

10.11.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4537 vom 9. Oktober 2020
der Abgeordneten Arndt Klocke und Johannes Remmel BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/11434

Reaktivierung von Bahnstrecken

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 hat die Deutsche Bahn rund 5.400 km ihres Schienennetzes in Deutschland stillgelegt, das entspricht in etwa 16 Prozent aller Strecken. Auch in NRW wurden zahlreiche Schienenverbindungen eingestellt und Bahnhöfe nicht mehr genutzt. Mittlerweile wird diese Entwicklung als großer verkehrspolitischer Fehler angesehen, da für die Verkehrswende der Nah- und Fernverkehr auf der Schiene eine entscheidende Rolle spielt. Bürgerinnen und Bürgern attraktive und klimaschonende Mobilitätsalternativen zu bieten ist nicht nur unter Klimaschutzgesichtspunkten wichtiger denn je. Auch profitieren ländliche Räume sowie Klein- und Mittelstädte von einer guten Anbindung an das Schienennetz, sowohl als Wirtschaftsstandorte als auch als Wohnorte für Pendlerinnen und Pendler.

Im Juli 2019 wurde ein Antrag zur Reaktivierung von Bahnstrecken (DS 17/6592) einstimmig beschlossen. Unter anderem wird darin die Landesregierung aufgefordert, „einen umfassenden Überblick über die im Land aktuell vorgesehenen Reaktivierungsprojekte aufzubereiten und dem Landtag vorzulegen“ sowie „gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern Vorschläge zur Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse bei Reaktivierungen stillgelegter Schienenstrecken vorzulegen.“

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 4537 mit Schreiben vom 9. November 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen, der Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung und der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

1. **Wie ist der derzeitige Sachstand bei der Erarbeitung des umfassenden Überblicks über die im Land aktuell vorgesehenen Reaktivierungsprojekte?**
2. **Der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) hat im April 2020 eine Vorschlagsliste für sinnvolle Schienenreaktivierungsprojekte herausgegeben. Welche für NRW relevanten Projekte aus dieser Vorschlagsliste werden davon Eingang in die vorgesehenen Reaktivierungsprojekte der Landesregierung finden?**

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Land Nordrhein-Westfalen steht aktuell mit den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in einem Austausch u.a. zu potentiellen Reaktivierungsprojekten, die für das Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet werden könnten. Die Vorschlagsliste des VDV wird in diesem Zusammenhang mit bewertet und in die weiteren Überlegungen zur GVFG-Anmeldung einbezogen.

3. **Welche Vorschläge hat die Landesregierung gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern zur Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse bei Streckenreaktivierungen bislang erarbeitet?**

Die Beschleunigung von Planungsprozessen ist nicht allein auf Reaktivierungsmaßnahmen beschränkt. Das Land hat zuletzt über den Bundesrat umfangreiche Änderungen in das Gesetzgebungsverfahren des Investitionsbeschleunigungsgesetzes eingebracht. Der Beschluss des Bundesrates (Drs. 456/20), in dem die Ziffern 11, 12, 17-22, 24-26 und 33 auf Anträge aus Nordrhein-Westfalen zurückgehen, ist beigefügt.

4. **Welche konkreten Reaktivierungsvorhaben werden in den nächsten drei Jahren geplant bzw. umgesetzt?**

Derzeit werden folgende Reaktivierungsmaßnahmen umgesetzt:

- Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE - von Harsewinkel über Gütersloh nach Verl),
- Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE - von Münster HBF nach Sendenhorst) und
- Niederrheinbahn (von Moers nach Kamp-Lintfort)

Hinsichtlich weiterer Maßnahmen steht das Ministerium für Verkehr im Austausch mit den Zweckverbänden.

5. **Wann werden dem Landtag die in dem Antrag geforderten Informationen durch die Landesregierung vorgelegt?**

Die Ergebnisse können voraussichtlich in 2021 vorgelegt werden.

18.09.20

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen

Der Bundesrat hat in seiner 993. Sitzung am 18. September 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee
(§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 VwGO)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee sind in § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 die Wörter „nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes“ zu streichen.

Begründung:

Abweichend von dem Gesetzentwurf des Bundesrates für ein Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz (BR-Drucksache 70/20 (Beschluss)), das gemäß den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 aufgegriffen werden sollte, erfasst § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 VwGO des vorgelegten Gesetzentwurfs nunmehr ausschließlich den auf eine gewässerrechtliche Rechtsgrundlage gestützten Hafenausbau. Danach würde allein für den gewässerrechtlich basierten Hafenausbau – neben dem bereits nach § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 sowie nach § 50 Absatz 1 Nummer 6 Verwaltungsgerichtsordnung privilegierten Hafenausbau auf wasserstraßenrechtlicher Grundlage – eine Verfahrensbeschleunigung geregelt werden. Dies führt zu einer sinnwidrigen Einengung des Anwendungsbereichs der angestrebten Neuregelung und widerspricht der beabsichtigten Investitionsbeschleunigung. Denn ein Hafenausbau kann auch auf eine landesrechtlich geregelte Planfeststellung gestützt sein, wie es etwa bei § 14 des Hamburgischen Hafenentwicklungsgesetzes (HafenEG) oder § 6 Absatz 6 des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes des Landes

Mecklenburg-Vorpommern der Fall ist. Die Beschleunigung von Investitionen in infrastrukturell und verkehrspolitisch bedeutsame Hafenausbauten hängt jedenfalls nicht von der Rechtsgrundlage der Planfeststellung ab. Deshalb dürfen zum Beispiel Ausbauten des Hamburger Hafens als dem größten deutschen Hafen mit nationaler Bedeutung nicht von der Investitionsbeschleunigung ausgenommen sein, nur weil sie auf eine landesrechtliche Regelung gestützt sind. Um dem Ziel der Investitionsbeschleunigung gerecht zu werden, muss vielmehr sichergestellt sein, dass jedwede Planfeststellung für eine Hafenerrichtung, eine Hafenerweiterung oder eine Hafenumgestaltung umfasst ist, sofern sie planfeststellungspflichtig oder auch nur planfeststellungsfähig ist. Aus diesem Grunde ist auf die Nennung der Vorschrift des § 68 Wasserhaushaltsgesetzes in Nummer 11 zu verzichten.

Dafür, dass ein solches Verständnis bereits in dem vorgelegten Gesetzentwurf angelegt ist, spricht im Übrigen die Gesetzesbegründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee (Nummer 11), in der es heißt, dass für nach Wasserrecht planfeststellungsbedürftige größere Häfen eine Eingangszuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts begründet werden soll. Der Begriff des Wasserrechts ist als Oberbegriff weit gefasst und umfasst sowohl das Wasserwegerecht (WaStrG), das Gewässerrecht (WHG) wie aber auch wasserbezogene Landesgesetze, wie etwa die beiden genannten landesrechtlichen Spezialgesetze.

Der Verweis auf § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes greift für eine Planfeststellung für die Errichtung, Erweiterung und Änderung von Häfen zu kurz, da diese Vorschrift lediglich den Gewässerausbau betrifft, sich also ausschließlich auf Maßnahmen beziehen kann, durch die ein oberirdisches Gewässer im Sinne des § 3 Nummer 1 WHG geschaffen, beseitigt oder in seinem äußeren Zustand wesentlich umgestaltet wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2015 – 7 C 11/12). Die wasserrechtliche Planfeststellung bildet demnach keine Rechtsgrundlage für Vorhaben, bei denen die Nutzung der landseitig an das Gewässer angrenzenden Flächen – wie die gesamten landseitigen Infrastruktureinrichtungen eines Hafens – erforderlich ist.

Die Rechtswegverkürzung soll sich nicht lediglich auf die gewässerbezogenen Teile des Hafens beschränken, sondern den gesamten Hafen auch mit seinen landseitigen Teilen mit einbeziehen. Der einschränkende und in der Praxis zu Abgrenzungsschwierigkeiten führende Verweis auf § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes ist daher zu streichen.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 48 Absatz 3 VwGO),
Nummer 2 (§ 50 Absatz 2 VwGO)

In Artikel 1 sind Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 zu streichen.

Begründung:

Mit der neuen Vorschrift des § 48 Absatz 3 VwGO soll auf Ebene der Oberverwaltungsgerichte/Verwaltungsgerichtshöfe für bestimmte Streitigkeiten, für welche die vorgenannten Gerichte erstinstanzlich zuständig sind, geregelt werden, dass in Fällen, in denen ein Spruchkörper bereits „tätig geworden ist“, das Präsidium des Gerichts auch nach einer Änderung der Geschäftsverteilung die fortgesetzte Zuständigkeit dieses Spruchkörpers bestimmen „soll“.

Es handelt sich hierbei bereits nach dem vorgeschlagenen Gesetzeswortlaut um eine Abweichung von der derzeit geltenden Regelung des § 21e Absatz 4 GVG, welche in Verbindung mit § 4 Satz 1 VwGO schon aktuell den Präsidien der Verwaltungsgerichtsbarkeit die Möglichkeit gibt anzuordnen, dass ein Richter oder Spruchkörper, der in einer Sache tätig geworden ist, für diese nach einer Änderung der Geschäftsverteilung zuständig bleibt. Die Neuerung der vorgesehenen Regelung liegt danach nur darin, dass die als „Kann“-Bestimmung ausgestaltete Vorschrift des § 21e Absatz 4 GVG für die von § 48 Absatz 3 VwGO erfassten Fälle zu einer „Soll“-Bestimmung verdichtet wird. Dies dient nach der Begründung des Gesetzentwurfs der Beschleunigung der Verfahrensbearbeitung durch effizienten Einsatz der Arbeitskraft des bereits mit der Sache vertrauten Spruchkörpers (Einzelbegründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b).

Ein besonderer Mehrwert dürfte hierin jedoch nicht liegen. Denn bereits bei der Regelung des § 21e Absatz 4 GVG ist der Gesichtspunkt der Verfahrensbeschleunigung im Sinne der Vermeidung unnötiger Doppelarbeit nach der Kommentarliteratur ein berücksichtigungsfähiger Umstand (vgl. Schübel-Pfister, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 4 Rn. 24; Mayer, in: Kissel/Mayer, GVG, 9. Aufl. 2018, § 21e Rn. 149). Entsprechend wird dieser Gesichtspunkt bei Entscheidungen nach § 21e Absatz 4 GVG nach obergerichtlicher Mitteilung in passenden Fällen schon derzeit herangezogen.

In anderen Fällen gibt es demgegenüber regelmäßig schwerwiegende Gründe für eine abweichende Handhabung, zu denen auch die drängende Erledigung eines Großverfahrens durch einen anderen Spruchkörper mit freien Kapazitäten gehören kann. Gerade dann, wenn es einem Spruchkörper neben dem übrigen Alltagsgeschäft nicht gelingt oder gelungen ist, ein oder mehrere Großverfahren mit der gebotenen Zügigkeit zu fördern, kann ein Spruchkörperwechsel der schnelleren Verfahrensdurchführung dienen. Danach kann die Weiterbearbeitung durch einen „tätig gewordenen“ Spruchkörper im Einzelfall zur Verfahrensbeschleunigung führen; dies ist aber nicht so regelmäßig der Fall, dass eine „Soll“-Regelung gerechtfertigt wäre.

Eine solche beinhaltet zudem im Fall der Abweichung von der Soll-Vorgabe die Gefahr von den Prozessstoff weiter erhöhenden Besetzungsrügen, bei deren Behandlung das Problem aufträte, dass nicht genau bestimmt ist und auch von der Gesetzesbegründung nicht beschrieben wird, wann nun ein Spruchkörper tätig geworden ist. Dies erscheint insbesondere vor dem Hintergrund problematisch, dass in der Verwaltungsgerichtsbarkeit regelmäßig bereits bei Eingang einer Sache prozessleitende Verfügungen vorzunehmen sind (vgl. Clausing, in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Juli 2019, § 4 Rn. 59). Möchte man die eingrenzende Wirkung des vorgenannten gesetzlichen Merkmals danach nicht

jeglicher Funktion berauben, bleibt unklar, wie diese Voraussetzung in Abgrenzung zur bisherigen Handhabung des § 21e Absatz 4 GVG interpretiert werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die letztgenannte Regelung ähnliche Auslegungsschwierigkeiten nicht bietet, da mit Blick auf ihren unterschiedliche Gerichtsbarkeiten erfassenden, weiten Anwendungsbereich sowie den Umstand, dass alternativer Bezugspunkt der Anordnung auch der einzelne Richter sein kann, genug Spielraum vorhanden ist, um in Fällen, in denen die fortgesetzte Zuständigkeit eines verwaltungsgerichtlichen Spruchkörpers in Rede steht, auf eine einschränkende Interpretation dieses Merkmals zu verzichten (vgl. zu einer entsprechenden Handhabung Clausing, a.a.O.). Dies dürfte bei der ausdrücklichen Übernahme der vorgenannten Anforderung in den engeren Anwendungsbereich der geplanten Regelung aber nur noch schwer möglich sein.

Nach alledem erscheint es vorzugswürdig, die geplante Anfügung des § 48 Absatz 3 VwGO entfallen zu lassen.

Artikel 1 Nummer 2 enthält eine dem neu angefügten § 48 Absatz 3 VwGO entsprechende Regelung für bestimmte erstinstanzliche Zuständigkeiten des Bundesverwaltungsgerichts. Sie ist danach entsprechend der Überlegungen zu Artikel 1 Buchstabe b ebenfalls weder erforderlich noch zielführend.

3. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a (§ 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO)

Der Bundesrat hält die vorgesehene Einführung des neuen Ausnahmetatbestandes in § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO-E für Infrastrukturvorhaben, die von überregionaler Bedeutung sind, für problematisch. Die neue Fallkategorie verwendet den unbestimmten Rechtsbegriff „Infrastrukturvorhaben, die von überregionaler Bedeutung sind“, der sich nur schwer eindeutig bestimmen lässt und zudem Wertungen zulässt. Damit steht zu befürchten, dass die erhoffte Beschleunigungswirkung, die durch den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage bei diesen Vorhaben erzeugt werden soll, nicht eintritt. Aus Sicht des Bundesrates sollte der neue Tatbestand daher, etwa durch Regelungsbeispiele, näher konkretisiert werden um damit besser vollzugstauglich zu sein.

4. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 101 Absatz 1 Satz 2 VwGO)

Artikel 1 Nummer 5 ist zu streichen.

