

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Brandl und Dr. Helmut Martin (CDU)  
– Drucksache 17/10924 –

### Maßnahmen zum schnelleren Bauen und Planen

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/10924 – vom 20. Dezember 2019 hat folgenden Wortlaut:

Auch wenn ein Großteil der Maßnahmen zum schnelleren Bauen und Planen auf EU- und Bundesebene angesiedelt ist, kann die Landesregierung auf Reformen einwirken, sowohl über den Bundesrat als auch über die Verkehrsministerkonferenz.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie steht die Landesregierung zu einer Reform der Aarhus-Konvention?
2. Wie steht die Landesregierung zu der Festlegung eines frühen ersten Erörterungstermins zur Beschleunigung des Verwaltungsrechtswegs?
3. Wie steht die Landesregierung zur Verpflichtung, sämtliche Akten und Urkunden in elektronischer Form im verwaltungsgerichtlichen Verfahren vorzulegen?
4. Wie steht die Landesregierung zu einer vorgezogenen Prüfung der Klagebefugnis bei Normenkontrollverfahren für Umweltverbände?
5. Wie steht die Landesregierung zu einer erweiterten erstinstanzlichen Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts?
6. Wie steht die Landesregierung zu dem Vorschlag, zentrale Verkehrsinfrastrukturprojekte ausschließlich durch projektbezogene Maßnahmengesetze, die der Deutsche Bundestag final beschließt, zu genehmigen und so auf ein Planfeststellungsverfahren zu verzichten?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 20. Januar 2020 wie folgt beantwortet:

Grundsätzlich ist es begrüßenswert, die Projektvorbereitung sowie die anschließenden Genehmigungs- und Planungsverfahren bei allen Verkehrswegen zu beschleunigen. Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Rheinland-Pfalz gehört ein leistungsfähiges Infrastruktur- und Verkehrsnetz. Überlange behördeninterne wie öffentliche Verfahren sind hinderlich für den Investitionsstandort der Bundesrepublik Deutschland und können dazu führen, dass Rheinland-Pfalz im bundesweiten und als exportorientiertes Land im internationalen Standortwettbewerb zurückfällt. Ebenso sind Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Verkehrssektor nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes zügig umzusetzen sowie bauliche Sanierungen durchzuführen.

Es gilt daher, lösungsorientiert einen konstruktiven Ausgleich der ökologischen, sozialen und ökonomischen Interessen mit ihren Auswirkungen auf den begrenzten Raum mit zeitgemäßen digitalen und effektiven Verwaltungsverfahren herbeizuführen. Dazu gehört auch, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und angemessen an den Verfahren zu beteiligen und so für die notwendige öffentliche Akzeptanz für Baumaßnahmen vor Ort zu sorgen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Aarhus-Konvention („Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten“) hat zum Ziel, die Beteiligungsrechte der Bürgerinnen und Bürger in Umweltangelegenheiten zu stärken. Sie stellt ein verbindliches völkerrechtliches Abkommen dar, das sowohl die Europäische Union als auch deren Mitgliedstaaten, so auch die Bundesrepublik Deutschland, unterzeichnet haben. Änderungen der Aarhus-Konvention bedürfen daher einer multilateralen Übereinstimmung der Unterzeichner des Abkommens, sodass hier die Handlungsmöglichkeiten der Bundesrepublik Deutschland und insbesondere auch auf rheinland-pfälzischer Landesebene sehr begrenzt sind. Im Übrigen stellen andere Unterzeichnerstaaten infrastrukturelle Großprojekte im Verkehrssektor durchaus zügig und termingerecht fertig (z. B. Schweiz, Großbritannien, Österreich, Italien). In Deutschland bestehende Hemmnisse für zügigere Verfahren sind vordringlich national zu beheben.

Zu Frage 2:

Nach § 87 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 1 VwGO besteht bereits die Möglichkeit zur Durchführung eines Erörterungstermins. Darüber hinausgehende gesetzliche Vorgaben werden skeptisch gesehen. Gerade in Fällen, die auf die Verhinderung des zugelassenen Vorhabens zielen, erscheint es sinnvoller, möglichst bald einen Termin zur mündlichen Verhandlung anzuberaumen, um auf Grundlage des umfassend durchdrungenen Sach- und Streitstands ggf. auch eine verfahrensbeendende Entscheidung treffen zu können.

Zu Frage 3:

Die Verpflichtung von Behörden, Urkunden und Akten in elektronischer Form vorzulegen, ist sinnvoll.

Zu Frage 4:

Ein zwingender Handlungsbedarf wird nicht gesehen.

Zu Frage 5:

Die Erweiterung der Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte nach § 48 Abs. 1 Satz 1 VwGO um Planfeststellungsverfahren für bestimmte infrastrukturelle Großvorhaben (z. B. Landesstraßen, größere Häfen und Wasserkraftwerke) oder für Wind- und Solarparks wäre zu begrüßen. Durch den Wegfall einer Tatsacheninstanz ist eine Verfahrensbeschleunigung zu erwarten. Der Bundesrat hat bereits die Einbringung entsprechender Gesetzentwürfe beim Deutschen Bundestag beschlossen (vgl. BR-Drucksache 70/19 [B] und 113/19 [B]), die auf entsprechenden Beschlüssen der Justizministerkonferenz basieren.

Zu Frage 6:

Der Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) hat zum Ziel, Baurecht durch einzelne Maßnahmengesetze zu schaffen. Mit dem Gesetzentwurf soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, in bestimmten Einzelfällen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Deutschen Bundestag zu genehmigen. Ob die mit dem Gesetz verbundene Intention der Verfahrensbeschleunigung erreicht werden kann, bleibt abzuwarten. Derartige Maßnahmengesetze können vor dem Hintergrund des Rechtsstaatsprinzips, des Verbots des Einzelfallgesetzes, der Wahrung der verfassungsrechtlich verankerten Gewaltenteilung zwischen Legislative und Exekutive sowie im Hinblick auf die damit einhergehende Einschränkung des Rechtswegs nach der bereits vorliegenden Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur im Ausnahmefall die absolute Ultima Ratio sein (BVerfG, Urt. v. 17. Juli 1996 – Az. 2 BvF 2/93). Auch ist darauf hinzuweisen, dass auch bei einer Projektgenehmigung mittels Maßnahmengesetzes nicht auf ein vorheriges Verfahren mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung vergleichbar dem Prozedere eines verwaltungsbehördlichen Planfeststellungsverfahrens sowie auf die Gewährung von gerichtlichem Rechtsschutz verzichtet werden könnte. Nicht zuletzt auch mit Blick auf die Vorgaben des EU-Rechts kann hierauf nicht verzichtet werden. Mithin würde sich der Verfahrensaufwand, der dem Erlass eines Maßnahmengesetzes vorauszugehen hätte, von dem Aufwand eines verwaltungsbehördlichen Planfeststellungsverfahrens kaum unterscheiden. Der Entwurf des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes erhöht diesen sogar deutlich, indem neue und weitere Verfahrensschritte eingeführt werden sollen (z. B. die zwingende und öffentliche Durchführung eines Scoping-Gesprächstermins, die Erstellung eines Abschlussberichts der zuständigen Behörde und einer begründeten Entscheidungsempfehlung für den Deutschen Bundestag, die Entscheidung des BMVI betreffend der weiteren Verfahrensgestaltung sowie das parlamentarische Verfahren im Deutschen Bundestag, einschließlich Befassung der BT-Ausschüsse).

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister