

**09.12.19****E m p f e h l u n g e n  
der Ausschüsse**

Vk - In - R - U - Wi

zu **Punkt ...** der 984. Sitzung des Bundesrates am 20. Dezember 2019

---

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

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,  
der **Rechtsausschuss (R)**,  
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und  
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**  
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des  
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

\*\*\*

U 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 2  
bis 15)

- a) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass mit dem Gesetzentwurf das Ziel verfolgt wird, die Akzeptanz in der Bevölkerung bei großen Verkehrsinfrastrukturprojekten zu erhöhen und, mit Blick auf das Klimapaket 2030 der Bundesregierung, umweltfreundlichere Verkehrsträger zu stärken. Er hält allerdings das dafür vorgesehene Instrument von Maßnahmengesetzen auch unter Einbeziehung der damit einhergehenden verfassungsrechtlichen und weiteren rechtlichen Bedenken für nicht geeignet. Der Bundesrat lehnt den Gesetzentwurf deswegen ab.
- b) Der Gesetzentwurf will für zunächst zwölf Projekte und ihre Planfeststellungsverfahren die rechtlichen Grundlagen schaffen, um Baurecht per Bundesgesetz statt durch Verwaltungsakt schaffen zu können. Die Projekte werden als solche jedoch nicht in Frage gestellt. Den beteiligten Landesbehörden soll dabei lediglich der Status von Verfahrensträgern zukommen, die Zuständigkeit soll aber bei Bundesbehörden liegen. Der Bundesrat bedauert, dass vor dem Hintergrund dieser Zuständigkeitswechsel und dem damit einhergehenden Einstieg in eine andere Planungskultur der Gesetzentwurf nicht als Zustimmungsgesetz ausgestaltet worden ist. Auch die zur weiteren Ausführung vorgesehenen Rechtsverordnungen sollen gemäß Gesetzentwurf nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Da der Gesetzentwurf seinen Zweck in der Sicherung des Allgemeinwohls sieht, wäre die angemessene Einbeziehung des Bundesrates geboten.
- c) Der Bundesrat weist darauf hin, dass das Verständnis des Gesetzentwurfs von „Allgemeinwohl“ im Sinne des volkswirtschaftlichen Nutzens der zwölf aufgeführten Projekte rechtlich zu einseitig ist. Die Verfassungslage hat sich gegenüber entsprechenden Projekten im Kontext der deutschen Einheit verändert. Insbesondere stellt das Staatsziel Umweltschutz in Artikel 20a des Grundgesetzes einen wichtigen Aspekt des Verständnisses von Allgemeinwohl bei Planungsprozessen dar. Dieser Aspekt bildet sich im Gesetzentwurf aber nur unzureichend ab. Das zeigt sich nicht zuletzt darin, dass den anerkannten Umweltverbänden mit den Maßnahmengesetzen jegliche Möglichkeit zu einer gerichtlichen Überprüfung genommen wird, obwohl sie als gesellschaftliche Träger der Umweltaspekte des Allgemeinwohls dienen.

Dieser Ausschluss wirft auch EU- und völkerrechtliche Fragen etwa mit Blick auf die die UVP-Richtlinie und die Aarhus-Konvention auf, die vom Gesetzentwurf aber nicht vertieft werden. Es bleibt zweifelhaft, ob der Gesetzentwurf diesen Vorgaben genügt.

- d) Neben den anerkannten Umweltverbänden werden auch betroffene Dritte empfindlich in ihrem Rechtsschutz beschnitten. Dies kann zwar in besonderen Ausnahmesituationen gerechtfertigt sein. Allerdings hat der Bundesrat Zweifel, ob dies auf alle zwölf aufgeführten Projekte gleichermaßen zutrifft. Zumal mit dem Gesetzentwurf die rechtliche Möglichkeit geschaffen wird, die Projektliste jederzeit ohne Zustimmung des Bundesrates zu erweitern. Der Bundesrat verweist darauf, dass die tatsächliche Ausgangssituation heute eine andere ist als unmittelbar nach der deutschen Wiedervereinigung. Inwieweit sich der Bedarf nach einem solchen Maßnahmenvorbereitungsgesetz ergibt, um wirksam den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen, lässt der Gesetzentwurf an den entscheidenden Stellen offen. Insbesondere mangelt es an belastbaren Kriterien, die ein solches Projekt auszeichnen.
- e) Der Bundesrat gibt für das weitere Gesetzgebungsverfahren zu bedenken, dass sich der mit Rechtswegverkürzungen beabsichtigte Beschleunigungeffekt meist nicht in der erhofften Weise eingestellt hat. Stattdessen soll mit dem Gesetzentwurf ein etabliertes Verfahren mit Richtlinien und rechtlich gesicherten Abläufen durch ein neues, von unklaren Abläufen geprägtes Verfahren ersetzt werden. Eine ergebnisoffene Prüfung bis hin zum Bauverzicht wird durch die Aufnahme von Projekten in ein Gesetz faktisch so gut wie ausgeschlossen. Ebenfalls haben die mit Maßnahmengesetzen gemachten Erfahrungen gezeigt, dass auch mit ihnen keine wesentliche Beschleunigung einhergeht. Planfeststellungsverfahren haben hingegen die Funktion, alle betroffenen Interessen abzuwägen und einer den Rechtsfrieden sichernden Entscheidung zuzuführen. Der Bundesrat bezweifelt deswegen, dass der mit dem Gesetzentwurf verfolgte Weg zu einer Akzeptanzsteigerung von großen Infrastrukturprojekten innerhalb der Bevölkerung führen wird. Vielmehr sollten die bestehenden Verfahren so gestärkt werden, dass bei gleichbleibender umfassender Einbindung betroffener Dritter schneller Baurecht geschaffen wird. Dazu bedarf es nach Überzeugung des Bundesrates vor allem einer besseren personellen und finanziellen Ausstattung der Planungsbehörden.

Gerade im personellen Bereich ist bundesweit eine Situation entstanden, die in zeitnaher Absprache zwischen Bund und Ländern Maßnahmen erfordert, damit dieser Zustand dauerhaft verbessert werden kann.

R      2. Zur Eingangsformel

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

In der Eingangsformel sind nach den Wörtern „Der Bundestag hat“ die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Begründung:

§ 11 Absatz 1 Satz 1 MvgG-E ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates ein Maßnahmengesetz, das eines der in § 2 MvgG-E genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte zulässt, unter bestimmten Voraussetzungen durch Rechtsverordnung zu ändern. Soweit sich das Maßnahmengesetz auf eines der in § 2 MvgG-E genannten Eisenbahnprojekte bezieht, ist die betreffende Rechtsverordnung eine solche über den Bau von Eisenbahnen im Sinne von Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Die in dieser Vorschrift genannten Rechtsverordnungen bedürfen, vorbehaltlich anderweitiger bundesgesetzlicher Regelung, der Zustimmung des Bundesrates. Zwar handelt es sich bei § 11 Absatz 1 Satz 1 MvgG-E um eine anderweitige bundesgesetzliche Regelung, doch bedarf diese ihrerseits der Zustimmung des Bundesrates, da anderenfalls die grundgesetzlich bestimmte Mitwirkung des Bundesrates an der Verordnungsgebung in unzulässiger Weise verkürzt und ausgehöhlt werden könnte; vgl. BVerfGE 28, 66 (76 ff.); Bauer, in: Dreier, GG-Kommentar, Art. 80 Rn. 59 m. w. N.

In      3. Zum Gesetzentwurf insgesamt

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob der Gesetzentwurf mit dem Recht der Europäischen Union und der sich aus Artikel 9 des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Übereinkommen) ergebenden Verpflichtung der Vertragsstaaten zur Gewährung effektiven Rechtsschutzes in Umweltangelegenheiten vereinbar ist.

Begründung:

In der Begründung des Gesetzentwurfs in Abschnitt A. Allgemeiner Teil VI. (BR-Drucksache 579/19, Seite 9) heißt es, dass dieses Gesetz mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar ist. Diese Feststellung erscheint vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) nicht zweifelsfrei:

Im Hinblick auf die in § 1 MgvG-E vorgesehene Zulassung der in § 2 Satz 1 MgvG-E genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz sind insbesondere die Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) in der durch die Richtlinie 2014/52/EU vom 16. April 2014 geänderten Fassung und das Übereinkommen vom 25. Juni 1998 über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Übereinkommen) zu beachten. Nach Artikel 2 Absatz 5 der UVP-Richtlinie in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung können die Mitgliedstaaten ein Projekt, das durch einen besonderen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt zugelassen wird, von den Bestimmungen der Richtlinie, die sich auf die Beteiligung der Öffentlichkeit beziehen, ausnehmen, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieser Richtlinie verwirklicht werden. Diese Fassung berücksichtigt die Rechtsprechung des EuGH zu der vorangegangenen Fassung der sachgleichen Regelung in Artikel 1 Absatz 5 der UVP-Richtlinie. Der Gerichtshof ließ den Ausschluss eines Projekts vom Geltungsbereich der UVP-Richtlinie nur unter zwei Voraussetzungen zu: Das Projekt muss im Einzelnen durch einen besonderen Gesetzgebungsakt genehmigt und die Ziele der Richtlinie müssen im Wege des Gesetzgebungsverfahrens erreicht werden (vgl. EuGH, Urteile vom 18. Oktober 2011 – C-128/09 u.a. – Rn. 37 ff. und vom 16. Februar 2012 – C-182/10 – Rn. 31 ff.). Damit der von Artikel 9 des Aarhus-Übereinkommens gewährleistete Rechtsschutz im Hinblick auf den in Artikel 2 Nummer 2 des Aarhus-Übereinkommens vorgesehenen Ausschluss von Gesetzgebungsakten aus seinem Anwendungsbereich nicht jegliche praktische Wirksamkeit verliert, hat der EuGH eine einschränkende Auslegung der Ausschlussregelung vorgenommen. Danach muss die Frage, ob der Gesetzgebungsakt die besagten Voraussetzungen erfüllt, von einem Gericht nach den nationalen Verfahrensvorschriften überprüft werden können. Ist ein Rechtsbehelf mit solchem Prüfungsumfang nicht eröffnet, obliege es jedem im Rahmen seiner Zuständigkeit befassten nationalen Gericht, die entsprechende Überprüfung durchzuführen und gegebenenfalls die Konsequenzen daraus zu ziehen, indem es den Gesetzgebungsakt unangewendet lässt (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Oktober 2011, a.a.O. Rn. 54 f.).

Diese Ausführungen begründen Zweifel, ob ein ausschließlich auf Verfassungsrecht reduzierter gerichtlicher Prüfungsmaßstab, wie er in einem Verfahren über eine gegen ein Gesetz als einziger möglicher Rechtsbehelf in Betracht kommende Verfassungsbeschwerde anzuwenden wäre, den europarechtlichen Vorgaben genügt. Denn die einfachgesetzlichen Fragen, ob insbesondere die Ziele der UVP-Richtlinie verwirklicht werden, sind der verfassungsgerichtlichen Prüfung entzogen mit der Folge, dass diesbezügliche Rechtsverstöße folgenlos bleiben.

R      4. Zum Gesetzentwurf allgemein

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass der durch den vorliegenden Gesetzentwurf beabsichtigte Beschleunigungseffekt hinsichtlich des gerichtlichen Verfahrens bei den erfassten Infrastrukturprojekten zweifelhaft ist. Er fordert daher dazu auf, das Konzept des Gesetzentwurfs im weiteren Gesetzgebungsverfahren noch einmal zu überprüfen.

Begründung:

Ziel des Gesetzentwurfs ist es ausweislich seiner Begründung, die notwendigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, um die Zulassung von zwölf in § 2 Satz 1 Nummer 1 bis 12 des Entwurfs des Maßnahmengesetzvorberichtigungsgesetzes abschließend genannten Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Bereichen Schiene und Wasserstraße durch Maßnahmengesetz statt durch Verwaltungsakt realisieren zu können. Die Bundesregierung erhofft sich hiervon unter anderem eine beschleunigte Realisierung der erfassten Vorhaben (vgl. BR-Drucksache 579/19, Seite 8). Insbesondere geht sie davon aus, dass im Fall der Zulassung der Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz der verwaltungsgerichtliche Rechtsweg, der gegenüber behördlichen Planfeststellungsbeschlüssen ansonsten eröffnet wäre, ausgeschlossen ist (vgl. BR-Drucksache 579/19, Seite 12 f.).

Die Richtigkeit der vorgenannten Prämissen erscheint indes überprüfungsbedürftig. Denn zwar kann die Gültigkeit des durch den Deutschen Bundestag beschlossenen Maßnahmengesetzes als formelles Parlamentsgesetz nicht unmittelbar Gegenstand eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens sein. Dies ergibt sich schon daraus, dass es sich hierbei um eine „verfassungsrechtliche Streitigkeit“ handeln würde, so dass der Verwaltungsrechtsweg nach der Vorschrift des § 40 Absatz 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung ausgeschlossen wäre (vgl. Happ, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 43 Rn. 9b). Demgegenüber erscheint es aber nicht von vornherein ausgeschlossen, die durch das Parlamentsgesetz hervorgerufenen einzelnen rechtlichen Wirkungen zum Gegenstand eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens zu machen.

Für einen solchen Rechtsschutz kommt vorliegend, da die geplanten Maßnahmengesetze alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den Betroffenen regeln sollen und damit „self-executing“ wären, zuvorderst das Instrument einer Feststellungsklage gemäß § 43 Absatz 1 Alternative 1 VwGO in Betracht. Dies wäre etwa in der Form denkbar, dass betroffene Anwohner gegen die Vorhabenzulassung mit dem Argument vorgehen, dass das Maßnahmengesetz ihre Grundrechte nicht ausreichend beachte und dementsprechend die hierdurch geregelten, einzelnen öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen ihnen und dem Träger des Vorhabens unwirksam sind (vgl. zur grundsätzlichen Möglichkeit einer solchen Feststellungsklage auch bei formellen Gesetzen Happ, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 43 Rn. 9b; Pietzcker, in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand: Oktober 2008, § 43 Rn. 25). In all denjenigen Fällen, in denen das angerufene Gericht aufgrund einer auf dem Maßnahmengesetz basierenden Rechtsverletzung von dessen Verfassungswidrigkeit ausgeht, bedürfte es sodann einer Vorlage an das Bundesverfassungsgericht, das im konkreten Normenkontrollverfahren nach Artikel 100 Absatz 1 des Grundgesetzes über die Gültigkeit des formellen Gesetzes zu entscheiden hätte (vgl. dazu W.-R. Schenke, in: Kopp/Schenke, VwGO, 25. Aufl. 2019, § 43 Rn. 8e).

Die vorgenannte Situation dürfte dazu führen, dass sich durch den Gesetzentwurf hinsichtlich der Verfahrenslaufzeiten partiell sogar eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Rechtslage ergeben kann. So geht die Bundesregierung davon aus, dass es sich bei der Hälfte der durch das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz erfassten Projekte um solche handelt, die beim alternativen Erlass eines Verwaltungsaktes im Fall von Rechtsstreitigkeiten erstinstanzlich beim Bundesverwaltungsgericht – wohl gemäß § 50 Absatz 1 Nummer 6 Verwaltungsgerichtsordnung – anzusiedeln wären (vgl. BR-Drucksache 579/19, Seite 11). Die letztgenannte Vorschrift erfordert aber Streitigkeiten im Zusammenhang mit Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren. Ein solches Verfahren dürfte bei Klagen, bei denen inzident das Maßnahmengesetz überprüft wird, nicht in Rede stehen, da durch das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz gerade ein besonderes und damit zur herkömmlichen Planfeststellung oder -genehmigung alternatives Verfahren geschaffen werden soll (vgl. § 1 des Gesetzentwurfs). Solche Streitigkeiten fielen damit nicht unter § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung, sondern wären – wie regulär – erstinstanzlich den Verwaltungsgerichten zugewiesen.

Selbst wenn aber davon ausgegangen wird, dass der Verwaltungsgerichtsschutz entgegen der vorgehenden Darstellung doch insgesamt ausgeschlossen ist, könnte sich hieraus bereits mit Blick auf die Rechtsschutzgarantie des Artikels 19 Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes kein vollständiger Wegfall einer gerichtlichen Kontrolle ergeben. Vielmehr wäre dann der Weg für eine Verfassungsbeschwerde direkt zum Bundesverfassungsgericht gemäß Artikel 93 Absatz 1 Nummer 4a des Grundgesetzes eröffnet, die mit dem Vorwurf, das Maßnahmengesetz verletzte den Beschwerdeführer in seinem Grundrecht aus Artikel 14 des Grundgesetzes, nicht von vornherein unzulässig sein dürfte.

Daneben wäre zu klären, ob und inwieweit das Bundesverfassungsgericht, dessen Prüfungsmaßstab auf die Verletzung spezifischen Verfassungsrechts beschränkt ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 30. Juni 2015 – 2 BvR 1281/11 –, juris Rn. 130), in der Lage wäre, quasi auch fachgerichtlichen Rechtsschutz zu leisten. Solches könnte bei einem Maßnahmengesetz im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs müssen auch dann, wenn die Richtlinie 337/85 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten nach ihrem Artikel 1 Absatz 5 (inhaltsgleich nunmehr Artikel 1 Absatz 4 der aktuellen UVP-Richtlinie 2011/92/EU) nicht gilt, weil das Projekt durch einen besonderen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt genehmigt wird, das Vorliegen der in der Richtlinie bestimmten Voraussetzungen für einen Gesetzgebungsakt sowie die weiteren seitens des Europäischen Gerichtshofs aufgestellten Voraussetzungen von einem Gericht geprüft werden können (vgl. EuGH, Urteile vom 16. Februar 2012 – C-182/10 –, juris Rn. 41, 49, und vom 18. Oktober 2011 – C-128/09 –, juris Rn. 48). Dass dies gegenüber einer erstinstanzlichen Prüfung durch einen fachlich versierten Planungssenat des Bundesverwaltungsgerichts eine Beschleunigung des gerichtlichen Verfahrens bedeuten würde, ist nicht anzunehmen. Diesbezüglich hat das Bundesverfassungsgericht zudem bereits in der Vergangenheit geäußert, dass es „grundsätzlich nicht Aufgabe des Bundesverfassungsgerichts“ sein könne, „wie ein Gericht der ersten Tatsacheninstanz eines Verwaltungsprozesses tätig zu werden“ (vgl. BVerfG, Urteil vom 18. Dezember 1968 – 1 BvR 638/64 –, juris Rn. 120).

Zusammengefasst ist daher der Versuch der Bundesregierung, den verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutz in einer Mehrzahl von Infrastrukturprojekten partiell auszuschließen, kritisch zu sehen und dürfte auch nicht dem weiteren Ziel des Gesetzentwurfs, eine Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung für die dort bezeichneten Vorhaben zu erreichen (vgl. hierzu BR-Drucksache 579/19, Seite 8), dienlich sein. Der richtige Ansatz ist vielmehr in einer Beschleunigung des fachgerichtlichen Verfahrens selbst zu suchen, wie dies etwa der Bundesrat im Mai 2019 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung – BR-Drucksache 113/19 (Beschluss) – vorgeschlagen hat.

Vk 5. Zu Gesetzestitel,  
Wi § 1,  
(entfällt Überschrift,  
bei einleitender Satz,  
Annahme Satz 1 Nummer 11 und  
von Nummer 13 bis 15 – neu –,  
Ziffer 1) § 3 Absatz 1,  
Absatz 2 Nummer 1, 2 und  
Nummer 3 – neu –,  
§ 4 Absatz 1 Satz 1,  
Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 und  
Nummer 2a und 2b – neu –,  
§ 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 3,  
§ 6 Absatz 4,  
§ 7 Absatz 1 Nummer 2,  
Absatz 2 Satz 1 und 2,  
Absatz 3,  
§ 8 Absatz 1 Satz 1 und 3,  
Absatz 3 Satz 2 Nummer 3,  
§ 9 Absatz 2 Satz 2,  
§ 10 Absatz 2,  
§ 11 Absatz 1 Satz 1,  
Absatz 2,  
§ 13 Satz 1 Nummer 2  
§ 14 Absatz 1, 2 und 3 und  
§ 15 Satz 1 MgvG\*

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Im Gesetzestitel ist das Wort „Verkehrsbereich“ durch die Wörter „Verkehrs- und Energiebereich“ zu ersetzen.
- b) In § 1 ist das Wort „Verkehrsinfrastruktur“ durch die Wörter „Verkehrs- und Energieinfrastruktur“ zu ersetzen.

---

\* bei Annahme mit Ziffer 13 und 14 redaktionell anzupassen

c) § 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) In der Überschrift ist das Wort „Verkehrsinfrastruktur“ durch die Wörter „Verkehrs- und Energieinfrastruktur“ zu ersetzen.

bb) In Satz 1 ist im einleitenden Satzteil das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen und nach den Wörtern „des Bundeswasserstraßengesetzes“ die Wörter „und von § 18 Absatz 1 des Netzausbaubeschleunigungs-gesetzes Übertragungsnetz“ einzufügen.

cc) In Satz 1 Nummer 11 ist das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen und nach Nummer 12 sind folgende Nummern 13 bis 15 einzufügen:

- „13. die Errichtung der Höchstspannungsleitung Emden Ost – Osterath; Gleichstrom,
- 14. die Errichtung die Höchstspannungsleitung Brunsbüttel – Großgartach; Gleichstrom,
- 15. die Errichtung die Höchstspannungsleitung Wilster-Bergrheinfeld/West; Gleichstrom.“

d) § 3 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekte“ durch die Wörter „Verkehrs- und Energieinfrastrukturprojekte“ zu ersetzen.

bb) Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Nummer 1 ist das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.

bbb) In Nummer 2 ist der abschließende Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen.

ccc) Folgende Nummer 3 ist anzufügen:

„3. für die in § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 genannten Energieleitungen die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn.“

e) § 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 Satz 1 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojektes“ jeweils durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes“ zu ersetzen.

bb) Absatz 3 Satz 2 ist wie folgt zu ändern:

- aaa) In Nummer 2 ist das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.
- bbb) Nach Nummer 2 sind folgende Nummern 2a und 2b einzufügen:
  - ,2a. die §§ 20, 22 und 24 des Netzausbaubeschleunigungs-gesetzes Übertragungsnetz,
  - 2b. die §§ 43a bis 43e EnWG und“

f) § 5 Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

- aa) In den Nummern 1 und 3 sind jeweils das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojektes“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes“ zu ersetzen.
- bb) In Nummer 2 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.
- g) In § 6 Absatz 4 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.
- h) § 7 ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Absatz 1 Nummer 2 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.

bb) Absatz 2 Satz 1 und 2 sind wie folgt zu fassen:

„Kommt die zuständige Behörde nach Abschluss des Anhörungsverfahrens zu dem Ergebnis, dass keine triftigen Gründe für die Annahme bestehen, dass die Zulassung des Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes nur durch ein Maßnahmengesetz erreicht werden kann, so leitet sie in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie einen entsprechend begründeten Entscheidungsvorschlag zu. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beziehungsweise das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie können auf Grundlage des Entscheidungsvorschlags davon absehen, ein Gesetzgebungsverfahren für ein Maßnahmengesetz zu veranlassen, wenn durch das Maßnahmengesetz die Zulassung des Ver-

kehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes zugunsten des Gemeinwohls nicht oder nur unwesentlich beschleunigt wird.“

cc) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

„(3) Wenn in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 das Bundesministerium für Wirtschaft entscheidet, dass ein Vorhaben nach § 2 Satz 1 durch Verwaltungsakt zugelassen werden soll, berichtet es dem Deutschen Bundestag hierüber unverzüglich.“

i) § 8 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aaa) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die zuständige Behörde erstellt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens einen Abschlussbericht und leitet diesen in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit den für den Erlass eines Maßnahmengesetzes erforderlichen Unterlagen (Anlagen zum Abschlussbericht) zu.“

bbb) In Satz 3 sind nach dem Wort „Infrastruktur“ die Wörter „beziehungsweise das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ einzufügen.