Begründung:

Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzentwurfs hat keinen praktischen Nutzen. Sofern an einem bestimmten Gericht beziehungsweise Spruchkörper die Personal- und Belastungssituation eine frühzeitige Terminierung ermöglicht, wird diese aufgrund des Beschleunigungsgrundsatzes von Amts wegen vorgenommen. Wo dies nicht der Fall ist, wird sich hieran durch die Einfügung der Norm nichts ändern. Es ist überdies zu bedenken, dass viele Verfahren auch ohne mündliche Verhandlung sinnvoll und ohne Zeitverzug zu Ende geführt werden, sodass es nicht sinnvoll ist, in allen Verfahren möglichst frühzeitig eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Es kommt vielmehr immer auf das konkrete Verfahren an.

5. Zu Artikel 1 Nummer 6a – neu – (§ 185 Absatz 1a – neu –VwGO)

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

,6a. Nach § 185 Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Das Land Bremen kann bestimmen, dass § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 auch auf Gemeindestraßen mit besonderer Verkehrsbedeutung gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes anzuwenden ist.“ ‘

Begründung:

Mit BR-Drucksache 113/19 (Beschluss) – Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (dort Artikel 1 Nummer 10) – hat sich der Bundesrat dafür ausgesprochen, den Vorschlag, die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auf Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für Landesstraßen zu erstrecken, durch eine Öffnungsklausel für das Land Bremen, die den Besonderheiten im bremischen Landesstraßenrecht Rechnung trägt, zu ergänzen.

Das Land Bremen ist das einzige Land der Bundesrepublik, in dem es keine Landesstraßen gibt; die Straßenbaulast liegt dort ausschließlich bei den Gemeinden Bremen und Bremerhaven. Die erweiterte erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte nach Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb liefe im Land Bremen daher leer. Um eine einheitliche Verwirklichung der Ziele dieser Regelung im gesamten Bundesgebiet sicherzustellen, wird in die bestehende Anpassungsklausel für Länder mit Besonderheiten im Verwaltungsaufbau (§ 185 VwGO) ein Absatz 1a eingefügt, der im Land Bremen die Erstreckung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts auf Gemeindestraßen mit besonderer Verkehrsbedeutung ermöglicht (insbesondere Straßen der „Kategorie A“; vgl. § 3 Absatz 1 Nummer 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes).

Auch die Bundesregierung hat vormalig in der BT-Drucksache 19/10992 (neu), dort Seite 25, die genannte Öffnungsklausel für das Land Bremen für erwägenswert erachtet.

6. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 2 Absatz 7f AEG)

In Artikel 2 Nummer 1 sind in § 2 Absatz 7f nach dem Wort „an“ die Wörter „geltendes Recht oder“ einzufügen.

Begründung:

Es kann auch notwendig sein, dass Anpassungen auch aufgrund neuer Rechtsvorschriften (zum Beispiel Europäische Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI), AEG, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), etc.) erfolgen. Rechtsvorschriften gehen den anerkannten Regeln der Technik (aRdT) vor (vgl. § 2 Absatz 1 Satz 2 EBO) und sind zwingend anzuwenden. Die Formulierung des neuen § 2 Absatz 7f AEG will die Anpassung an den technischen Fortschritt ermöglichen, ohne dadurch ein Planverfahren auszulösen (siehe Begründung Seite 22, letzter Satz, und vgl. neuer § 21 Absatz 8 Satz 2 AEG). Dann sollte umfassender formuliert werden und in einem „erst-recht-Schluss“ die Anpassung an geltendes Recht mit aufgenommen werden.

Im Übrigen sollte erwogen werden, das Verhältnis der Unterhaltung nach § 2 Absatz 7f AEG – neu – zu den Vorschriften § 2 Absatz 7d AEG („Instandhaltung“) und § 2 Absatz 7e AEG („Umrüstung“) zu klären. Ausweislich der Begründung (siehe Seite 22, letzter Absatz) inkludiert der Begriff „Unterhaltung“ nach der neuen Vorschrift wohl den Begriff der „Instandhaltung“ nach § 2 Absatz 7c AEG.

7. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 und Satz 3 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind nach dem Wort „besteht“ die Wörter „oder sofern dadurch nicht Grundflächen Dritter erstmals oder mehr in Anspruch genommen werden“ einzufügen.

b) Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

„Werden durch das Vorhaben private Belange berührt, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen; werden durch das Vorhaben öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen.“

Begründung:

Die vorgeschlagenen Änderungen, namentlich die Freistellung verschiedener Maßnahmen von der Planfeststellungspflicht nach dem neuen § 18 Absatz 1a AEG und die pauschale Freistellung von sogenannten Unterhaltungsmaßnahmen von einer Planfeststellungs-/genehmigungspflicht gemäß dem neuen § 18 Absatz 3 AEG sowie die für derartige Maßnahmen vorgesehene Möglichkeit der Besitzeinweisung und Enteignung ohne zugrundeliegende Planfeststellung ist äußerst kritisch zu sehen; die Problematik ist bereits aus dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) bekannt. Faktisch führt eine derartige Regelung jedenfalls nicht zu einer Beschleunigung des Verfahrens, sondern wird die zumindest "planfeststellungsersetzende Prüfung" und der damit verbundene erhebliche Prüf- und Zeitaufwand lediglich auf die Enteignungsbehörde als insoweit dem Grunde nach fachfremde Behörde verlagert. Dies ist zum einen unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten höchst bedenklich, zum anderen ist es für die Enteignungsbehörde praktisch nicht möglich, im Falle einer zum eigentlichen, bereits komplexen Besitzeinweisungs-/ Enteignungsverfahren zusätzlich hinzukommenden „planfeststellungsersetzenden“ Prüfung noch die ohnehin bereits engen Fristen des Besitzeinweisungsverfahrens einzuhalten.

Aus diesem Grunde formulieren die vorgeschlagenen Änderungen die Einschränkung, dass eine Freistellung von der Planfeststellungs-/Plangenehmigungspflicht allenfalls für die Fälle gelten kann, in denen nicht die hoheitliche Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter in Rede steht, mithin die Fälle, in denen nicht absehbar die Enteignungsbehörde angerufen werden müsste. Diese einschränkende Lesart ergibt sich zum Teil zwar auch bereits aus der Gesetzesbegründung selbst (so zum Beispiel für die Definition der wesentlichen Änderung des Aufrisses/ Grundrisses), insoweit dienen die Änderungen der Klarstellung; zum Teil wird für den Fall der vom Gesetzentwurf vorgesehenen Planfeststellungs-/genehmigungsfreiheit jedoch pauschal auf die in diesem Falle der Enteignungsbehörde obliegende Prüfungspflicht verwiesen, insoweit nehmen die vorgeschlagenen Änderungen konstitutiv Ergänzungen und Streichungen vor.

Zum Aspekt der nicht hinreichenden Rechtsgrundlage beziehungsweise zum rechtsstaatlichen Gesichtspunkt wird ausgeführt, dass wenn – wie gemäß § 18 Absatz 1a AEG vorgesehen – für bestimmte Fälle die bisher erforderliche Pflicht zur Planfeststellung/-genehmigung abgeschafft wird beziehungsweise Unterhaltungsmaßnahmen pauschal als nicht planfeststellungs-/genehmigungspflichtig festgelegt werden, auch die damit verbundene enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses, an den die Enteignungsbehörde qua Gesetz gebunden ist, entfällt. Mit diesen Prüfungen soll nach dem Gesetzentwurf stattdessen das vorzeitige Besitzeinweisungsverfahren (§ 21 Absatz 8 AEG) und das Enteignungsverfahren (§ 22 Absatz 1 AEG) belastet werden. Wenn jedoch eine andere Behörde die Funktion der Planfeststellungsbehörde mitübernehmen soll, ohne über deren Sachverstand zu verfügen, wird die verfassungsrechtlich durch Artikel 14 Grundgesetz geschützte funktionsgerechte Aufgabenzuordnung (vergleiche hierzu auch Lenz, Legalplanung nach dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – ein probates Mittel zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten? NdsVBl. 2020, 229, 230) – das heißt der

Grundrechtsschutz durch Verfahren, Form und Organisation – zumindest stark beeinträchtigt. Staatliche Entscheidungen sollen von Organen getroffen werden, die nach ihrer Organisation, Zusammensetzung, Funktion und Verfahrensweise über die besten Voraussetzungen für eine möglichst sachgerechte Entscheidung verfügen (BVerfGE 139, 321, 361 f.).

