschätzung zur Erteilung oder Versagung des Einvernehmens aufnimmt,
2. in der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zusätzlich darauf hinzuweisen ist, dass das Verkehrsinfrastrukturprojekt entweder durch Verwaltungsakt oder durch Erlass eines Maßnahmengesetzes zugelassen werden kann,
3. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes keine Anwendung findet.

(2) Kommt die zuständige Behörde nach Abschluss des Anhörungsverfahrens zu dem Ergebnis, dass keine triftigen Gründe für die Annahme bestehen, dass die Zulassung des Verkehrsinfrastrukturprojektes nur durch ein Maßnahmengesetz erreicht werden kann, so leitet sie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen entsprechend begründeten Entscheidungsvorschlag zu. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann auf Grundlage des Entscheidungsvorschlags davon absehen, ein Gesetzgebungsverfahren für ein Maßnahmengesetz zu veranlassen, wenn durch das Maßnahmengesetz die Zulassung des Verkehrsinfrastrukturprojektes zugunsten des Gemeinwohls nicht oder nur unwesentlich beschleunigt wird. In diesem Fall führt die nach diesem Gesetz zuständige Behörde das Verfahren über die Zulassung nach Maßgabe der Planfeststellungsregelungen, die für das jeweilige Verkehrsinfrastrukturprojekt gelten, fort.

(3) Wenn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entscheidet, dass ein Vorhaben nach § 2 Satz 1 durch Verwaltungsakt zugelassen werden soll, berichtet es dem Deutschen Bundestag hierüber unverzüglich.

§ 8

Abschlussbericht und Anlagen zum Abschlussbericht

(1) Die zuständige Behörde erstellt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens einen Abschlussbericht und leitet diesen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den für den Erlass eines Maßnahmengesetzes erforderlichen Unterlagen (Anlagen zum Abschlussbericht) zu. Erforderlich sind in der Regel die Planunterlagen mit entscheidungserheblichen Unterlagen wie zum Beispiel der UVP-Bericht, der landschaftspflegerische Begleitplan und die etwaige Stellungnahme der Europäischen Kommission nach § 34 Absatz 4 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes. Wenn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 7 Absatz 2 entscheidet, dass ein Vorhaben nach § 2 Satz 1 durch Verwaltungsakt zugelassen werden soll, ist kein Abschlussbericht zu erstellen.

(2) Soweit ein Verkehrsinfrastrukturprojekt oder Teile eines Verkehrsinfrastrukturprojektes nach § 2 Satz 1 Nummer 8 bis 12 Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt beziehungsweise berühren, bedarf der Abschlussbericht des Einvernehmens der zuständigen Landesbehörde. Über die Erteilung des Einvernehmens entscheidet die zuständige Landesbehörde innerhalb von drei Monaten, nachdem ihr die zuständige Behörde den Entwurf des Abschlussberichts übermittelt hat.

(3) Der Abschlussbericht soll bezüglich seines Aufbaus und Inhalts einem Planfeststellungsbeschluss für das jeweilige Projekt entsprechen. Er soll zumindest enthalten:

1. eine Darstellung der durch das Projekt berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung,
2. den für eine Abwägung erforderlichen Sachverhalt und dessen vorläufige Bewertung sowie Abwägungsalternativen einschließlich der Darstellung der nicht erledigten Einwendungen,
3. eine Darstellung, unter welchen Voraussetzungen das Verkehrsinfrastrukturprojekt oder Teile dieses Verkehrsinfrastrukturprojektes genehmigungsfähig ist beziehungsweise sind, insbesondere, ob dem Träger des Vorhabens zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen sind,
4. welchen Betroffenen ein Anspruch auf angemessene Entschädigung zusteht, soweit solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich sind oder mit dem Projekt oder Teilen des Projektes unvereinbar sind,
5. welche Vorbehalte aufzunehmen und welche Auflagen dem Träger des Vorhabens aufzugeben sind, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist,
6. bei Verkehrsinfrastrukturprojekten nach § 2 Satz 1 Nummer 8 bis 12 die Mitteilung über das gemäß Artikel 89 Absatz 3 des Grundgesetzes erforderliche Einvernehmen der zuständigen Landesbehörde.

Der Abschlussbericht ist so zu erstellen, dass durch ihn die Entscheidung des Deutschen Bundestages nicht vorgegenommen wird. In ihm muss so weit wie möglich Raum für eigene Abwägungen des Gesetzgebers gelassen werden.

§ 9

Zusätzliche Zugänglichmachung und Bekanntgabe des Maßnahmengesetzes

(1) Nach Verkündung des Maßnahmengesetzes im Bundesgesetzblatt übersendet die zuständige Behörde unverzüglich dem Träger des Vorhabens, denjenigen Personen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, einen Auszug aus dem Bundesgesetzblatt in Papierform.

(2) Wären mehr als 50 Auszüge aus dem Bundesgesetzblatt zu übersenden, so kann stattdessen eine öffentliche Bekanntmachung erfolgen. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der Text des Maßnahmengesetzes im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht wird, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Verkehrsinfrastrukturprojekt voraussichtlich auswirken wird; auf die Anlagen zum Gesetz kann verwiesen werden. Dem Träger des Vorhabens ist jedoch in jedem Fall die Ausgabe des Bundesgesetzblattes zu übersenden, in der das Maßnahmengesetz verkündet ist.

(3) Das Maßnahmengesetz wird zudem auf einer Internetseite der zuständigen Behörde zugänglich gemacht. In der öffentlichen Bekanntmachung ist die Internetseite anzugeben.

§ 10

Vollzugskontrolle; Unterrichtung der Europäischen Kommission

(1) Der zuständigen Behörde obliegt die Vollzugskontrolle. Sie überwacht, dass der Träger des Vorhabens die im Maßnahmengesetz festgelegten Maßnahmen gesetzeskonform umsetzt.

(2) Ist bei einem Verkehrsinfrastrukturprojekt eine Unterrichtung der Europäischen Kommission gemäß § 34 Absatz 5 des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlich, so erfolgt diese Unterrichtung durch die zuständige Behörde.

§ 11

Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen für Änderungen des Maßnahmengesetzes

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Maßnahmengesetz zu ändern, wenn nach Inkrafttreten des Maßnahmengesetzes Tatsachen bekannt werden, die der Ausführung des Verkehrsinfrastrukturprojektes oder von Teilen des Verkehrsinfrastrukturprojektes nach den getroffenen Festsetzungen entgegenstehen. Die hiervon betroffenen öffentlichen und privaten Belange sind zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen. Die Grundzüge des Maßnahmengesetzes dürfen nicht geändert werden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung die Ermächtigung nach Absatz 1 auf die zuständigen Behörden nach § 3 Absatz 2 übertragen.

(3) Für eine Rechtsverordnung, durch die ein Maßnahmengesetz geändert wird, gilt die zusätzliche Zugänglichmachung und Bekanntgabe nach § 9 entsprechend.

§ 12

Normenkontrollverfahren

Über die Gültigkeit einer Rechtsverordnung nach § 11 Absatz 1 und 2 entscheidet auf Antrag das Bundesverwaltungsgericht. § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung ist auf das Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht entsprechend anzuwenden.

§ 13

Zusätzliche Regelungen der Behörde

Ohne Erlass einer Rechtsverordnung kann die zuständige Behörde nach § 3 Absatz 2 zusätzliche Regelungen treffen,

1. soweit ihr die abschließende Entscheidung in einem Maßnahmengesetz oder in einer Rechtsverordnung nach § 12 vorbehalten ist,

2. wenn nicht voraussehbare Wirkungen des Verkehrsinfrastrukturprojektes oder einer dem Maßnahmengesetz oder einer Rechtsverordnung nach § 12 Absatz 1 oder 2 entsprechenden Anlage auf Rechte Dritter erst nach Inkrafttreten des Maßnahmengesetzes oder einer solchen Rechtsverordnung auftreten und der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangt, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen, oder
3. soweit es sich um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung handelt.

Auf das Verfahren finden die für die Planfeststellung geltenden Vorschriften Anwendung.

§ 14

Überleitung von Verfahren

(1) Ist für ein in § 2 Satz 1 genanntes Verkehrsinfrastrukturprojekt oder für Teile dieses Verkehrsinfrastrukturprojektes bereits ein Planfeststellungsverfahren nach den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eingeleitet worden, so kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur prüfen, das Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz fortzuführen.

(2) Vor einer Entscheidung muss das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die zuständige Planfeststellungsbehörde anhören.

(3) Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entschieden, dass bei einem in § 2 Satz 1 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekt, für das bereits ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden war, das Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz fortgesetzt wird, so darf das Gesetzgebungsverfahren für das Maßnahmengesetz erst eingeleitet werden, wenn das vorbereitende Verfahren durchgeführt worden ist.

§ 15

Gebühren

Das Eisenbahn-Bundesamt erhebt für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen für die Durchführung von vorbereitenden Verfahren. Die Gebührenart kann abweichend von den Vorschriften des Bundesgebührengesetzes geregelt werden.

§ 16

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Seit der Wiedervereinigung hat der Gesetzgeber mehrere Gesetzesänderungen zur Beschleunigung der Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben vorgenommen. Zuletzt trat im Dezember 2018 das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in Kraft. Der Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode sieht darüber hinaus vor, Baurecht durch einzelne Maßnahmengesetze zu schaffen. Auch das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sieht für den Bereich Schiene die Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetze vor.

II. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel des Gesetzes ist die Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung für die in diesem Gesetz bezeichneten Vorhaben und ihre beschleunigte Realisierung. Diese Beschleunigung ist auch vor dem Hintergrund wichtig, dass das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung umfangreiche Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger vorsieht.

III. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der vorliegende Gesetzentwurf schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Zulassung von 12 Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Bereichen Schiene und Wasserstraße durch Maßnahmengesetz statt durch Verwaltungsakt. Es werden die Festlegungen für das Verfahren bis zum Erlass der Maßnahmengesetze für die genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte und deren Bekanntgabe sowie die behördlichen Zuständigkeiten getroffen.

IV. Alternativen

Es könnte ein herkömmliches Verwaltungsverfahren einschließlich Herbeiführung eines Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt werden. Von diesem Regelverfahren wird in den genannten Fällen abgewichen.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für die Schienenprojekte in § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 7 ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes. Für die Wasserstraßenprojekte in § 2 Satz 1 Nummern 8 bis 12 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes. Hinsichtlich der Materie, für die dem Bund die Sachkompetenz zukommt, kann er als Annex das hierfür erforderliche Verfahren mitregeln.

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

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

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Ziel des Gesetzes ist die Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung für die in diesem Gesetz bezeichneten Vorhaben und ihre beschleunigte Realisierung.

2. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

3. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

5. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das im Gesetz festgelegte Verfahren enthält die gleichen Verfahrensschritte wie ein reguläres Planfeststellungsverfahren. Das Gesetz bewirkt daher grundsätzlich keine Änderung des Aufwands gegenüber der Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch Administrativakt. Eine rechtliche Abweichung für den privaten Träger des Vorhabens, der im Bereich Schiene das Verfahren beantragt, ergibt sich ausschließlich in folgendem Punkt:

Das Gesetz enthält eine neue Informationspflicht durch die Vorgabe, zwingend eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen; im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ist die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung fakultativ (§ 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz). Aus dieser Informationspflicht ergibt sich jedoch im Ergebnis kein zusätzlicher Aufwand. Denn der Träger des Vorhabens führt auch im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens regelmäßig eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Mithin hat die Vorgabe keine Verhaltens- und damit Aufwandsänderungen beim Vorhabenträger zur Auswirkung. Bei den entstehenden Kosten handelt es sich daher um sog. Sowieso-Kosten.

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für öffentliche Träger des Vorhabens im Bereich der Wasserstraße gilt das oben Ausgeführte. Auch hier wird lediglich die Vorgabe eingeführt, zwingend eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen (§ 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz). Auch hier handelt es sich bei den entstehenden Kosten um sog. Sowieso-Kosten (s. o.).

Da das im Gesetz festgelegte Verfahren dem Planfeststellungsverfahren entspricht, ergeben sich auch für die zuständigen Behörden, die das Verfahren durchführen, grundsätzlich keine Abweichungen.

Es entsteht aber auf Ebene des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt, sofern die Unterlagen für die Schienenprojekte vor dem 06.12.2020 eingereicht werden, durch die Durchführung des vorbereitenden Verfahrens ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 56.244 Euro pro Projekt. Dieser errechnet sich durch den geschätzten Arbeitsaufwand von ca. 860 Arbeitsstunden im höheren Dienst multipliziert mit den gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 65,40 Euro/Stunde. Dies führt jedoch insgesamt nicht zu einem höheren Erfüllungsaufwand. Denn das vorbereitende Verfahren entspricht dem im Planfeststellungsverfahren durchzuführenden Anhörungsverfahren, das ohnehin durchgeführt werden würde („Sowieso-Kosten“). Die Zuständigkeit dafür liegt bis zum 05.12.2020 allerdings bei den Bundesländern; ab dem 06.12.2020 wechselt sie zum Eisenbahn-Bundesamt. Wenn

der Antrag vorher gestellt würde, würde das Eisenbahn-Bundesamt daher mit der Verfahrensdurchführung belastet, das jeweils zuständige Land aber entsprechend entlastet. Bei den gewichteten Lohnkosten (Land) in Höhe von 60,50 Euro ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von 52.030 Euro pro Projekt. Der Unterschied ist daher als marginal zu bewerten.

Lediglich bei folgenden Punkten ergeben sich Änderungen im Vergleich zum herkömmlichen Verfahren:

Das Gesetz sieht durch die Vorgabe der Durchführung eines verbindlich und unter zusätzlicher Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit durchzuführenden Termins im Zusammenhang mit der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen (sog. „Scoping-Termin“) eine neue Informationspflicht vor; im herkömmlichen Verfahren ist dieser Termin fakultativ, vgl. § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Der zusätzliche Aufwand wird mit 100 Arbeitsstunden im höheren Dienst beziffert. Unter Zugrundelegung der gewichteten Lohnkosten pro Stunde (Bund) in Höhe von 65,40 Euro entsteht mithin ein zusätzlicher Aufwand von 6.540 Euro pro Projekt, bei 12 Projekten entspricht das 78.480 Euro.

Das Gesetz enthält eine weitere neue Informationspflicht durch die Vorgabe, zwingend einen Erörterungstermin durchzuführen; im Planfeststellungsverfahren ist die Durchführung fakultativ. Aus dieser Pflicht ergibt sich jedoch im Ergebnis kein zusätzlicher Aufwand. Denn die zuständige Behörde führt im Planfeststellungsverfahren regelmäßig einen Erörterungstermin durch. Mithin hat die Vorgabe keine Verhaltens- und damit Aufwandsänderungen beim Vorhabenträger zur Auswirkung. Bei den entstehenden Kosten handelt es sich daher um sog. Sowieso-Kosten.

Es wird davon ausgegangen, dass beim Eisenbahn-Bundesamt und bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand durch zusätzliche Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Beantwortung von Anfragen seitens des Deutschen Bundestages entsteht. Der Aufwand wird auf ca. 400 Stunden im höheren Dienst pro Projekt geschätzt. Das entspricht bei 12 Projekten insgesamt 313.920 Euro. Das entspricht insgesamt drei Dienstposten für ein Jahr in den oben genannten Behörden.

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass auch im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die fachliche Begleitung des Prozesses pro Projekt ein Mehraufwand entsteht. Dieser wird pro Projekt ebenfalls auf ca. 400 Stunden im höheren Dienst geschätzt. Das entspricht bei 12 Projekten Personalkosten in Höhe von weiteren 313.920 Euro. Das entspricht insgesamt etwa drei Dienstposten für ein Jahr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Für die Verwaltung entsteht durch das Gesetz mithin ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 706.320 Euro. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

6. Weitere Kosten

Auf Grund der Vorgabe von § 16 des Gesetzentwurfs rechnet das Eisenbahn-Bundesamt Gebühren gegenüber dem Vorhabenträger ab. Bei diesen Gebühren handelt es sich ebenfalls um Sowieso-Kosten. Im Rahmen eines regulären Planfeststellungsverfahrens würde das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls Gebühren berechnen, vgl. § 3 Absatz 4 Bundesbahnverkehrsverwaltungsgesetz. Die Vorgabe bewirkt daher keine Aufwandsänderung gegenüber der Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch Administrativakt.