bb) Absatz 3 Satz 2 Nummer 3 sind das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ und das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojektes“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes“ zu ersetzen.

j) In § 9 Absatz 2 Satz 2 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.

k) In § 10 Absatz 2 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.

l) § 11 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„In den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 werden das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Maßnahmengesetz zu ändern, wenn nach Inkrafttreten des Maßnahmengesetzes Tatsachen bekannt werden, die der Ausführung des Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes oder von Teilen des Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes nach den getroffenen Festsetzungen entgegenstehen.“

bb) In Absatz 2 sind nach dem Wort „Infrastruktur“ die Wörter „beziehungsweise das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ einzufügen und das Wort „kann“ ist durch das Wort „können“ zu ersetzen.

m) In § 13 Satz 1 Nummer 2 ist das Wort „Verkehrsinfrastrukturprojekt“ durch die Wörter „Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt“ zu ersetzen.

n) § 14 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Ist für ein in § 2 Satz 1 genanntes Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt oder für Teile dieses Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojektes bereits ein Planfeststellungsverfahren nach den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eingeleitet worden, so können in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie prüfen, das Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz fortzuführen.“

bb) In Absatz 2 sind das Wort „muss“ durch das Wort „müssen“ zu ersetzen und nach dem Wort „Infrastruktur“ sind die Wörter „beziehungsweise das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ einzufügen.

cc) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

- „(3) Haben in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 1 bis 12 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in den Fällen des § 2 Satz 1 Nummern 13 bis 15 das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie entschieden, dass bei einem in § 2 Satz 1 genannten Verkehrs- oder Energieinfrastrukturprojekt, für das bereits ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden war, das Zulassungsverfahren nach diesem Gesetz fortgesetzt wird, so darf das Gesetzegebungsverfahren für das Maßnahmengesetz erst eingeleitet werden, wenn das vorbereitende Verfahren durchgeführt worden ist.“
- o) § 15 Satz 1 sind nach dem Wort „Eisenbahn-Bundesamt“ die Wörter „und die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn“ einzufügen und das Wort „erhebt“ ist durch das Wort „erheben“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Netzausbau ist das Nadelöhr der Energiewende. Um die Energiewende erfolgreich umzusetzen und die Klimaziele zu erreichen, kommt es entscheidend darauf an, die im Norden vorrangig gewonnene Windenergie in die Lastzentren in Südw- und Westdeutschland zu transportieren.

Bei der Umsetzung der Energiewende kommt der Windenergie auf See als leistungsfähiger und vergleichsweise konfliktärmer Form der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien eine besondere Bedeutung zu. Offshore-Windenergie hat enorme Kostenfortschritte gemacht und hat damit ihre Wettbewerbsfähigkeit eindrucksvoll bewiesen. Sie ist generell zu einer konkurrenzfähigen Form der Stromerzeugung gereift.

Der Schwerpunkt der Offshore-Windenergie liegt angesichts der möglichen Flächenpotenziale in der Nordsee. Auch vor dem Hintergrund mangelnder Akzeptanz beim weiteren Ausbau der Windenergie an Land rückt eine stärkere Nutzung der Offshore-Windenergie zunehmend in den Fokus. Das Ausbauziel für Offshore bis 2030 soll auf 20 Gigawatt angehoben werden.

Der Offshore erzeugte Strom muss in die Lastzentren im Süden und Westen Deutschlands gebracht werden, der Netzausbau verläuft jedoch schleppend. Der Ausbau der Stromnetze ist eine der zentralen Herausforderungen der Energiewende. Netzengpässe innerhalb Deutschlands erfordern es, dass die Netzbetreiber regelmäßig in den Betrieb von Stromerzeugungsanlagen eingreifen müssen.

Von übergeordneter Bedeutung für den Abtransport des offshore erzeugten Stroms sind die in der Genehmigungsverantwortung des Bundes liegenden großen Nord-Süd-Gleichstromtrassen. Hierbei handelt es sich insbesondere um das Bundesbedarfsplanprojekt Nummer 1 (Emden/Ost – Osterath) sowie die Bundesbedarfsplanprojekte Nummer 3 (Brunsbuttel – Großgartach) und Nummer 4 (Wilster – Grafenrheinfeld), die auch als SuedLink bezeichnet werden. Auch bei diesen Projekten ist es in der Vergangenheit immer wieder zu Verzögerungen gekommen. Derzeit wird seitens der Übertragungsnetzbetreiber eine Fertigstellung ab 2025 angestrebt.

Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele ist eine schnelle Verwirklichung dieser Vorhaben von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl. Es sollten alle Beschleunigungsmöglichkeiten genutzt werden. Vor diesem Hintergrund sollten auch für die oben genannten Energieleitungsbauprojekte die Voraussetzungen für die Zulassung durch Maßnahmengesetz statt durch Verwaltungsakt geschaffen werden.

Vk      6. Zu § 2 Satz 1 Nummer 3 MgvG

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)  
In § 2 Satz 1 Nummer 3 sind die Wörter „von Magdeburg nach Halle“ durch die Wörter „von Stendal über Magdeburg nach Halle auf 160 km/h“ zu ersetzen.