Grundsätzlich muss daher sichergestellt sein, dass bisher nicht betroffene Grundflächen Dritter nicht ohne vorherige Planfeststellung-/ Plangenehmigung beansprucht werden – ob durch Unterhaltungs- oder sonstige Maßnahmen –, da andernfalls die langwierige planfeststellungsersetzende Prüfung, zum Teil einschließlich der Pflicht zur öffentlichen Auslegung von Unterlagen, der Ermöglichung von Einwendungen et cetera, schlicht auf die Enteignungsbehörde verlagert wird, ohne dass hiermit auch nur ansatzweise eine Beschleunigung verbunden wäre, im Gegenteil – praktisch ist die Problematik aus Verfahren nach dem EnWG bekannt.

Neben den aufgezeigten rechtsstaatlichen Bedenken sind die vom Gesetzentwurf an die Enteignungsbehörde gerichteten Anforderungen – in fachlicher und zeitlicher Hinsicht – insbesondere im Rahmen des für die Besitzeinweisung gesetzlich vorgegebenen, strengen zeitlichen Korsetts praktisch schlicht nicht leistbar, ohne in eine Kollision zwischen der Pflicht zur Einhaltung der bestehenden Fristen und der Pflicht zur Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens und zur planfeststellungsersetzenden Prüfung zu geraten, so dass insoweit Haftungsrisiken vorprogrammiert sind.

8. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b sind in § 18 Absatz 1a Satz 1 die Wörter „Feststellung des Planes“ durch die Wörter „Planfeststellung oder Plangenehmigung“ zu ersetzen.

Begründung:

Mit der Änderung soll eine Ungenauigkeit des Gesetzeswortlauts in § 18 Absatz 1a Satz 1 beseitigt werden, die aus den unterschiedlichen Formulierungen in Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe c und Nummer 3 des Gesetzentwurfs resultiert. Im Unterschied zu Nummer 2 Buchstabe c und Nummer 3 lässt es der Gesetzeswortlaut in Nummer 2 Buchstabe b offen, ob die Ausnahme vom Erfordernis der Planfeststellungspflicht zu einer Plangenehmigungspflicht oder aber zur Genehmigungsfreiheit führt. Gemäß den Ausführungen der Bundesregierung auf ihrem Internetauftritt ist auch hier eine vollständige Genehmigungsfreiheit gewollt. Die Änderung dient daher der erforderlichen Klarstellung.

9. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 1 wie folgt zu fassen:

„1. Ausstattung von Schienenwegen mit Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom einschließlich der Bahnstromfernleitungen,“

Begründung:

Die Formulierung „Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung“ sollte besser an die Begrifflichkeiten des AEG angeglichen werden. Zum einen ist das Wort „Bahnstrecke“ bisher nicht im Sprachgebrauch des AEG enthalten. Zum anderen geht die Formulierung nicht weit genug: Bei Elektrifizierungsmaßnahmen sind auch Unterwerke und Schaltanlagen an der Strecke zu errichten, diese sind nach dem Wortlaut nicht umfasst. Daher ist eine globalere Formulierung, angelehnt an § 4 Absatz 7 AEG, sinnvoll, um nicht unnötige Abgrenzungsschwierigkeiten in der Praxis auftreten zu lassen, die die Zielsetzung des Gesetzes erschweren würden. Die Bahnstromfernleitungen sollten ebenso wie die Unterwerke und Schaltanlagen miteingeschlossen werden. Es macht keinen Sinn, eine Privilegierung nur von Oberleitungen vorzusehen und für die anderen notwendigen Bestandteile einer Elektrifizierung eine Planfeststellung zwingend zu fordern.

10. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b sind in § 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 die Wörter „die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke“ durch die Wörter „die zur Ausstattung der Schienenwege mit Steuerungs- und Sicherungssystemen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Regelung in Nummer 2 ist besonders bedeutsam und findet inhaltlich daher volle Zustimmung. Sie sollte jedoch umfassender gefasst werden und nicht auf eine Digitalisierung beschränkt werden, wenngleich dies der Hauptanwendungsfall sein wird. Dabei wurde das Wort „Bahnstrecke“ – AEG-gerecht – auch wieder durch „Schienenweg“ ersetzt und das Wort „Digitalisierung“ globaler durch „Steuerungs- und Sicherungssysteme“ (wie in § 4 Absatz 7 AEG ebenfalls angelegt). Mit der Neufassung wird die Vorschrift auch anwendungsfreundlicher, da sich Abgrenzungsfragen erübrigen, ob und inwieweit eine „Digitalisierung“ vorliegt. Sie bietet daher auch weniger Angriffspunkte für Rechtsstreitigkeiten.

11. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 5 – neu – AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a Satz 1 folgende Nummer 5 anzufügen:

„5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe.“

Folgeänderungen:

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a Satz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 ist das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 4 ist der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen.

Begründung:

Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe (Absatz 1a Nummer 5) dienen überwiegend der Erlangung eines robusten Netzes. Mit einem robusten Netz soll während der bevorstehenden umfangreichen Baumaßnahmen im Schienennetz in ganz Deutschland durch kleinere Maßnahmen die Leistungsfähigkeit auf der Schiene erhöht werden, zum Beispiel durch Umleitungsstrecken. Hier ist eine schnelle Umsetzung von besonderer Bedeutung zur Erlangung der angestrebten Ziele im Schienensektor.

12. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 2a – neu – AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist in § 18 Absatz 1a nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

„Der Träger des Vorhabens gibt der Gemeinde acht Wochen vor geplantem Beginn der Einzelmaßnahme Gelegenheit zur Stellungnahme binnen einer vierwöchigen Frist.“

Begründung:

Dem Gesetzentwurf wird grundsätzlich zugestimmt.

Allerdings entfallen durch die Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und dem damit einhergehenden Wegfall der Planfeststellungsverfahren für verschiedene Einzelmaßnahmen auch Einflussmöglichkeiten der Gemeinden, auf deren Gebiet die Maßnahmen stattfinden.

Bestimmte Maßnahmen können jedoch erhebliche Auswirkungen auf die Stadtgestaltung haben. Deswegen ist eine Sicherstellung eines Einflusses der Gemeinde auf die Planungen – ohne die Maßnahme erheblich zu verzögern – gleichwohl erforderlich.

13. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 5 AEG)

In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b sind in § 18 Absatz 1a Satz 5 die Wörter „Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen“ durch die Wörter „Besteht für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu ersetzen.