Aufgrund der Vorgabe von § 13 können etwaige Rechtsverordnungen vor dem Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Eine solche Rechtsverordnung kann nur in engen Grenzen erlassen werden, insbesondere wenn Tatsachen bekannt werden, die dem Maßnahmengesetz entgegenstehen. Bei einer Gesamtzahl von 12 Projekten ist nur mit wenigen Rechtsverordnungen zu rechnen. Die Anzahl der Fälle, in denen die Rechtsverordnung angefochten wird und das Bundesverwaltungsgericht darüber entscheiden muss, wird voraussichtlich noch geringer sein. Darüber hinaus wird das Bundesverwaltungsgericht von Hauptsacheverfahren entlastet. Denn für die Projekte 2, 3, 5, 6, 9 und 11, die nun per Gesetz genehmigt werden, wäre sonst erstinstanzlich das Bundesverwaltungsgericht zuständig, für die anderen Projekte wäre es als Revisionsinstanz zuständig. Im Ergebnis ergibt sich damit keine Aufwandsänderung.

Weitere Kosten entstehen mithin nicht.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht erforderlich, da dieses Gesetz auf 12 Projekte beschränkt ist.

Eine Evaluierung erfolgt sechs Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Sie wird sich insbesondere mit der Frage auseinandersetzen, inwieweit der Genehmigungsprozess beschleunigt und die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden konnte.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 (Gegenstand des Gesetzes)

§ 1 nennt als Gegenstand des Gesetzes die Schaffung eines Verfahrens, um die bezeichneten Verkehrsinfrastrukturprojekte im Interesse einer beschleunigten Umsetzung statt durch behördlichen Verwaltungsakt durch ein planfeststellendes Gesetz (Maßnahmengesetz) zuzulassen. Dieses Gesetz sieht dafür ein besonderes Vorbereitungsverfahren vor, welches bislang gesetzlich noch nicht geregelt ist.

Die Zulassung durch Maßnahmengesetz ist in Einzelfällen und in engen Grenzen zulässig. Der Gesetzgeber darf – auf Initiative und Vorbereitung von Regierung und Verwaltung hin – durch Gesetz einen Plan beschließen, sofern die Materie ihrer Natur nach geeignet ist, gesetzlich geregelt zu werden (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93 „Südumfahrung Stendal“, Rn. 47). Auch Detailpläne im Bereich der anlagenbezogenen Fachplanung, die konkrete Regelungen hinsichtlich eines einzelnen Vorhabens treffen, sind einer gesetzlichen Regelung zugänglich. Bei einem ein Verkehrsinfrastrukturprojekt zulassenden Maßnahmengesetz handelt es sich um ein Einzelfallgesetz nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes. Einzelfallgesetze sind nach dieser Regelung nicht generell, sondern nur in ihrem Gewährleistungsbereich ausgeschlossen. Mit der Planung eines einzelnen Vorhabens greift der Gesetzgeber mithin nicht notwendig in die Funktion ein, die die Verfassung der vollziehenden Gewalt oder der Rechtsprechung vorbehalten hat (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93, Rn. 49).

Soweit das Maßnahmengesetz eine enteignungsrechtliche Vorwirkung anordnet, bedarf es einer Rechtfertigung für die Zulassung in Gesetzesform. Grundrechtlich relevant ist auch die mit einem planfeststellenden Gesetz verbundene Minderung des gerichtlichen Rechtsschutzes. Erfolgt die Zulassung durch Gesetz, ist der verwaltungsgerichtliche Rechtsweg, der gegenüber behördlichen Planfeststellungsbeschlüssen eröffnet ist, ausgeschlossen. Der rechtsschutzverkürzende Akt, der in der Wahl der Handlungsform des Gesetzes liegt, unterliegt dem Maßstab der materiell betroffenen Grundrechte.

Vor dem Hintergrund der Rechtsschutzverkürzung müssen triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass die Durchführung einer behördlichen Planfeststellung mit erheblichen Nachteilen für das Gemeinwohl verbunden wäre, denen nur durch eine gesetzlich Regelung begegnet werden kann (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93). Planfeststellende Gesetze haben Ausnahmecharakter; dem Gesetzgeber steht nicht generell eine Kompetenz zur Zulassung von Infrastrukturvorhaben anstelle der Verwaltung zu, sondern nur für einzelne, besonders ausgewählte Projekte.

Die Planvorbereitung liegt weiterhin vor dem Hintergrund des Grundsatzes der horizontalen Gewaltenteilung bei der Exekutive. Zudem darf der Gesetzgeber auf Initiative und Vorbereitung durch die Verwaltung einen Plan nur durch Gesetz beschließen, wenn die Materie ihrer Natur nach geeignet ist, gesetzlich geregelt zu werden und sonstige verfassungsrechtliche Gründe nicht entgegenstehen. Es darf keine generelle Kompetenzverlagerung von der Exekutive auf die Legislative erfolgen (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93, Rn. 55).

Das Gesetz sieht vielmehr besonders ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte vor, die durch Maßnahmengesetz zugelassen werden können.

Zu § 2 (Verkehrsinfrastrukturprojekte)

§ 2 nennt abschließend die Verkehrsinfrastrukturprojekte, die statt durch behördlichen Verwaltungsakt (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung) durch ein Maßnahmengesetz zugelassen werden können. Damit ist sichergestellt, dass gesetzliche Genehmigungsentscheidungen nur für einzelne, besonders ausgewählte Projekte vorgesehen werden und keine Verlagerung von originären Verwaltungsfunktionen auf die Legislative bestehen erfolgt.

Der Gesetzgeber darf solche Entscheidungen zudem nur dann an sich ziehen, wenn hierfür im Einzelfall gute Gründe bestehen, etwa weil die schnelle Verwirklichung des Vorhabens von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl ist. Insofern steht dem Gesetzgeber ein Beurteilungs- und Einschätzungsspielraum zu (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93, Rn. 51).

Die Entscheidung des Gesetzgebers beim Projekt „Südumfahrung Stendal“, das Gegenstand der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts war, war von der Erwägung geleitet, auf schnellstmöglichem Wege die Wirtschaft in den neuen Ländern zu stärken und auf die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland hinzuwirken. Auch wenn sich diese Ausgangslage geändert hat, bestehen auch heute große Herausforderungen, die im Ergebnis vergleichbar sind. Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Der Verkehrssektor muss seine Emissionen im Vergleich zu 1990 um 40 bis 42 % auf 98 bis 95 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 mindern. Hierfür müssen zeitnah Schienen- und Wasserstraßenprojekte umgesetzt werden, welche eine zentrale Rolle bei der Umsetzung dieses Ziels spielen und es aufgrund ihrer besonderen verkehrlichen Bedeutung in besonderem Maße fördern.

Eine im Vergleich zu anderen Verkehrsprojekten spezifische bzw. herausragende Bedeutung trifft dabei grundsätzlich für alle Projekte zu, die in den Ausbaugesetzen der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf mit der zusätzlichen Ausweisung einer Engpassbeseitigung“ zugeordnet sind.

Zu Satz 1 Nummer 1

Bei dem Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing handelt es sich um ein verkehrlich außergewöhnlich bedeutendes Projekt, das Teil des TEN-Kernnetzkorridors Rhein-Donau ist. Maßnahmenziel ist die Herstellung der vollständigen Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Tüßling bis zur Grenze nach Österreich sowie die Elektrifizierung der gesamten Strecke. Gleichzeitig gehört die Anbindung des Flughafens München über eine zu bauende Walpertskirchner Spange zum Projektziel. Diese Kapazitätserweiterung und die mit der Elektrifizierung einhergehende Möglichkeit, höhere Lasten im Güterverkehr zu transportieren dient u.a. dem Güterverkehr aus dem und zum Chemiedreieck Richtung München und Richtung Salzburg. Es erfolgt eine Geschwindigkeitsanhebung auf bis zu 160 km/h, die sowohl dem Personenfernverkehr zwischen Salzburg und München dient als auch eine Fernbahnanbindung zum Flughafen München ermöglicht. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr erfolgen Verlagerungen von der überlasteten und längeren Strecke über Rosenheim in dieser Verbindung als auch Transportkostensenkungen und Zeiteinsparungen. Die ebenfalls enthaltene Truderinger Kurve stellt eine Verbindung der Bahnstrecken nach Mühldorf und Rosenheim her. Somit können insbesondere Verkehre zwischen dem KV-Terminal München-Riem und Österreich/Italien ohne zeitintensiven Fahrtrichtungswechsel in München geführt werden. Das hohe Gemeinwohlinteresse ergibt sich aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, die im Vorfeld der Aufnahme des Projekts in den Bedarfsplan erfolgt ist.