Begründung:

Die benannte Strecke Magdeburg – Halle ist Teil des Gesamtprojektes „Ostkorridor“ im BVWP, welches die Achse von Uelzen über Stendal und Magdeburg nach Halle umfasst. Während auf der Achse Uelzen – Stendal noch umfangreichere planrechtliche Vorarbeiten (teilweise Änderung Streckenverlauf) notwendig sind, sind auf der Achse Stendal – Magdeburg – Halle im Wesentlichen Ausbauten im Bestand (Geschwindigkeitsanhebung, zusätzliche Blockstellen, Güterzugüberholgleise) notwendig. Daher sollten die Abschnitte Stendal – Magdeburg und Magdeburg – Halle gleichförmig betrachtet werden.

Vk      7. Zu § 2 Satz 1 Nummer 5 MgvG

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)  
In § 2 Satz 1 Nummer 5 sind die Wörter „von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz“ durch die Wörter „von Leipzig über Bad Lausick und Geithain nach Chemnitz“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch die Änderung wird nicht nur der Abschnitt Geithain – Chemnitz, sondern die Gesamtmaßnahme Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz als Projekt im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgenommen. Die Abschnitte Leipzig – Bad Lausick – Geithain und Geithain – Chemnitz sind auch im Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen enthalten (siehe dort Anlage 4 Abschnitt 2 laufende Nummer 23 und Anlage 5 Abschnitt 2 laufende Nummer 1 des Artikels 1 (Investitionsgesetz Kohleregionen – InvKG)) und sollen daraus finanziert werden. Es wäre nicht sinnvoll, die beiden gleich wichtigen Abschnitte unterschiedlichen Planungsrechtsregimen zu unterwerfen. Vielmehr müssen Planung und Umsetzung aller Teile des Projektes Leipzig – Chemnitz nach denselben Kriterien erfolgen, um die beschleunigte Realisierung zu erreichen und zeitnah die für den Strukturwandel erwünschten Wirkungen zu erzielen.

Vk 8. Zu § 2 Satz 1 Nummer 7a – neu – und  
R § 3 Absatz 2 Nummer 1 MgvG  
Wi

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- In § 2 Satz 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:  
„7a. den Ausbau der Eisenbahnstrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland (Marschbahn),“
- In § 3 Absatz 2 Nummer 1 ist die Angabe „7“ durch die Angabe „7a“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Vorhaben ist Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030. Diese Kapazitätserweiterung ist dringend erforderlich im Rahmen des Deutschlandtaktes, da der Engpass der Strecke zu unzumutbaren Unzuverlässigkeiten im Personenverkehr führt.

Bereits im landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2003 hat die Landesregierung das Ziel formuliert, mittelfristig die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Niebüll und Westerland auszubauen und dadurch den bestehenden Schienenengpass zu beseitigen. 2010 hat die Bundesnetzagentur festgestellt, dass die Ausschöpfung der Streckenkapazität durch Rahmenverträge im Abschnitt Niebüll – Westerland im Zeitraum zwischen 4 und 20 Uhr zwischen 144,7 Prozent bis 168,1 Prozent liegt und damit erheblich über der in § 13 Absatz 2 EIBV genannten Auslastungsgrenze von 75 Prozent. Entsprechend der Verfahrensanweisung des EBA vom 11. Mai 2007 zur Konkretisierung der Begriffsdefinition des § 2 EIBV und zur Anwendung der §§ 16 bis 18 EIBV hat die DB Netz AG am 10. November 2010 diesen Streckenabschnitt als „voraussichtlich in naher Zukunft überlastet erklärt“.

Die eingleisigen Streckenabschnitte sind, insbesondere seitdem ein zweites Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Autotransport anbietet, den ganzen Tag mit vier Zügen pro Stunde und Richtung durch die Autozüge, den Fernverkehr der DB AG, den Nahverkehr und einzelne Güterzüge zu 100 Prozent ausgelastet und damit für zusätzliche Zugfahrten nicht mehr aufnahmefähig.

Die Pünktlichkeitswerte sind seit dieser Zeit zwischen Niebüll und Westerland deutlich gesunken. So betrug die Pünktlichkeitsquote Ende April/Anfang Mai 2019 lediglich 51,1 Prozent.

Bedingt durch die Insellage und die einzigartige Situation mit dem Hindenburgdamm stellt der SPNV die einzige Verbindung der Insel zum Festland dar. Zudem spielen sich zwischen Insel und Festland gesellschaftliche Veränderungsprozesse ab, die viele Leute dazu zwingen, zwischen einem Wohnort auf dem Festland und ihrer Arbeit auf der Insel zu pendeln. Die Schienenanbindung ist daher die Lebensader der Insel und eine klimafreundliche Alternative zum circa einstündigen Umweg mit dem PKW zur Fährverbindung Rømø Havn – List (Sylt).

Vor diesem Hintergrund sollte auch die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland in § 2 MgvG zusätzlich eingefügt werden, damit dieser Schienenengpass schnellstmöglich beseitigt werden kann. Mit einer derartigen Erweiterung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes kann die essentielle Versorgungsfunktion des Schienennverkehrs für die Insel Sylt zukünftig in einem angemessenen Rahmen sichergestellt werden.

R      9. Zu § 2 Satz 1 Nummer 7a – neu –,  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

§ 3 Absatz 2 Nummer 1 MgvG\*

- a) In § 2 Satz 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:  
„7a. den Ausbau der Eisenbahnstrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“
- b) In § 3 Absatz 2 Nummer 1 ist die Angabe „7“ durch die Angabe „7a“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Eisenbahnstrecke von Stuttgart über Singen bis zur deutsch-schweizerischen Grenze („Gäubahn“) ist Teil der internationalen Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Zürich. Sie ist als solche Bestandteil des Trans-europäischen Eisenbahnnetzes (TEN) mit Bedeutung für den Güterverkehr von und zu den Seehäfen Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg und für den internationalen Personenfernverkehr von und nach Italien und der Schweiz.

---

\* bei Annahme mit Ziffer 8 redaktionell anzupassen

Ziel des dringend erforderlichen Ausbaus ist es, neben einem leistungsfähigen Nahverkehrsangebot vor allem ein attraktives Fernverkehrsangebot zu schaffen, das in Bezug auf Fahrzeiten, Komfort, Anschlussverbindungen und Zuverlässigkeit konkurrenzfähig ist und mit einer verkürzten Fahrzeit eine echte Alternative zu Pkw und Flugverkehr darstellt.