Begründung:

Mit der Änderung wird das Beschleunigungspotenzial der Norm erhöht. Eine Pflicht zur Planfeststellung soll nur für solche Vorhaben bestehen, die aufgrund einer Vorprüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen tatsächlich erwarten lassen. Aufgrund der im Entwurf enthaltenen Kann-Vorschrift werden jedoch regelmäßig Anträge auf Planfeststellung erforderlich sein. Bei Änderungen an Eisenbahnanlagen ist nämlich im Regelfall eine Vorprüfung durchzuführen, sodass für das Vorhaben eine UVP-Pflicht bestehen kann.

Ausweislich der Gesetzesbegründung ist eine Planfeststellung nicht erforderlich, wenn die Vorprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass keine nachteiligen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Allerdings ist zu diesem Zeitpunkt der Antrag auf Planfeststellung mit den regelmäßig umfangreichen Planunterlagen bereits gestellt. Eine Anpassung der Formulierung ist daher zweckmäßig und entspricht dem gesetzgeberischen Willen, Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich zu beschleunigen.

14. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c (§ 18 Absatz 3 und 4 – neu – AEG)

Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

,c) Folgende Absätze werden angefügt:

„(3) Unterhaltungsmaßnahmen ... (weiter wie Regierungsvorlage).

(4) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung nach Absatz 1 und die Plangenehmigung nach § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, sofern darin Betriebsanlagen nichtöffentlicher Eisenbahnen nach § 3 Absatz 2 ausgewiesen sind. Ist eine Ergänzung der Betriebsanlagen notwendig, ein Bebauungsplan unvollständig oder soll von

Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, ist insoweit die Planfeststellung durchzuführen. Es gelten die §§ 40 und 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.“ ‘

Begründung:

Analog § 28 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (dort für Verkehrswege der Straßenbahnen) würde damit der Entfall der Planfeststellung und der Ersatz durch einen Bebauungsplan nach dem BauGB für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen im Sinne von § 3 Absatz 2 AEG – dies sind im wesentlichen „Werksbahnen“, also Gleisanschlüsse von Gewerbe- oder Industriebetrieben – möglich. Plant zum Beispiel eine Gemeinde ein Gewerbegebiet, muss sie heute für das Gebiet selbst einen Bebauungsplan aufstellen, in den Gleisanlagen jedoch nur nachrichtlich aufgeführt werden dürfen. Für die Gleisanschlüsse selbst wird daneben noch eine Planfeststellung, veranlasst durch den Vorhabenträger, notwendig. Das erschwert den Neubau beziehungsweise die Reaktivierung solcher wichtigen Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr erheblich. § 38 BauGB hat das Bild vor Augen, überörtliche Infrastrukturen der Planfeststellung zu unterwerfen, was man bei nichtöffentlichen Infrastrukturen bezweifeln kann, sie dienen im Wesentlichen der Zustellung beziehungsweise Abholung von Güterwagen. Diese sinnvolle Ergänzung des § 18 AEG würde die Ziele des Masterplans Schienengüterverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützen (ebenda. Tz. 5.1, Seite 30), ebenso der Logistikbranche dienen (siehe zum Beispiel Gleisanschlusscharta des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dort vgl. zum Beispiel Handlungsfeld 1, Seite 14; Feld 5, Seite 27 f.). Die Errichtung konkreter Anlagen (Gleisprojekt) unterliegt zwar weiterhin der Fachplanung und ist insofern der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Die Gemeinden werden jedoch in die Lage versetzt, im Wege ihrer Bauleitplanung solche Flächen mit zu überplanen und entsprechende Festsetzungen zu treffen. Tun sie dies, so wird die Planfeststellung insoweit ersetzt.

Erwägenswert wäre noch – hier nicht beantragt –, ob weitergehend nicht auch sogenannte „Industriestammgleise“ hierunter fallen könnten. Das sind „Zuführungsgleise“, die typischerweise mehrere angebundene Gleisanschlüsse mit einem überörtlichen Schienenweg verbinden. Gesetzlich gehören diese jedoch zu den öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen (siehe § 3 Absatz 1 AEG, § 10 Absatz 1, 4 in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2g Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)); gleiches gilt für die Hafeneisenbahninfrastrukturen (ebenfalls öffentliche Eisenbahninfrastrukturen nach § 3 Absatz 1 AEG, § 10 Absatz 1, 4 in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2 Sätze 2 und 3 ERegG), wo man aus gleichen Erwägungen in den Blick nehmen könnte, Planfeststellung durch Bebauungsplan zu ersetzen.

15. Zu Artikel 2 Nummer 2a – neu – (§ 18c Nummer 4 AEG)

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

„2a. § 18c wird folgende Nummer 4 angefügt:

„4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Ausbavorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens voraussichtlich unberührt bleiben wird.“ ‘

Begründung:

Die Durchführung von Vorhaben bleibt, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, nach dieser Vorschrift für die Teile des Vorhabens zulässig, die hiervon nicht betroffen sind.

16. Zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe a bis d – neu – (§ 21 Absatz 2 Satz 1,

Absatz 3,

Absatz 4 Satz 1, 3 und

Absatz 9 – neu – AEG)

Artikel 2 Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. § 21 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „spätestens sechs Wochen“ gestrichen.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat der Vorhabenträger diesen vor Beantragung eines Verfahrens bei der Enteignungsbehörde durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen ermitteln zu lassen. Eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses ist den Beteiligten zu übersenden.“

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „spätestens zwei Wochen“ gestrichen.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „höchstens zwei Wochen“ gestrichen.

d) Folgende Absätze werden angefügt:

„(8) [... weiter wie Vorlage ...]

(9) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe a und c:

§ 21 AEG (Vorzeitige Besitzeinweisung) sieht Bearbeitungsfristen für die Enteignungsbehörden vor: mündliche Verhandlung spätestens sechs Wochen nach Antragseingang, drei Wochen Ladungsfrist, Zustellung der Entscheidung spätestens zwei Wochen nach mündlicher Verhandlung, Einholung von Sachverständigen-Gutachten (insbesondere Grundstücks- oder Forst- beziehungsweise Gartenbau-Sachverständige) über den Zustand der betroffenen Grundstücke vor mündlicher Verhandlung; Ladungen und Beschlüsse müssen jeweils förmlich zugestellt werden. Diese Fristen sind bereits im regulären Verwaltungsgang – vor allem aber in Zeiten der gegenwärtigen Corona-Pandemie mit den damit verbundenen Einschränkungen – sowohl für die Enteignungsbehörden als auch für Sachverständige nicht einzuhalten.

Deshalb sind die Fristenregelungen für Enteignungsbehörden in § 21 AEG zu streichen. Verwaltungsverfahren sind ohnehin zügig durchzuführen, § 10 VwVfG.

Zu Buchstabe b:

Die nach § 21 Absatz 3 AEG (Vorzeitige Besitzeinweisung) erforderlichen Sachverständigengutachten hat der Vorhabenträger vor Beantragung eines Verfahrens bei der Enteignungsbehörde bei einem öffentlich bestellten Sachverständigen, vornehmlich bei unabhängigen Gutachterausschüssen für Grundstückswerte (§ 192 BauGB) einzuholen und seinem verbindlichen Angebot an die Betroffenen zu Grunde zu legen. Das erhöht die Chancen eines Vertragsschlusses und beschleunigt Verfahren vor der Enteignungsbehörde, die immer nur ultima ratio sein können.

Zu Buchstabe d:

Nach der Einzelbegründung zu Artikel 2 Nummer 3 soll die Enteignungsbehörde in eigener Zuständigkeit die vorzeitige Besitzeinweisung nach dem geltenden Landesrecht prüfen und verfahren. Dafür bedarf es jedoch einer Verweisung in § 21 AEG auf die Enteignungsgesetze der Länder. Denn im Gegensatz zu § 22 AEG verweist § 21 AEG zur Ausführung nicht auf die Enteignungsgesetze der Länder. Damit fehlt der Weg in das landesrechtlich geregelte Verfahren, nach dem die Enteignungsbehörde handelt.

17. Zu Artikel 2a – neu – (§ 16 Absatz 1 Satz 1,
Satz 1a – neu – und
§ 17c Nummer 4 FStrG)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

**„Artikel 2a
Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Linie einer Bundesfernstraße bestimmen.“

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Bei Planungen von Bundesfernstraßen von erheblicher Bedeutung ist die Linie durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden zu bestimmen.“

2. § 17c Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Ausbauvorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens voraussichtlich unberührt bleiben wird.“ ‘

Begründung:

Zu Nummer 1 Buchstabe a:

Das Linienbestimmungsverfahren verzögert gerade bei Verfahren von untergeordneter Bedeutung die Planfeststellung erheblich, weil die Herstellung des Benehmens oftmals bereits viel Zeit in Anspruch nimmt. Ferner bindet es die

Landesplanungsbehörden im Hinblick auf die Trassenführung. Um hier mehr Freiraum zu lassen, sollte das Linienbestimmungsverfahren nur noch fakultativ durchzuführen sein.

Zu Nummer 1 Buchstabe b:

Wenn gemäß dem vorhergehenden Antrag die Linienbestimmung grundsätzlich nur noch fakultativ sein soll, so sollte für Maßnahmen im Bundesfernstraßenbereich, die von erheblicher Bedeutung sind, das Linienbestimmungsverfahren weiter zwingend sein, damit der Bund als Straßenbaulastträger die Trassenführung vorgeben kann, wenn auch im Benehmen mit den Ländern.

Zu Nummer 2:

Die Durchführung von Vorhaben bleibt, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, nach dieser Vorschrift für die Teile des Vorhabens zulässig, die hiervon nicht betroffen sind.

18. Zu Artikel 2b – neu – (§ 14c Nummer 4 WaStrG)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2b einzufügen:

**„Artikel 2b
Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

§ 14c Nummer 4 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Ausbauvorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens voraussichtlich unberührt bleiben wird.“ ‘

Begründung:

Die Durchführung von Vorhaben bleibt, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, nach dieser Vorschrift für die Teile des Vorhabens zulässig, die hiervon nicht betroffen sind.

19. Zu Artikel 2c – neu – (§ 8 Absatz 3 LuftVG)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2c einzufügen:

**„Artikel 2c
Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

§ 8 Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(3) Unterhaltungsmaßnahmen für Flugplätze bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Unterhaltungsmaßnahmen sind Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Flugbetriebsflächen und Betriebsanlagen einschließlich ihrer Anpassung an die Zertifizierungsspezifikationen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.“ ‘

Begründung:

Es handelt sich um die gesetzliche Klarstellung, dass Sanierungsmaßnahmen „im Bestand“ keine planfeststellungsrelevanten Änderungen im Sinne des Absatz 1 Satz 1 sind. Dies betrifft auch eventuell erforderliche Anpassungen an die Vorgaben für die betriebssichere Beschaffenheit der Flugplatzanlagen durch die Agentur der Europäischen Union für die Flugsicherheit (EASA). Dies betrifft zum Beispiel die Erneuerung von Start- und Landebahnbefeuernungen oder die Markierung von Führungslinien wegen neuer Zertifizierungsspezifikationen der Agentur.

20. Zu Artikel 2d – neu – (§ 97 Absatz 4 Satz 3 und Satz 3a – neu – GWB)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2d einzufügen:

**„Artikel 2d
Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen**

§ 97 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen zusammen vergeben werden, wenn wirtschaftliche, technische oder zeitliche Gründe dies erfordern.“

2. Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Die zusammengefasste Vergabe ist jedenfalls dann zulässig, wenn unter Berücksichtigung der Interessen der Allgemeinheit und des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit nach Absatz 1 der zeitliche Aufwand oder die Kosten der Losvergabe diejenigen der zusammengefassten Vergabe übersteigen.“

Begründung:

Unter Berücksichtigung der Gesamtwirtschaftlichkeit von baulichen Maßnahmen steht bei öffentlichen Aufträgen noch stärker als bisher eine zügige Abwicklung dieser im Mittelpunkt des Interesses der Allgemeinheit. Insbesondere die Arbeiten mit direkten verkehrlichen Auswirkungen gilt es zu verkürzen.

Um der Erfüllung dieses Interesses nach einem bauzeitlich optimierten und gesamtwirtschaftlichen Bauablauf Sorge zu tragen, kann es vorteilhaft sein, mehrere Teil- und Fachlose zusammengefasst an einen Auftragnehmer zu vergeben.

Auf diese Art und Weise könnte ein von mehreren beteiligten Auftragnehmern abgestimmter und koordinierter Bauablauf gewährleistet werden.

21. Zu Artikel 4 Nummer 1,
Nummer 2,
Nummer 3 (Inhaltsübersicht,
§ 5 Absatz 1 Satz 1,
§ 14b – neu – UVPG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 14 die folgenden Angaben eingefügt:

„§ 14a Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

§ 14b Besondere Änderungen zur Modernisierung von Bundesfernstraßen“ ‘

b) In Nummer 2 ist die Angabe „§§ 6 bis 14a“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14b“ zu ersetzen.

c) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. Nach § 14 werden folgende §§ 14a und 14b eingefügt:

„§ 14a

... (weiter wie Regierungsvorlage)

§ 14b

Besondere Änderungen zur Modernisierung von Bundesfernstraßen

(1) Bei einem bestehenden Bauwerk einer Bundesfernstraße bedarf die Erneuerung auf Grund des baulichen Zustands oder die Anpassung an die allgemein anerkannten Regeln der Technik keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die bauliche Umgestaltung nicht erheblich ist.

(2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird durchgeführt zur Feststellung der UVP-Pflicht für die Errichtung einer Schallschutzwand zur Lärmsanierung.“ ‘

Begründung:

§ 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes ist durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich klarstellend dahingehend modifiziert worden, dass eine planfeststellungspflichtige Änderung nur vorliegt wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Damit soll die Entbehrlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens für bauliche Umgestaltungen, die nicht erheblich sind, für die UVP-Entbehrlichkeit nachgezeichnet und die bezweckte Verfahrensbeschleunigung unterstützt werden. Nach der Gesetzesbegründung (BR-Drucksache 582/19) handelt es sich bei den in Bezug genommenen Maßnahmen um Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse wie zum Beispiel Ersatzneubauten bestehender Brückenbauwerke. Solche Erhaltungsmaßnahmen haben in der Regel auch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Bei der Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung (§ 14b Absatz 2 UVPG n.F.) 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, so dass an besonders sensiblen Standorten erhebliche Umweltauswirkungen 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.

22. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 14a Absatz 1 UVPG)

In Artikel 4 Nummer 3 sind in § 14a Absatz 1 die Wörter „aus den folgenden Einzelmaßnahmen“ durch die Wörter „aus einer der folgenden Einzelmaßnahmen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Ausgangsformulierung ist missverständlich, da sie ein kumulatives Zusammenfallen der genannten Einzelmaßnahmen als Voraussetzung für das Entfallen eines UVP-Bedarfs vermuten lässt, was jedoch offensichtlich nicht gewollt ist.

23. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 14a Absatz 1 Nummer 1 UVPG)

In Artikel 4 Nummer 3 sind in § 14a Absatz 1 Nummer 1 die Wörter „den im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke“ durch die Wörter „den zur Ausstattung der Schienenwege mit Steuerungs- und Sicherungssystemen“ zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der vorgeschlagenen Änderung zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 AEG).

24. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 14a Absatz 1 Nummer 4, 5 und 6 – neu – UVPG)

In Artikel 4 Nummer 3 ist § 14a Absatz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 4 ist das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 5 ist der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ zu ersetzen.
- c) Folgende Nummer 6 ist anzufügen:

„6. der Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe.“

Begründung:

Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe dienen überwiegend der Erlangung eines robusten Netzes. Mit einem robusten Netz soll während der bevorstehenden umfangreichen Baumaßnahmen im Schienennetz in ganz Deutschland durch kleinere Maßnahmen die Leistungsfähigkeit auf der Schiene erhöht werden, zum Beispiel durch Umleitungsstrecken. Hier ist eine schnelle Umsetzung von besonderer Bedeutung zur Erlangung der angestrebten Ziele im Schienensektor.

25. Zu Artikel 4 Nummer 3 und
Nummer 4 Buchstabe c (§ 14a Absatz 2 Nummer 1,
Absatz 3 Nummer 1 und
Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“
Nummer 19.13.1 und 19.13.2 UVPG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3 ist § 14a wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 2 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. die Ausstattung von Schienenwegen mit Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom auf einer Länge von weniger als 50 Kilometern,“

bb) Absatz 3 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. die Ausstattung von Schienenwegen mit Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom auf einer Länge von 50 Kilometern oder mehr,“

b) Nummer 4 Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

,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 50 km oder mehr		A
19.13.2	mit einer Länge von weniger als 50 km		S“ ‘

Begründung:

Es bleibt bei der redaktionellen Folgeänderung aufgrund der vorgeschlagenen Änderung zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 1 AEG).

Eine Erhöhung der UVP-Schwelle von 15 Kilometer auf 50 Kilometer bei Oberleitungen würde Elektrifizierungsmaßnahmen bei zukünftigen Projekten deutlich vereinfachen. Eine UVP würde aber nur dann entfallen, wenn es sich ausschließlich um eine Elektrifizierungsmaßnahme handeln würde (das heißt keine Überwerfungsbauwerke, Trassenänderungen oder der Wegfall von Bahnübergängen).

26. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 14a Absatz 2 Nummer 2 UVPG)

In Artikel 4 Nummer 3 ist § 14a Absatz 2 Nummer 2 wie folgt zu fassen:

„2. die Errichtung einer Schallschutzwand zur Lärmsanierung,“.

Begründung:

Der Wortlaut sollte mit dem in § 18 Absatz 1a – neu – AEG in Einklang stehen.

27. Zu Artikel 4 Nummer 3a - neu - (§ 27 Absatz 2 - neu - UVPG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. § 27 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Text wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 erfolgt im Verfahren nach § 18 Absatz 2 die öffentliche Bekanntmachung des Ergebnisses entsprechend dem in § 19 Absatz 2 Satz 2 geregelten Verfahren.“ ‘

Begründung:

Sofern an der Grundentscheidung festgehalten wird, Raumordnungsverfahren den Verfahrensanforderungen des UVPG zu unterwerfen, sollte die Änderung des UVPG zumindest zum Anlass genommen werden, eine 2017 entstandene Regelungslücke zu schließen und – wie vor 2017 – für die Bekanntmachung des Ergebnisses von Raumordnungsverfahren für UVP-pflichtige Vorhaben wieder vereinfachte Regelungen zu schaffen.

Bis 2017 enthielt das UVPG a. F. für Raumordnungsverfahren einige Verfahrensvereinfachungen. Bei Änderung des UVPG 2017 waren diese im Gesetzentwurf zunächst nicht vorgesehen, wurden aber während des parlamentarischen Verfahrens wieder aufgegriffen. Allerdings wurden die Verfahrenserleichterungen nicht entsprechend der alten Rechtslage gebündelt, sondern den jeweiligen Verfahrensschritten zugeordnet und damit auf verschiedene Paragraphen verteilt. So wurden in § 18 Absatz 2, § 19 Absatz 2 Satz 2 UVPG erleichternde Regelungen bei Einleitung des Verfahrens geschaffen. Dass korrespondierend hierzu in § 27 UVPG auch eine vergleichbare Erleichterung für die Information der Öffentlichkeit über das Ergebnis des Verfahrens systematisch erforderlich gewesen wäre, wurde dabei übersehen. Dies führt – sicher ungewollt – zu höherem Verfahrensaufwand und Fehleranfälligkeiten.

28. Zu Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe d (§ 15 Absatz 4 Satz 5 ROG)

In Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe d ist in § 15 Absatz 4 Satz 5 das Wort „sollen“ durch das Wort „können“ zu ersetzen.

Begründung:

Entgegen der Begründung zu § 15 Absatz 4 Satz 5 ROG werden größere Infrastrukturvorhaben der Länder in der Regel nicht abschnittsweise, sondern für das gesamte Vorhaben „in einem Guss“ geplant und im Raumordnungsverfahren geprüft. Dies ist aus planerischer Sicht sinnvoll, da bei linienhaften Infrastrukturen auch großräumige Trassenkorridor-Alternativen gegeneinander abgewogen werden müssen und dazu der gesamte Trassenkorridor in den Blick genommen werden muss. Eine Abschnittsbildung erfolgt in der Regel erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren. Würde im § 15 Absatz 4 Satz 5 ROG das Wort „sollen“ nicht durch das Wort „können“ ersetzt werden, hätte dies zur Folge, dass zukünftig Raumordnungsverfahren in der Regel abschnittsweise durchgeführt werden müssten, wenn auch die nachfolgende Planfeststellung abschnittsweise durchgeführt wird. Dies ist planerisch nicht zielführend. Mehrere Raumordnungsverfahren für ein Vorhaben würden zu Mehraufwand (zum Beispiel mehrfache Beteiligungsverfahren) und damit zu Verzögerungen führen. Um sicherzustellen, dass Raumordnungsverfahren auch zukünftig in der Regel zügig „in einem Guss“ geplant werden können, sollte der Gesetzesbeschluss entsprechend gefasst werden. Die Kann-Regelung eröffnet den zuständigen Raumordnungsbehörden den jeweiligen Spielraum, im jeweiligen Einzelfall ein Raumordnungsverfahren „in einem Guss“ durchzuführen oder unter Umständen doch abschnittsweise zu planen. Unabhängig davon wird die Verbesserung der Abstimmung zwischen der Zulassung und der Planung zur Beschleunigung selbstverständlich begrüßt.

29. Zu Artikel 5 (Änderung des Raumordnungsgesetzes)

Aus Sicht des Bundesrates ist hinsichtlich der vorgesehen Änderungen im Raumordnungsgesetz sicherzustellen, dass die Anforderungen der Aarhus-Konvention und der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung vollständig umgesetzt werden. Solange immer noch mehr als 10 Prozent der Gesamtbevölkerung und mehr als 42 Prozent der Menschen, die das 70. Lebensjahr überschritten haben, nicht das Internet nutzen, muss bei der Öffentlichkeitsbeteiligung ein einfacher und wirksamer Zugang zu den einschlägigen Daten auch auf andere Weise gewährleistet werden, ohne dass dies einem Prüfvorbehalt der zuständigen Behörde unterliegt.

30. Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Artikel 7 ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Überschrift ist das Wort „; Übergangsregelung“ anzufügen.
- b) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze angefügt:

„(3) Für Streitigkeiten, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtshängig geworden sind, ist § 48 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung in der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung weiter anzuwenden. Dies gilt auch für nach Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtshängig gewordene Streitigkeiten betreffend behördliche Entscheidungen, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Gegenstand einer rechtshängigen Klage sind.

(4) Artikel 1 Nummer 3 und Artikel 3 Nummer 2 dieses Gesetzes gelten nicht für behördliche Zulassungsentscheidungen, die erstmalig vor Inkrafttreten dieses Gesetzes bekannt gegeben worden sind.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen mit Blick auf die Änderungen im nachfolgenden Buchstaben b.

Zu Buchstabe b:

Absatz 3 Satz 1 der vorliegenden Regelung stellt klar, dass für Verfahren, die vor Inkrafttreten des Gesetzes rechtshängig (§ 90 VwGO) geworden sind, die zu diesem Zeitpunkt geltende Regelung über die gerichtliche Zuständigkeit nach § 48 VwGO weiterhin Anwendung findet. Die Übergangsregelung steht im Einklang mit der Wertung der § 17 Absatz 1 Satz 1, § 17a, § 17b GVG in Verbindung mit § 83 Satz 1 VwGO, der zufolge nach Rechtshängigkeit eingetretene Veränderungen die Zulässigkeit des beschrittenen Rechtsweges und die gerichtliche Zuständigkeit nicht berühren (vgl. für § 261 Absatz 3 Nummer 2 ZPO: BGH, Beschluss vom 01.02.1978 – IV ARZ 8/78, NJW 1978, S. 887). Bliebe eine klarstellende Regelung aus, käme es überdies zu einem – Rechtsunsicherheit erzeugenden – Konflikt zweier Rechtsgrundsätze: Der (ungeschriebene) Grundsatz des intertemporalen Prozessrechts besagt, dass Änderungen des Prozessrechts grundsätzlich auch laufende Verfahren erfassen. Demgegenüber sieht der Grundsatz der sogenannten perpetuatio fori in § 17 Absatz 1 GVG vor, dass bei sich ändernden „Umständen“, zu denen auch Rechtsänderungen gehören (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 25. Aufl., § 90 Rn. 18, m.w.N.), die gerichtliche Zuständigkeit unberührt bleibt. Soweit ersichtlich, ist insoweit höchststrichterlich jedoch nicht geklärt, ob hierzu auch Änderungen der erstinstanzlichen Zuständigkeit zählen, zumal für diese § 17 GVG nur analog anwendbar ist (vgl. Kopp/Schenke, aaO, § 83 Rn. 4).

Absatz 3 Satz 2 adressiert die folgende Problematik: Die in § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummern 3a, 11 bis 13 VwGO genannten Verfahren betreffen regelmäßig zahlreiche Beteiligte. Legen diese zu unterschiedlichen Zeitpunkten einen Rechtsbehelf (Widerspruch oder Klage) ein, d. h. zum Teil vor, zum Teil nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen, hätte dies zur Folge, dass auf diese Rechtsbehelfe jeweils unterschiedliches Verfahrensrecht anzuwenden wäre. Dies betrifft folglich ebenfalls die in § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a, 11 bis 13 VwGO genannte erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte. Infolgedessen wären jeweils unterschiedliche Gerichte erstinstanzlich zuständig. Die vorliegende Regelung stellt demgegenüber klar, dass für sämtliche Beteiligte das vor dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen geltende Verfahrensrecht Anwendung findet, sofern hinsichtlich der streitgegenständlichen behördlichen Entscheidung mindestens eine rechtshängige Klage im Sinne des Satzes 1 vorliegt.

Absatz 4 adressiert den Umstand, dass die oben dargestellte Problematik auch den Entfall der aufschiebenden Wirkung im Sinne von Artikel 3 Nummer 2 des Gesetzentwurfs (vgl. § 63 BImSchG) betrifft: Ohne eine Übergangsregelung hätten Rechtsbehelfe von Dritten gegen Zulassungsentscheidungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes eingelegt werden, aufschiebende Wirkung, während Rechtsbehelfe, die nach Inkrafttreten des Gesetzes mit Blick auf dieselbe Zulassungsentscheidung eingelegt werden, über keine aufschiebende Wirkung verfügten. Absatz 4 der vorliegenden Regelung stellt klar, dass das bisherige Verfahrensrecht uneingeschränkt für sämtliche Beteiligte bzw. Dritte gilt, falls auch nur eine Bekanntgabe vor dem Inkrafttreten des Gesetzes stattgefunden hat. Die entsprechende Problemlage besteht mit Blick auf Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzentwurfs (Wegfall der aufschiebenden Wirkung bei Zulassung von Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung) und wird durch die vorliegende Regelung auf dieselbe Weise gelöst.

31. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung die zügige Durchführung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zum Ausbau des Schienenverkehrs und zum Ausbau Erneuerbarer Energien durch die Änderung einschlägiger Gesetze unterstützt. Allerdings greift der vorgelegte Gesetzentwurf zu kurz, da der wichtige Sektor des öffentlichen Personennahverkehrs, namentlich das Personenbeförderungsgesetz und die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, nicht erfasst werden. Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs als wichtiges Element des Klima- und Umweltschutzes ist aus Sicht des Bundesrates zu erleichtern und zu beschleunigen.

32. Zum Gesetzentwurf allgemein

Daher hält der Bundesrat es für geboten, dass die für das Allgemeine Eisenbahngesetz vorgesehenen Regelungen sinngemäß auch in das Personenbeförderungsgesetz und die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung aufgenommen werden. Dies betrifft insbesondere die Legaldefinition des Begriffs der Unterhaltung von Betriebsanlagen, die Ausnahmen von der Pflicht zur Planfeststellung für bestimmte Maßnahmen, die Regelungen zu Enteignungen, und zum Betreten von Grundstücken sowie zur Freistellung von der Planfeststellungspflicht bei der Erneuerung von Betriebsanlagen, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides nicht wesentlich geändert werden.

33. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird gebeten, das Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherungsgesetz – PlanSiG) vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041) im Verlaufe des ersten Quartals 2021 zu evaluieren mit dem Ziel, die Vorschriften, die zu einer Vereinfachung der Beschleunigung insbesondere durch Digitalisierung bei der Durchführung von Planungsverfahren geführt haben, in das Verfahrensrecht zu übernehmen.

Begründung:

Das PlanSiG hat den Zweck, den Behörden während der COVID-19-Pandemie die Möglichkeit zu geben, mittels elektronischer Kommunikationsmittel die mit einem Planfeststellungsverfahren zusammenhängende Öffentlichkeitsbeteiligung digital durchzuführen. Dieses Verfahren hat sich als sehr praktikabel und praxistauglich erwiesen. Deshalb sollte der Kern der Regelung in das Verfahrensrecht übernommen werden. Die bisherige Erfahrung mit dem PlanSiG hat gezeigt, dass selbst Betroffene der älteren Generation keine Probleme mit diesem Vorgehen gehabt haben. Ferner kann hier ein Zeichen moderner und effizienter Verwaltung gesetzt werden.