Das Projekt dient auch dem Klimaschutz. Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 160 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 2

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hof über Marktredwitz und Regensburg nach Obertraubling (Ostkorridor Süd), das im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans der Bundesschienenwege ist, hat eine sehr hohe verkehrliche Bedeutung. Es ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf mit zusätzlicher Ausweisung einer Engpassbeseitigung“ (VB-E) zugeordnet. Diese spezielle Bedarfskategorie innerhalb der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs wurde eingerichtet, um anhand der Kriterien Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit und Umweltbetroffenheit besonders wichtige Projekte zu identifizieren und zu kennzeichnen, deren

beschleunigte Umsetzung für die Volkswirtschaft von besonders hohem Interesse ist. Das Projekt entspricht diesen Kriterien:

Das Vorhaben umfasst unter anderem die Elektrifizierung von Hof über Marktredwitz nach Regensburg, das dritte Gleis von Regensburg nach Obertraubling sowie das zweite Gleis in der Verbindungskurve zwischen Regensburg Hafenbrücke und Regensburg Ost. Von einer Elektrifizierung des Ostkorridors Süd wird der Schienengüterverkehr in Nord-Südrichtung in bedeutendem Umfang profitieren.

Das Projekt dient auch dem Klimaschutz. Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hof über Marktredwitz und Regensburg nach Obertraubling aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 145,3 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 3

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Halle hat ebenfalls eine außergewöhnlich hohe verkehrliche Bedeutung und dient dazu, spezifische Engpässe im Netz aufzulösen. Die Führung von Güterzügen zwischen dem Hamburger Hafen und Mitteldeutschland über Uelzen, Salzwedel und Stendal ist über die genannte Strecke gegenüber dem alternativen Weg über Büchen und Wittenberge rd. 40 km kürzer. Im Vergleich zur Führung über Celle und Braunschweig beträgt die Verkürzung sogar rd. 95 km. Die hohe verkehrliche Bedeutung ergibt sich auch daraus, dass es sich um eine Strecke handelt, die den Hamburger Hafen in der Weiterführung nach Süden über Hof und Regensburg und Passau bzw. München oder Salzburg auch Südosteuropa, Österreich und Italien anbindet. Im Verlauf der Strecke kommt es zwischen Stendal, Magdeburg und Halle aufgrund großer Blockabstände, in denen die Züge aus signaltechnischen Gründen fahren dürfen, auch heute schon zu Überlastungen. Durch Verdichtung der Signalstandorte mittels einer Verringerung der Blockabstände soll hier eine Besserung der Situation erzielt werden.

Das Projekt dient auch dem Klimaschutz. Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Halle aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 123,1 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 4

Bei der Kurve von Mönchehof nach Ihringshausen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Halle handelt es sich um ein Projekt, das im Bundesschienenwegeausbaugesetz der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf mit zusätzlicher Ausweisung einer Engpassbeseitigung“ (VB-E) zugeordnet ist. Diese spezielle Bedarfskategorie innerhalb der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs wurde eingerichtet, um anhand der Kriterien Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit und Umweltbetroffenheit besonders wichtige Projekte zu identifizieren und zu kennzeichnen, deren beschleunigte Umsetzung für die Volkswirtschaft von besonders hohem Interesse ist. Das Projekt entspricht diesen Kriterien:

Derzeit muss der Schienengüterverkehr in der West-Ost-Relation zwischen den Räumen Hamm/Ruhrgebiet und Halle/Mitteldeutschland über Altenbeken, Eichenberg und Nordhausen einen zeit- und kostenintensiven Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof Kassel durchführen, da bislang keine direkte Durchbindung der Strecken Hamm–Altenbeken–Kassel und Kassel–Nordhausen–Halle besteht. Die geplante Bedarfsplanmaßnahme besteht aus einer eingleisigen elektrifizierten Neubaustrecke mit einer Länge von ca. 6 km, die diese Durchbindung herstellt. Nach Realisierung der Maßnahme werden neben den im Rangierbahnhof Kassel entfallenden Fahrtrichtungswechseln zusätzlich aktuell bestehende Engpässe zwischen Minden–Hannover–Halle entlastet. Das Vorhaben weist im Bedarfsplan Schiene das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis (15,6) auf.

Das Projekt dient auch dem Klimaschutz. Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Neubau der Kurve von Mönchehof nach Ihringshausen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Halle aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm,

Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 64,5 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 5

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Strecke von Leipzig nach Chemnitz ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet. Sie wurde darüber hinaus vom Freistaat Sachsen als dringliche Maßnahme zur Strukturförderung im Zusammenhang mit dem Kohleausstieg angemeldet. Die Elektrifizierung und der bedarfsgerechte Ausbau dieser Strecke verbessert die Anbindung der Stadt Chemnitz sowie des südwestsächsischen Raumes im Schienenpersonen- und -fernverkehr. Darüber hinaus sollen Synergieeffekte zwischen den Wirtschaftsräumen Leipzig/Halle und Chemnitz/Zwickau genutzt werden. Das Vorhaben ist zum Sofortprogramm zum Strukturstärkungsgesetz angemeldet und soll schnellstmöglich realisiert werden.

Der Klimaschutznutzen ergibt sich für die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 24,2 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 6

Die Aus-/Neubaustrecke von Hannover nach Bielefeld ist ein verkehrlich sehr bedeutendes Projekt, das im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten ist. Das verkehrliche Ziel des Vorhabens ist eine erhebliche Fahrzeitreduzierung im Zusammenhang mit dem Bau zweier zusätzlichen Gleise sowie einer Ertüchtigung der Bestandsgleise im Korridor Seelze–Porta Westfalica/Bad Oeynhausen. Das Projekt ist auch eine wichtige Maßnahme im Hinblick auf die Realisierung eines Deutschlandtaktes, für den unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur derzeit ein fahrplanbasiertes Konzept als Grundlage für den zukünftigen Infrastrukturbedarf erarbeitet wird. Das hohe Gemeinwohlinteresse ergibt sich aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, die im Vorfeld der Aufnahme des Projekts in den Bedarfsplan erfolgt ist.

Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 116,9 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 7

Die Strecke ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten und als internationales Projekt mit dem Anschluss an Antwerpen und den grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Venlo (NL) und dem Raum Düsseldorf sowie als südliche Ausweichroute zur Betuwe-Linie verkehrlich von hoher Bedeutung. Eine von Belgien und den Niederlanden mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Verkehrsministeriums von Nordrhein-Westfalen durchgeführte Machbarkeitsstudie ergab, dass der Ausbau über Kaldenkirchen und Viersen die wirtschaftlichste Alternative für die Verbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet ist. Der Ausbau setzt die vorherige Einigung der Länder Belgien und Niederlande über das Ausbauprojekt aus. Sobald diese Einigung erfolgt ist, ist die zügige Realisierung des Projektes vorgesehen. Die Aufnahme in das vorliegende Gesetz dient der weiteren Beschleunigung.

Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von der Grenze D/NL über Kaldenkirchen, Viersen und Rheydt nach Odenkirchen aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 23,4 Mio. Euro.

Zu Satz 1 Nummer 8 bis 12

Bei den ausgewählten Bundeswasserstraßenprojekten in Satz 1 Nummern 8 bis 12 handelt es sich um Projekte, die im Bundeswasserstraßenausbaugesetz der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf mit zusätzlicher Ausweisung einer Engpassbeseitigung“ (VB-E) zugeordnet sind. Diese spezielle Bedarfskategorie innerhalb der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs wurde eingerichtet, um anhand der Kriterien Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit und Umweltbetroffenheit besonders wichtige Projekte zu identifizieren und zu kennzeichnen, deren beschleunigte Umsetzung für die Volkswirtschaft von besonders hohem Interesse ist. Die so gekennzeichneten Projekte an den Bundeswasserstraßen entsprechen den Kriterien: Alle Vorhaben sind Teil des Kernnetzes der Kategorie A/B mit einer hohen verkehrlichen Netzbedeutung und weisen zudem sehr hohe Nutzen-/Kostenverhältnisse (NKV) (größer 5) auf (Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein NKV: 30,7; Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg NKV 27,6; Fahrrinnenanpassungen der Außenweser NKV 11,4; Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals NKV 8,8). Auch das Projekt zur Querschnittserweiterung des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau erreicht ein hohes Nutzen-Kostenverhältnis (über 3) mit NKV 3,6 und beinhaltet gleichzeitig einen maßgeblichen (dringenden) Ersatzinvestitionsanteil. Der Gesetzgeber hat diesen Projekten hierdurch aufgrund der damit verbundenen Engpassbeseitigung bereits eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung mit der Maßgabe einer planerischen Forcierung und möglichst frühzeitigen Umsetzung zuerkannt.

Die hohen volkswirtschaftlichen Nutzen, die in den herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnissen der Wasserstraßenprojekte zum Ausdruck kommen, sind der wesentliche Indikator dafür, dass die schnelle Verwirklichung der Vorhaben von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Nutzen bei Wasserstraßenprojekten zu einem großen Anteil aus der Einsparung von CO₂-Emissionen resultiert, die gegenüber der Vergleichssituation ohne Realisierung des jeweiligen Projektes erzielt werden. Insofern ist bereits allein im Hinblick auf die Klimaschutzwirkung das Allgemeinwohlinteresse an der möglichst schnellen Realisierung der genannten Wasserstraßenprojekte gegeben.

Zu Satz 2

Einbezogen in die Zulassung sind die für den Betrieb des Verkehrsweges notwendigen Anlagen.

Zu § 3 (Träger des Vorhabens; zuständige Behörde)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 legt fest, dass Träger des Vorhabens die in einem Planfeststellungsverfahren nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz zuständige Stelle ist.

Zu Absatz 2

Zuständige Behörde im Sinne dieses Gesetzes sind die im behördlichen Verfahren für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz zuständigen Anhörungs- und Genehmigungsbehörden.

Zu Nummer 1

Nach Nummer 1 ist die zuständige Behörde für die Verkehrsinfrastrukturprojekte nach § 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7 das Eisenbahn-Bundesamt.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 ist die zuständige Behörde für die Verkehrsinfrastrukturprojekte nach § 2 Satz 1 Nummer 8 bis 12 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

Zu § 4 (Vorbereitendes Verfahren)

Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung kann der Bau oder die Änderung eines Verkehrsinfrastrukturprojektes oder eines Teils eines Verkehrsinfrastrukturprojektes nach § 2 Satz 1 durch Maßnahmengesetz festgestellt werden (sog. planfeststellendes Gesetz). Von dieser Art der Zulassungsentscheidung kann nach § 4 Gebrauch gemacht werden, wenn vor Einleitung des Gesetzgebungsverfahrens für ein Maßnahmengesetz ein vorbereitendes Verfahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen wurde.

Dies erfolgt zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Ausnahme der Maßnahmengesetze aus den Bestimmungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art. 2 Absatz 5 der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten die Verwirklichung der Ziele der vorgenannten Richtlinie sichert.

Zu Absatz 1

Dieser Absatz sieht vor, dass der möglichen Zulassung eines Projektes oder von Teilen dieses Projektes nach § 2 Satz 1 durch Maßnahmengesetz ein vorbereitendes Verfahren vorgeschaltet wird. Satz 2 stellt klar, dass das vorbereitende Verfahren mit einem Antrag des Trägers des Vorhabens bei der zuständigen Behörde eingeleitet wird.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt in den Nummern 1 bis 4 Verfahrensschritte des vorbereitenden Verfahrens dar. Das vorbereitende Verfahren umfasst insbesondere

- eine Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen mit vorherigem obligatorischem Scoping-Termin unter Teilnahme des Trägers des Vorhabens, der Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich berührt wird (§ 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) und der betroffenen Öffentlichkeit (§ 2 Absatz 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) nach § 6,
- ein Anhörungsverfahren nach § 7 und
- die Erstellung eines Abschlussberichts nach § 8, soweit nicht nach § 7 Absatz 2 im Rahmen einer Vorabprüfung entschieden wird, dass das Projekt oder Teile des Projektes durch einen behördlichen Verwaltungsakt zugelassen wird bzw. werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 legt fest, dass für das vorbereitende Verfahren im Übrigen dieselben Vorschriften gelten, die sonst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bis zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses Anwendung finden, soweit dieses Gesetz nichts anderes regelt. Eine enge Anlehnung an das Planfeststellungsverfahren ist geboten, um zu gewährleisten, dass materiell-rechtlich und verfahrenstechnisch keine Defizite gegenüber dem herkömmlichen Verfahren entstehen. Dies gilt insbesondere für die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Bestimmungen des Gebiets- und Artenschutzes. Ebenso wie das Planfeststellungsverfahren hat das vorbereitende Verfahren die Funktion eines Trägerverfahrens für die Umweltverträglichkeitsprüfung, die als unselbstständiges Verfahren ausgestaltet ist. Deshalb sind die Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere die Beteiligung der Öffentlichkeit und anderer Behörden nach §§ 17 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, zu erfüllen, soweit das jeweilige Vorhaben einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Ebenso ist Teil des vorbereitenden Verfahrens die Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemäß § 34 Absatz 4 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz bei Zulassung eines Verkehrsinfrastrukturprojektes aus sonstigen Gründen, welches ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigt und darin vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betreffen kann.

In Satz 2 Nummern 1 bis 3 werden Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundeswasserstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes ausgenommen, die nicht auf die Zulassung durch ein Maßnahmengesetz übertragbar sind. § 14 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes und § 18 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes finden im vorbereitenden Verfahren mit der Maßgabe Anwendung, dass eine vorläufige Anordnung durch die zuständigen Behörden nach Einleitung des Anhörungsverfahrens nach § 7 erlassen werden kann, sie auch nicht ein Maßnahmengesetz ersetzt und der frühere Zustand wiederherzustellen ist, soweit ein Maßnahmengesetz die Maßnahme für unzulässig erklärt oder ein Antrag auf Durchführung des vorbereitenden Verfahrens zurückgenommen wird.

Durch Ausnahme der Anwendbarkeit des § 14a des Bundeswasserstraßengesetzes und des § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird klargestellt, dass von der Durchführung eines Erörterungstermins nicht abgesehen werden kann. Auf diese Regelung wird zugunsten einer lückenlosen und umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet.

Zu Absatz 4

Absatz 4 legt fest, dass die zuständigen Behörden das vorbereitende Verfahren durchführen mit Ausnahme der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 5; diese führt der Träger des Vorhabens durch.

Zu § 5 (Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung)

Diese Vorschrift sieht die Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in Anlehnung an § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei Projekten nach § 2 Satz 1 als zwingenden Verfahrensschritt vor. Dies erfolgt zugunsten einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung, welche als Voraussetzung für die Ausnahme der Maßnahmengesetze aus den Bestimmungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art. 2 Absatz 5 der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten die Verwirklichung der Ziele der vorgenannten Richtlinie sichert. Mit Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird gewährleistet, dass die Öffentlichkeit noch vor Einleitung eines Zulassungsverfahrens über das Projekt informiert wird und sich hierzu äußern kann. Sie führt zu einer Stärkung der Öffentlichkeitsbeteiligung und sorgt für mehr Transparenz und Akzeptanz bei den Projekten.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt Inhalte der frühzeitigen Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit. „Betroffene Öffentlichkeit“ umfasst alle Personen, deren Belange durch das geplante Vorhaben und das anschließende Zulassungsverfahren berührt werden können; hierzu gehören auch Vereinigungen, deren satzungsmäßiger Aufgabenbereich durch das Projekt oder durch Teile des Projektes berührt wird. Kernpunkte der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sind die Bereitstellung der erforderlichen Informationen sowie die Gelegenheit, sich zu äußern und vorgetragene Standpunkte zu erörtern. Die konkrete Ausgestaltung wird nicht vorgegeben, um die erforderliche Flexibilität zu erhalten.

Zu Absatz 2

Absatz 2 sieht vor, dass der Träger des Vorhabens in einer möglichst frühen Phase der Planung der Projekte oder von Teilen der Projekte nach § 2 Satz 1 eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführt und dadurch die Transparenz von Entscheidungsprozessen auf Planungsebene verbessert und Konflikte vermeiden hilft. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung findet vor Stellung des Antrags auf Durchführung eines vorbereitenden Verfahrens statt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 sieht vor, dass der Träger des Vorhabens das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der zuständigen Behörde spätestens mit Antragstellung mitteilt; sollte das Ergebnis zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen bzw. fertig gestellt sein, soll das Ergebnis im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden. Damit wird sichergestellt, dass der zuständigen Behörde alle für die vollständige Sachverhaltsermittlung relevanten Umstände bekannt sind und die weiteren Verfahrensschritte des vorbereitenden Verfahrens zügig und effizient durchgeführt werden können.

Zu § 6 (Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen)

§ 6 bestimmt als Maßgabe zu § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine weitere Verschärfung zugunsten einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des vorbereitenden Verfahrens.

Die punktuellen Ergänzungen dienen der Stärkung des Instruments des Scopings im Rahmen des Verfahrens einer Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der frühen Information der Öffentlichkeit über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Projektes mit Gelegenheit, sich hierzu zu äußern. Dies soll sich als wirksames Mittel für den Träger des Vorhabens erweisen, um den Verfahrensablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung sinnvoll zu strukturieren, effektiv zu verbessern und vermeidbare Verzögerungen und Schwierigkeiten auszuschließen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt fest, dass die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach Maßgabe der folgenden Absätze erfolgt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt eine Beratungs- und Unterrichtungspflicht über den Untersuchungsrahmen des Trägers des Vorhabens durch die zuständige Behörde als zwingenden Verfahrensschritt fest. Dieser Verfahrensschritt ist im Sinne von § 15 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung stets zweckmäßig aufgrund der Komplexität der Projekte nach § 2 Satz 1. Er erfolgt zeitlich vor dem Beginn des Anhörungsverfahrens nach § 7. Dies liegt im Interesse einer ökologisch sachgerechten und verfahrensökonomischen Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und im Interesse des Trägers des Vorhabens, der Orientierungspunkte für planerische, technische und wirtschaftliche Entscheidungen auf Planungsebene erhält. Im Einzelfall kann in diesem frühen Planungsstadium auch eine Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Planungen zweckmäßig sein.

Zu den Absätzen 3 bis 5

Die Absätze 3 bis 5 dienen der sachgerechten Verbreiterung der Erkenntnisgrundlage des Trägers des Vorhabens und der zuständigen Behörde. Um mögliche Konflikte und Verfahrensschwerungen im späteren Ablauf zu vermeiden, ist es von Nutzen, wenn die zuständige Behörde neben dem Träger des Vorhabens und Behörden nach § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung auch die betroffene Öffentlichkeit nach § 2 Absatz 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung hinzuzieht und ihr Gelegenheit zur Äußerung gibt. Je nach Sachlage kann die zuständige Behörde weitere Beteiligte nach § 15 Absatz 3 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung hinzuziehen.

Dadurch wird gewährleistet, dass mögliche spätere Einwendungen oder Hinweise der zuständigen Behörde oder dem Träger des Vorhabens frühzeitig bekannt und erforderlichenfalls in den beizubringenden Unterlagen bereits reflektiert werden können.

In geeigneten Fällen bietet sich zur Erreichung von Synergieeffekten eine Zusammenführung des Scoping-Termins mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 5 dieses Gesetzes an. Die verfahrensmäßige Ausgestaltung im Übrigen liegt im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

Zu § 7 (Anhörungsverfahren)

§ 7 bestimmt als Maßgabe zu § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine Beschleunigung im Anhörungsverfahren bei gleichzeitiger Wahrung der umfassenden Beteiligungsmöglichkeiten.

Zu Absatz 1**Zu Nummer 1**

Nummer 1 sieht vor, dass Aussagen über eine mögliche Erteilung oder Verweigerung eines erforderlichen Einvernehmen bei Neu- und Ausbau sowie Änderung von Bundeswasserstraßen bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 7 bei Abgabe der Stellungnahme zu treffen sind. Dies hat in erster Linie Appellcharakter. Die zuständige Landesbehörde soll bereits in einem frühen Stadium mit etwaigen Einwänden hervortreten, die möglicherweise dazu führen würden, dass ein Einvernehmen nicht erteilt werden kann.

Zu Nummer 2

Nach Nummer 2 ist im Rahmen der Bekanntmachung über die Planauslegung auch über die Art einer möglichen Zulassungsentscheidung zu informieren. Diese Vorgabe bezieht sich auf die zulässigen Typen einer Entscheidung, hier Ablehnung des Projekts, Plangenehmigung oder Planfeststellungsbeschluss oder Maßnahmengesetz. Dies dient einer transparenten Information der betroffenen Öffentlichkeit.

Zu Nummer 3

Nummer 3 regelt die Nichtanwendbarkeit des § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes im Rahmen des vorbereitenden Verfahrens.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen an Stelle der Zulassung des Projektes oder von Teilen des Projektes durch Gesetz unter Beschleunigungsgesichtspunkten eine behördliche Zulassung durch Verwaltungsakt erteilt werden kann (Vorabprüfung).

Diese Regelung findet insbesondere ihren Grund darin, dass der Gesetzgeber auf Initiative und Vorbereitung durch die Verwaltung hin nur einen Plan durch Gesetz beschließen darf, wenn die Materie ihrer Natur nach geeignet ist, gesetzlich geregelt zu werden und sonstige verfassungsrechtliche Gründe nicht entgegenstehen (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93).

Die zuständige Behörde kann unter dem Eindruck des durchgeführten vorbereitenden Verfahrens dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen begründeten Entscheidungsvorschlag mit dem Inhalt übersenden, dass die Zulassung des Verkehrsinfrastrukturprojekts durch Verwaltungsakt gegenüber der Zulassung durch Gesetz vorzugswürdig ist. Auf dieser Grundlage kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, ob das Projekt oder Teile des Projektes durch Verwaltungsakt statt durch Maßnahmengesetz zugelassen werden soll.

Da eine Fachplanungsentscheidung üblicherweise der Verwaltung vorbehalten ist, derer sich der Gesetzgeber hier aufgrund des vorhandenen Verwaltungsapparates und ihres Sachverstandes im vorbereitenden Verfahren bedient, wird die Verwaltung im Auftrag des Gesetzgebers einen Plan zur Entscheidung durch Gesetz nur dann vorlegen, wenn hierfür im Einzelfall gute Gründe bestehen, etwa weil die schnelle Verwirklichung des Vorhabens von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl ist. Diese Einschätzungsprärogative der planenden Verwaltung steht ihr der Gesetzgeber zu.

Satz 3 stellt klar, dass im Falle einer Entscheidung der Zulassung durch Verwaltungsakt das vorbereitende Verfahren nach den Regelungen des herkömmlichen Verwaltungsverfahrensrecht abgeschlossen wird; insbesondere leben die verfahrensrechtlichen Regelungen der §§ 74 bis 77 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes wieder auf.

Zu Absatz 3

Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entschieden, bei einem in § 2 Absatz 1 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekt kein Gesetzgebungsverfahren für ein Maßnahmengesetz zu veranlassen, so berichtet es dem Deutschen Bundestag unverzüglich über diese Entscheidung.

Zu § 8 (Abschlussbericht und Anlagen zum Abschlussbericht)

Die Vorschrift regelt den Abschluss des vorbereitenden Verfahrens sowie Zweck und Inhalt des Abschlussberichts.

Zu Absatz 1

Absatz 1 sieht vor, dass die zuständige Behörde einen Abschlussbericht erstellt und ihn mit allen zum Erlass eines Maßnahmengesetzes erforderlichen Unterlagen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt. Notwendige Unterlagen sind in der Regel die Planunterlagen mit entscheidungserheblichen Unterlagen wie zum Beispiel dem UVP-Bericht, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und die ggf. erforderliche Stellungnahme der EU-Kommission nach § 34 Absatz 4 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz (Satz 2). Damit der Gesetzgeber in die Lage versetzt wird, eine sachgerechte, alle öffentlichen und privaten Interessen gebührend berücksichtigende und gegeneinander abwägende Entscheidung zu treffen, wird die zuständige Behörde ausdrücklich verpflichtet, nicht nur den Plan, die Stellungnahmen der Behörden und die nicht erledigten Einwendungen, sondern auch einen Abschlussbericht zu übersenden, der sich inhaltlich an den Vorgaben des Absatz 3 orientieren soll. Satz 3 stellt klar, dass kein Abschlussbericht zu erstellen ist, wenn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 7 Absatz 2 entscheidet, dass ein Vorhaben durch Verwaltungsakt zugelassen werden soll.