Der Ausbau der gegenwärtig über weite Teile eingleisigen Strecke ist auch Gegenstand der bereits im Jahr 1996 abgeschlossenen Vereinbarung von Lugano zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz. Danach hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die „Gäubahn“ für die in ihren wesentlichen Bestandteilen bereits fertiggestellte „Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale“ (NEAT) als eine regionale Entlastungsstrecke zu ertüchtigen. Die Planung konnte bisher nur für den kurzen Streckenabschnitt von Horb nach Neckarhausen abgeschlossen werden.

Für weitere Maßnahmen, darunter der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte von Rottweil nach Neufra, von Spaichingen über Rietheim nach Wurmlingen sowie eine Verbindungskurve in Singen, die den zeitaufwendigen Fahrtrichtungswechsel entbehrlich machen soll, ist eine Planfeststellung bisher noch nicht erfolgt.

In Anbetracht der nunmehr bereits 23 Jahre zurückliegenden völkerrechtlichen Verpflichtung, einen leistungsfähigen Zulauf für die bereits im Betrieb befindlichen schweizerischen Eisenbahntunnel am Gotthard- und Lötschbergpass zu ermöglichen, ist die beschleunigte Realisierung der Maßnahmen dringend geboten, weshalb auch diese Maßnahme in den Katalog nach § 2 Satz 1 des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes aufgenommen werden soll.

#### U 10. Zu § 2 Satz 1 Nummer 8\*

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

§ 2 Satz 1 Nummer 8 ist zu streichen.

##### Begründung:

Das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung Außenweser ist bereits weit fortgeschritten. Es wurde durch einen Umweltverband erfolgreich beklagt. Der weitere Umgang damit befindet sich auf Basis dieser Rechtslage aktuell in der Klärung. Diesen Prozess im Sinne des Gesetzentwurfes zu unterbrechen, um die Baureife mit einem Gesetzesbeschluss herbeizuführen, wird deshalb aller Voraussicht nach keinen Zeitgewinn bescheren und konterkariert zudem alle bisherigen gesellschaftlichen und politischen Bemühungen, das Verfahren in einem vernünftigen Rahmen abzuschließen.

\* Als Hilfsempfehlung zu Ziffer 1 beschlossen

Vk  
Wi  
  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1

### 11. Zu § 2 Satz 1 Nummer 8 MgvG\*

In § 2 Satz 1 Nummer 8 ist das abschließende Komma durch die Wörter „und der Unterweser (Nord)“ zu ersetzen.

#### Begründung:

Eine Ergänzung der Verkehrsinfrastrukturprojekte, die durch ein Maßnahmen gesetz zugelassen werden können, um das Projekt Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord), also des Abschnitts von Bremerhaven bis Brake, ist aus folgenden Gründen notwendig:

Das Projekt Fahrrinnenanpassung der Unterweser ist wie die Außenweser im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Engpassbeseitigung (VB-E), Netzkategorie A/B:B, Nutzenkostenverhältnis 6,9) aufgeführt. In ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ebenso wie in ihren Auswirkungen können beide Projekte nur gemeinsam betrachtet werden. Eine Trennung beider Projekte und damit ihre Zulassung in unterschiedlichen Rechtsregimen (Planfeststellungsverfahren und Zulassung im Gesetzeswege) ist weder verfahrens noch sachdienlich.

Die besondere Relevanz ergibt sich auch aus der Situation des Seehafens Brake. Für den Hafen ist eine zeitnahe Umsetzung des Projektes der Fahrrinnenanpassung der Unterweser von entscheidender Bedeutung. Durch die Ausbaumaßnahme sollen die Wirtschaftlichkeit und insbesondere die Konkurrenzfähigkeit der Transporte nach Brake gegenüber den direkten Wettbewerbs häfen in Belgien und den Niederlanden sichergestellt werden. In den Antrags unterlagen für die Planfeststellung zur Fahrrinnenanpassung der Unterweser wurde bereits umfassend aufgezeigt, dass deutliche Beschäftigungseffekte mit dem Ausbau der Unterweser verbunden sind und dass die erwartete Verkehrs entwicklung bereits zu erheblichen Investitionen geführt hat.

Die Notwendigkeit, beide Projekte gemeinsam zu bewerten und zu realisieren gilt umso mehr, als die vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 12. September 2016 gerügten Mängel des ersten für Unter- und Außenweser gemeinsam durchgeföhrten Planfeststellungsverfahrens in einem neuen Verfahren behoben werden müssen. Das Bundesverwaltungsgericht verlangt ausdrücklich eine überlappende Betrachtung der Auswirkungen der Projektabschnitte. Eine Aufteilung der Projekte in unterschiedliche rechtliche Verfahrensregime würde das nahezu ausschließen oder zumindest nachdrücklich erschweren. Bereits aus diesen Gründen ist eine Aufnahme der Fahrrinnenan passung der Unterweser dringend geboten.

---

\* bei Annahme mit Ziffer 10 redaktionell anzupassen

Besonders hervorzuheben ist, dass die Fahrrinnenanpassung der Unterweser im Entwurf des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes, zu dem eine Länder- und Verbändeanhörung stattgefunden hat, dementsprechend auch enthalten war. In diesem Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur war in § 2 Satz 1 Nummer 1 bereits ausdrücklich die „Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser“ benannt. Ausweislich der Entwurfsbegründung wird sowohl der Fahrrinnenanpassung der Außenweser als auch der Unterweser eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung mit der Maßgabe einer planerischen Forcierung und möglichst frühzeitigen Umsetzung zuerkannt. Ein sachlicher Grund für die Streichung ist nicht ersichtlich.

Das Gesetz muss daher die Fahrrinnenanpassung der Unter- und der Außenweser als einheitliches Projekt ausweisen. Der Entwurf ist entsprechend zu ergänzen.

Vk  
Wi  
  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

12. Zu § 2 Satz 1 Nummer 11, 12 und 13 – neu – MgvG\*

§ 2 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 11 ist das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 12 ist der abschließende Punkt durch das Wort „sowie“ zu ersetzen.
- c) Folgende Nummer ist anzufügen:  
„13. die Vertiefung der Außenems.“

Begründung:

Das Projekt Außenemsvertiefung ist im Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen mit der Dringlichkeitsstufe des vordringlichen Bedarfes eingestuft. Das Projekt weist zudem mit 3,7 ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Als besonderer Umstand kommt hinzu, dass das Planfeststellungsverfahren zur Außenemsvertiefung bereits im Jahr 2012 aufgenommen wurde. Die Dringlichkeit dieses Projektes für die Erreichbarkeit des Seehafens Emden, für eine Verbesserung der Schiffsverkehre unter anderem für den Umschlag von Kfz sowie für die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes im internationalen Kontext wurde seitdem wiederholt von verschiedenen Seiten herausgestellt. Gleichwohl verzögert sich das Genehmigungsverfahren immer wieder und dauert aktuell weiter an. Vor diesem Hintergrund besteht bei der Außenemsvertiefung ein besonders hohes Interesse an einer Zulassung im Wege des Gesetzes, um die notwendige Beschleunigung des Verfahrens zu erreichen.

\* bei Annahme mit Ziffer 5 redaktionell anzupassen

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens Emden ist für die Region, aber auch weit darüber hinausgehend hoch. Der Hafenstandort Emden hat sich zu einem erfolgreichen Wirtschaftsstandort mit circa 9 500 direkt und indirekt hafen-abhängig Beschäftigten in circa 70 Unternehmen entwickelt. Darüber hinaus bietet der Standort Emden ideale Voraussetzungen für energieintensive Industrien und Gewerbebetriebe. Die regionalen Windparks und die Offshore-Netzanbindung sind die Grundlage für eine nachhaltige Energieversorgung. Die Anbindung an überregionale Netze sichert eine hohe Verfügbarkeit von Energie. Das Zusammenspiel von Industrie, Hafen und Energie sichert dabei in Emden optimale Rahmenbedingungen für einen Green-Tech-Standort in Nordwest-Deutschland. Die Vertiefung der Außenems ist dabei ein zentrales Projekt, insbesondere auch um die Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen sowie auf möglichen Hafenerweiterungsflächen zu sichern und um gegenwärtige und potentielle zukünftige Engpässe in der seeseitigen Erreichbarkeit zu beseitigen.

Dies ist insbesondere im Lichte einer weiteren prognostizierten Erhöhung insbesondere des Automobilumschlags in den kommenden Jahren zu sehen.

Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen wurde erst kürzlich in einer Studie des Institutes für Seeverkehrswirtschaft und Logistik deutlich (Studie ISL zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, 2019). Darin wird die von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigung für das gesamte Bundesgebiet ohne indirekte und induzierte Effekte auf 166 000 Beschäftigte geschätzt. Das mit Abstand höchste Volumen der von niedersächsischen Häfen abhängigen Arbeitsplätze findet sich dabei in der hafenabhängigen Industrie mit circa 138 000 Beschäftigten, darunter circa 81 700 in anderen Ländern. Vor allem die Automobilindustrie, aber auch die chemische Industrie und der primäre Sektor nutzen die niedersächsischen Häfen intensiv für den Export.

Vk 13. Zu § 7 Absatz 2 Satz 1 MgvG\*

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

In § 7 Absatz 2 Satz 1 ist das Wort „Zulassung“ durch die Wörter „Beschleunigung der Umsetzung“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung des bisherigen § 7 Absatz 2 Satz 1 ist unklar. Der Anhörungsbehörde wird hier die Prüfung aufgegeben, ob (trifftige) Gründe für die Zulassungsmöglichkeit des Projektes nur durch Gesetz vorliegen. Auf diese Frage wird eine Anhörungsbehörde immer antworten müssen, dass das Projekt

---

\* bei Annahme mit Ziffer 5 redaktionell anzupassen

natürlich grundsätzlich auch im üblichen Planfeststellungsverfahren zugelassen werden kann. Hier sollte ein anderer Prüfungsmaßstab verwendet werden. Wie bereits in der Gesetzesbegründung angegeben, dürfte hier der gegenüber einem Planfeststellungsverfahren zu erwartende Beschleunigungseffekt eines Maßnahmengesetzes maßgebend sein.

In 14. Zu § 11 Absatz 1 Satz 1 MgvG\*

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

In § 11 Absatz 1 Satz 1 sind die Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ durch die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Zustimmungserfordernis des Bundesrates sichert die Mitwirkung der Länder und damit die effektive Berücksichtigung von deren Belangen beim Erlass einer Rechtsverordnung ab.

Im Übrigen ergibt sich aus der Gesetzesbegründung der Bundesregierung nicht, weshalb ausdrücklich die Zustimmungsbedürftigkeit ausgeschlossen wird, gegebenenfalls etwa mit Blick auf Artikel 80 Absatz 2 GG.

Vk 15. Zu § 13 Satz 1 Nummer 1 und 2 MgvG

(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1)

In § 13 Satz 1 Nummer 1 und 2 ist jeweils die Angabe „§ 12“ durch die Angabe „§ 11“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderungen sind redaktionelle Richtigstellungen. § 13 legt fest, in welchen Fällen die zuständige Behörde zusätzliche Regelungen treffen kann. Dabei wird in § 13 Satz 1 Nummer 1 und 2 auf das Maßnahmengesetz und eine Rechtsverordnung nach „§ 12“ verwiesen. § 12 enthält jedoch nur eine Regelung zum Normenkontrollverfahren zu einer Rechtsverordnung nach § 11 Absatz 1 und 2. Die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen befinden sich in § 11 Absatz 1 und 2. Es sollte deshalb in § 13 Satz 1 Nummer 1 und 2 auch auf § 11 Absatz 1 und 2 verwiesen werden.

---

\* bei Annahme mit Ziffer 5 redaktionell anzupassen