Zu Absatz 2

Dieser Absatz greift die in Artikel 89 Absatz 3 des Grundgesetzes enthaltene Einvernehmensregelung auf und stellt klar, dass das bei Neu- und Ausbau sowie Änderung von Bundeswasserstraßen erforderliche Einvernehmen mit den für die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft zuständigen Behörden herzustellen ist. Abweichend von § 14 Absatz 3 Satz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes ist über die Erteilung des Einvernehmens innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung des Entwurfs des Abschlussberichts zu entscheiden. In diesem Fall kann die zuständige Landesbehörde ihr Einvernehmen gegebenenfalls zu mehreren geprüften Varianten der

Ausführung des Projekts oder von Teilen des Projekts nach § 2 Satz 1 Nummern 8 bis 12 erteilen. Die Entscheidung des Deutschen Bundestages kann sich nur auf Aspekte beziehen, für die das Einvernehmen nach Artikel 89 Absatz 3 hergestellt wurde.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt den Inhalt des Abschlussberichtes. Er soll alle Elemente enthalten, die auch in einem herkömmlichen Planfeststellungsbeschluss enthalten wären. Dazu zählt auch die Feststellung, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung des Projekts einschließlich der umweltbezogenen Bestimmungen, insbesondere die Bestimmungen des Gebiets- und Artenschutzes sowie des Lärmschutzes, erfüllt sind. Bei erforderlichen Abwägungen sind verschiedene Optionen mit ihren jeweiligen Folgen als Grundlage für die zu treffende Entscheidung durch den Gesetzgeber aufzuzeigen (Absatz 3 Satz 3).

Zu Satz 2 Nummer 1 bis 6

Die Nummern 1 bis 6 bestimmen die Inhalte, die der Abschlussbericht über den festzustellenden Plan hinaus enthalten soll. Hierzu gehören vor allem Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen, die dem Träger des Vorhabens zum Schutz öffentlicher oder privater Belange aufzuerlegen sind (Nummer 3). Sie sind die wichtigsten Mittel, um einen Ausgleich der widerstreitenden Interessen herbeizuführen. Stellt die zuständige Behörde fest, dass Vorkehrungen oder Anlagen nach Nummer 3 untunlich sind, weil sie z. B. wirtschaftlich nicht vertretbar oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar sind, so stellt sie dem Gesetzgeber als Option für eine Zulassung dar, welchen Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht (Nummer 4). Damit der Gesetzgeber in die Lage versetzt wird, alle sachlich beteiligten Belange und Interessen umfassend und in nachvollziehbarer Weise gegeneinander abzuwägen, soll der Abschlussbericht den für die Zulassung erheblichen Sachverhalt zutreffend und vollständig darstellen. Dies sollen, insbesondere in Hinblick auf die Umweltauswirkungen, die Nummern 1 und 2 gewährleisten. Nummer 6 knüpft an die Regelung des Absatzes 2 an. Im Hinblick auf die Darstellung, welche Varianten der Projekte nach § 2 Satz 1 Nummer 8 bis 12 einvernehmensfähig sind, werden die Abwägungsmöglichkeiten des Gesetzgebers eingegrenzt.

Satz 3 stellt klar, dass der Abschlussbericht dem Deutschen Bundestag Raum für eine eigene Entscheidung lassen muss. Der Bericht darf die Entscheidung des Bundestages nicht vorwegnehmen.

Zu § 9 (Zusätzliche Zugänglichmachung und Bekanntgabe des Maßnahmengesetzes)

§ 9 regelt zu Artikel 82 des Grundgesetzes zusätzliche, einfachgesetzliche Vorgaben zur Bekanntgabe und Verkündung eines Maßnahmengesetzes.

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält die Bestimmung über die Übersendung des Maßnahmengesetzes an den Träger des Vorhabens und diejenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist. Damit soll neben der üblichen Verkündung im Gesetzesblatt eine direkte Information der betroffenen Öffentlichkeit über die Art der Zulassungsentscheidung erreicht werden.

Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 kann die zuständige Behörde bei Vorliegen der dargelegten Voraussetzungen nach ihrem Ermessen die individuelle Übersendung durch öffentliche Bekanntmachung ersetzen. Im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und außerdem in den örtlichen Tageszeiten ist der Gesetzestext bekannt zu machen; auf die Anlagen zum Gesetz, die einen beträchtlichen Umfang aufweisen können, kann verwiesen werden; mit Bezug auf Absatz 3 ist dabei darüber zu informieren, wo und wie diese Anlagen eingesehen werden können.

Zu Absatz 3

In Anlehnung an § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes wird der Inhalt des Gesetzes mit seinen Anlagen zusätzlich auf einer Internetseite der zuständigen Behörde zugänglich gemacht; dies dient einer erleichterten Kenntnisnahme der betroffenen Öffentlichkeit und stärkt mithin die Öffentlichkeitsbeteiligung im Zulassungsverfahren. § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung findet Anwendung.

Zu § 10 (Vollzugskontrolle; Unterrichtung der Europäischen Kommission)

§ 10 überträgt den zuständigen Behörden nach § 3 Absatz 2 nach Erlass eines Maßnahmengesetzes weitere Aufgaben.

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 obliegt der zuständigen Behörde die Vollzugskontrolle; sie überwacht mithin für den Deutschen Bundestag, dass der Vorhabenträger die Maßnahmen, die im Maßnahmengesetz oder auf der Grundlage des Maßnahmengesetzes getroffen worden sind, gesetzeskonform umsetzt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, dass die zuständige Behörde nach § 3 Absatz 2 ebenfalls zuständig ist für gegebenenfalls erforderliche Unterrichtungen der EU-Kommission nach § 34 Absatz 5 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Zu § 11 (Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen für Änderungen des Maßnahmengesetzes)

§ 11 durchbricht die grundsätzliche Regelung, dass erforderliche Änderungen des Maßnahmengesetzes auch durch Gesetz erfolgen müssen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 ermöglicht Planänderungen für den Fall, dass nach dem Inkrafttreten des Gesetzes der Ausführung des Vorhabens entgegenstehende Tatsachen bekannt werden, die – wenn sie dem Gesetzgeber bekannt gewesen wären – zu anderen Festlegungen geführt hätten. Für diesen Fall wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, das Maßnahmengesetz und den darauf gründenden Plan durch Rechtsverordnung zu ändern oder zu ergänzen. Es hat dabei die Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange vorzunehmen. Hinsichtlich der Veröffentlichung gelten die gleichen Regelungen wie für das Maßnahmengesetz. Die Grundzüge der Planung müssen unberührt bleiben. Anderenfalls ist ein neues Gesetzgebungsverfahren erforderlich.

Zu Absatz 2

Absatz 2 ermöglicht dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Verordnungsermächtigung nach Absatz 1 auf die zuständige Behörde nach § 3 Absatz 2 zu übertragen.

Zu Absatz 3

Absatz drei stellt klar, dass für Rechtsverordnungen ebenfalls die Regelungen zur zusätzlichen Zugänglichmachung und Bekanntmachung nach § 9 gelten.

Zu § 12 (Normenkontrollverfahren)

§ 12 unterwirft die Rechtsverordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder der zuständigen Behörde, die aufgrund von § 11 Absatz 1 oder § 12 Absatz 2 erlassen werden, einem besonderen Normenkontrollverfahren, das auf Antrag vom Bundesverwaltungsgericht durchzuführen ist. Damit wird in Anlehnung an Regelungen zur Nachprüfung untergesetzlicher landesrechtlicher Normen ein Rechtsschutz bei Planänderungen durch Rechtsverordnung gewährt.

Zu § 13 (Zusätzliche Regelungen der Behörde)

Die Regelung sieht drei Fallkonstellationen vor, in denen die zuständige Behörde ohne Erlass einer Rechtsverordnung zusätzliche Regelungen zu den Festlegungen des Planes treffen kann. Auf das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht finden die für die Planfeststellung geltenden Regelungen Anwendung.

Zu Satz 1 Nummer 1

Nummer 1 ermöglicht solche zusätzlichen Regelungen, wenn der Gesetzgeber bzw. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der zuständigen Behörde eine abschließende Entscheidung im Maßnahmengesetz oder in einer Rechtsverordnung ausdrücklich vorbehalten hat.

Der Behörde werden nur solche Entscheidungen vorbehalten, die die grundsätzlichen Festlegungen des Gesetzgebers und die zugrundeliegenden Abwägungen unberührt lassen.

Zu Satz 1 Nummer 2

Nummer 2 regelt den Fall, dass erst nach Inkrafttreten des Gesetzes Wirkungen des Vorhabens oder der festgelegten Anlagen auf benachbarten Grundstücken auftreten, die vom Gesetzgeber nicht vorhergesehen wurden, und der Betroffene Vorkehrungen oder Anlagen verlangt, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen.

Zu Satz 1 Nummer 3

Nummer 3 erfasst die Fälle, in denen nach Inkrafttreten des Gesetzes Planänderungen von nur unwesentlicher Bedeutung (z. B. nachträglicher Lärmschutz) erforderlich sind. In diesen Fällen wäre es wegen der Geringfügigkeit der erforderlichen Änderung unverhältnismäßig, eine Änderung des Gesetzes durch den Gesetzgeber vorzusehen oder eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 zu erlassen.

Zu § 14 (Überleitung von Verfahren)

Diese Bestimmung sieht Übergangsregelungen vor. Bereits begonnene Planfeststellungsverfahren für die in § 2 Satz 1 genannten Projekte können nach diesem Gesetz und damit mit der Möglichkeit der Zulassung durch planfeststellendes Gesetz zu Ende geführt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hört in diesem Fall die zuständige Planfeststellungsbehörde an. Im Interesse einer beschleunigten Umsetzung des Projektes kann es entscheiden, dass die zuständige Planfeststellungsbehörde das Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz mit der Möglichkeit der Zulassung des Projektes durch ein Maßnahmengesetz fortführt. Allerdings müssen hierbei vor dem Hintergrund der mit der Handlungsform des Gesetzes einhergehenden Rechtsschutzverkürzung insbesondere die zugunsten der Öffentlichkeitsbeteiligung verschärften Vorschriften in den §§ 4 bis 7 durchgeführt worden sein.

Zu § 15 (Gebühren)

§ 15 stellt sicher, dass das Eisenbahn-Bundesamt im vorbereitenden Verfahren erbrachte öffentliche Leistungen gegenüber dem Vorhabenträger abrechnen kann. Ebenso wie im Planfeststellungsverfahren wird das Eisenbahn-Bundesamt zugunsten des Vorhabenträgers tätig. Die Tätigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes im vorbereitenden Verfahren sind dem Vorhabenträger individuell zurechenbar, vgl. §§ 6 Absatz 1 Nummer 1, 3 Absatz 2 Nummer 2 des Bundesgebührengesetzes.

Zu § 16 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Aktualisierte Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates
gem. § 6 Absatz 1 NKR

Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch
Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich – Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz
(NKR-Nr. 5016, BMVI)

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung (Bund) Jährlicher Erfüllungsaufwand	Keine Auswirkungen
Verwaltung (Bund) Einmaliger Erfüllungsaufwand	rund 650.000 Euro
Weitere Kosten (Gebühren)	keine
Evaluierung	Die Neuregelung wird sechs Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Die Evaluierung wird sich insbesondere mit der Frage auseinandersetzen, inwieweit durch das zu erprobende Verfahren der Genehmigungsprozess für Infrastrukturprojekte beschleunigt und deren Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden konnten.
Der Regelungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) soll die Erprobung neuer Wege zur Beschleunigung und Akzeptanzförderung von Infrastrukturprojekten ermöglichen. Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) begrüßt diesen Ansatz, der mit seinen eigenen Vorschlägen harmonisiert, ausdrücklich. Dabei hält der NKR die umfassende Evaluierung des neuen Verfahrens nach Abschluss der Pilotprojekte für ein Kernelement des Vorhabens. Er regt an zu prüfen, ob das Instrument nicht auch vor Abschluss der „Pilotverfahren“ für weitere Anwendungsfälle, z. B. für den Netzausbau wirksam gemacht werden kann. Im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags erhebt der NKR keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit einem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch vorbereitete Maßnahmengesetze an Stelle von Verwaltungsakten zulassen. Mit elf Pilotprojekten soll erprobt werden, ob die Genehmigung der Projekte durch den Deutschen Bundestag zu deren Akzeptanz beiträgt und zur Verfahrensbeschleunigung führt.

Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz soll

1. ein die Maßnahmengesetze vorbereitendes Verfahren einführen, das
 - eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung, ein Anhörungsverfahren sowie die Erstellung eines Abschlussberichts umfasst,
 - durch den Träger des Vorhabens bzw. die zuständige Behörde für den Deutschen Bundestag abgewickelt wird;
2. den nachfolgenden Maßnahmengesetzen Rechtswirkung in Bezug auf
 - die Zulässigkeit des Projektes und notwendiger Folgemaßnahmen,
 - die Entbehrlichkeit behördlicher Entscheidungen (Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen),
 - die Regelung aller öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den Betroffenenzuweisen und darüber hinaus erlauben, dass das Maßnahmengesetz selbst noch weitere Rechtswirkungen vorsieht;
3. das BMVI ermächtigen,
 - ein Maßnahmengesetz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates und mit gegebenenfalls enteignender Wirkung zu ändern oder zu ergänzen,
 - die Verordnungsermächtigung auf die zuständigen Behörden zu übertragen;
4. das Bundesverwaltungsgericht zur Entscheidung über die Gültigkeit einer Rechtsverordnung einsetzen;
5. für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im vorbereitenden Verfahren einen Gebührentatbestand schaffen.

II.1. Erfüllungsaufwand

Die Erprobung der neuen Vorgehensweise, bei der ein vorbereitetes Maßnahmengesetz an die Stelle des Planfeststellungsverfahrens tritt, löst in Bezug auf die elf Pilotprojekte allenfalls in geringem Umfang zusätzlichen Erfüllungsaufwand aus. Denn das neue vorbereitende Verfahren soll sich grundsätzlich in denselben Schritten vollziehen wie das bisherige Planfeststellungsverfahren.

Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entstehen keine Kostenfolgen.

Wirtschaft

Mit der Neuregelung soll den Projektträgern eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung verbindlich vorgeschrieben werden. Unter den Trägern der Pilotprojekte ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen (Marschbahn). Für dieses Unternehmen, ebenso wie für die übrigen Projektträger, löst die neue Verbindlichkeit keine Verhaltensänderung und damit auch keinen zusätzlichen Aufwand aus. Denn nach Angabe des Ressorts führen die Träger von Verkehrsinfrastrukturvorhaben schon bisher regelmäßig eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch.

Verwaltung

Für den Bund entsteht für die neue Verbindlichkeit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung einmaliger Mehraufwand von 6.540 Euro je Scoping-Termin. Insgesamt entsteht dadurch für elf Projekte ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 71.940 Euro. Darüber hinaus führt die Erprobung des neuen Vorgehens zu erhöhtem Abstimmungsbedarf zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie dem BMVI, die auf beiden Seiten einmalige Personalkosten von jeweils rund 287.760 Euro (insgesamt 575.520 Euro) hervorruft.

Der einmalige Erfüllungsaufwand beläuft sich damit auf insgesamt 647.460 Euro.

II.2. Weitere Kosten

Der in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz eingefügte Gebührentatbestand schafft die Rechtsgrundlage dafür, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei der Erprobung des neuen Verfahrens dieselben Gebühren erheben kann wie bisher beim Planfeststellungsverfahren. Weitere Kosten für den Projektträger sind damit nicht verbunden.

II.3. Evaluierung

Die Neuregelung wird sechs Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Die Evaluierung wird sich insbesondere mit der Frage auseinandersetzen, inwieweit durch das neue Verfahren der Genehmigungsprozess für Verkehrsinfrastrukturprojekte beschleunigt und deren Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden konnten.

III. Ergebnis

Der Regelungsentwurf des BMVI soll die Erprobung neuer Wege zur Beschleunigung und Akzeptanzförderung von Infrastrukturprojekten ermöglichen. Der NKR begrüßt diesen Ansatz, der mit seinen eigenen Vorschlägen harmoniert, ausdrücklich. Dabei hält der NKR die umfassende Evaluierung des neuen Verfahrens nach Abschluss der Pilotprojekte für ein Kernelement des Vorhabens.

Im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags erhebt der NKR keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin