

rang der Steuerfinanzierung (ungeachtet einfach-gesetzlicher Regelungen wie z.B. § 77 Abs. 2 GO NRW) als weiteres Unterprinzip den Funktionsvorbehalt der Steuer. Dieser besagt, dass staatlicherseits *per saldo* frei fungible Einnahmen nur mit der Steuer erzielt werden dürfen. Demgegenüber dürfen die mit einer nicht-steuerlichen Abgabe wie der Gebühr nach § 4 Abs. 4 Satz 1 BremGebBeitrG pro Rechnungsperiode zu erzielen beabsichtigten Gesamteinnahmen richtigerweise nicht zu einem Überschuss über die in diesem Zeitraum mit der mehrfachen Erbringung der gebührenpflichtigen Verwaltungstätigkeit (hier: des Einsatzes von zusätzlichen Polizeikräften i.S.v. § 4 Abs. 4 BremGebBeitrG) insgesamt entstehenden Kosten führen. Dieses m.E. bundesverfassungsrechtlich verankerte generelle Kostendeckungsprinzip zwingt den Gesetzgeber folglich zur Reduzierung eines im Ausgangspunkt auf vollständige Individualvorteilskompensation ausgerichteten Gebührenbemessungsmaßstabs dahingehend, dass auf Grundlage der betreffenden Gebührenregelung insgesamt keine höheren als gesamt-kostendeckende Einnahmen (»Gewinn«) erzielt werden dürfen. Diesen äußeren Rahmen vermag der Gesetzgeber nicht allein durch die Anordnung des speziellen Kostendeckungsprinzips auszufüllen, sondern ebenfalls durch jeden anderen, die Belastungsgleichheit innerhalb der Gruppe der Schuldner dieser Gebühr wahrenen Bemessungsmaßstab – bspw. in Gestalt eines (unter Einhaltung von Art. 3 Abs. 1 GG zu bestimmenden) hinreichend hohen »Abschlags« von der im Ausgangspunkt anhand des individuellen ökonomischen Werts der gebührenpflichtigen Leistung berechneten Gebührenhöhe.

#### IV. Fazit

Vor Art. 3 Abs. 1 GG ist die in § 4 Abs. 4 BremGebBeitrG normierte nicht-steuerliche Abgabe vom Typ der Gebühr dem Grunde nach jedenfalls dadurch sachlich gerechtfertigt, dass dem Veranstalter einer Veranstaltung im Sinne dieser Vorschrift durch die nach dieser gebührenpflichtige

Leistung »Einsatz von zusätzlichen Polizeikräften« ein individuell zurechenbarer Vorteil staatlicherseits zugewandt wird. Selbst wenn dies insoweit nicht zutreffen sollte, als der mit der Gebühr entgeltete zusätzliche Polizeikräfteinsatz »an den Zugangs- oder Abgangswegen oder sonst im räumlichen Umfeld« des Veranstaltungsortes stattfindet, so hat diese etwaige Teilnichtigkeit von § 4 Abs. 4 Satz 1 BremGebBeitrG m.E. nicht die Gesamtnichtigkeit dieser Vorschrift zur Folge.

Ausgehend von der Prämisse, dass der Betrag der Kosten (K) für die Bereitstellung zusätzlicher Polizeikräfte im in Geldeinheiten ausgedrückten wirtschaftlichen Wert (W) dieser Leistung für den Veranstalter mit enthalten ist ( $K \leq W$ ), legitimiert das die Gebühr nach § 4 Abs. 4 BremGebBeitrG dem Grunde nach sachlich rechtfertigende *minus* des Vorteilsausgleichs – gleichsam »über Kreuz« – ihre der Höhe nach am *minus* der Kostendeckung (vgl. § 4 Abs. 4 Satz 2 und Satz 4, 1. Alt. BremGebBeitrG) ausgerichtete Bemessung.

Zugunsten eben dieses Gebührenzwecks hat sich der Landesgesetzgeber im Hinblick auf die Bemessung der Gebühr nach § 4 Abs. 4 Satz 1 BremGebBeitrG auch in erkennbarer Weise entschieden. In diesem Umfang ist sie daher ebenfalls der Höhe nach vor Art. 3 Abs. 1 GG sachlich gerechtfertigt.

Etwaigen zukünftige Begehrlichkeiten der Politik, mit einer dem Grunde nach der in § 4 Abs. 4 BremGebBeitrG positivierten Gebühr entsprechenden Vorzugslast nicht nur die Kosten der danach gebührenpflichtigen Verwaltungsleistung zu decken, sondern darüber hinaus *per saldo* frei fungible Zusatzeinnahmen für den jeweiligen (Landes-) Haushalt zu generieren, steht schließlich richtigerweise das aus den Art. 104a ff. GG folgende generelle Kostendeckungsprinzip entgegen, welches sich limitierend auf die Bemessung von individualvorteilskompensierenden Gebühren auswirkt.

## Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich 2018

von Rechtsanwalt Prof. Dr. Bernhard Stüer (Münster/Osnabrück)

Am 06.12.2018 ist das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in Kraft getreten. Der Beitrag stellt die Neuregelungen für die Verkehrsprojekte mit der Möglichkeit von vorläufigen Anordnungen nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, dem Verzicht auf einen Erörterungstermin, einer Plan-genehmigung, den zehnwöchigen Klagebegründungserfordernissen, der Bürgerinformation über das Internet, der Einschaltung eines Projektmanagers und Sonderregelungen vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Neuordnung der Straßenbauverwaltung und im Eisenbahnbereich vor und gibt einen Ausblick auf weitere Reformüberlegungen.

Schon seit Jahrzehnten wird darüber geklagt, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren zu lange dauern. Das gilt nicht nur für den Verkehrsbereich. Vor allem nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Gesetzgeber wiederholt von

der Rechtsprechung unterstützte Anstrengungen unternommen, das Planungsrecht zu vereinfachen. Das war in den unmittelbaren Nachwendezeiten ein aktuelles Gebot der Stunde.<sup>1</sup> Aber auch Gegenbewegungen haben sich formiert. Vor allem das europäische Umweltrecht wird dafür verantwortlich gemacht, dass mit der Umweltschutzprüfung, der Öffentlichkeitsbeteiligung dem europäischen Gebiets- und Artenschutz in der Habitat- und Vogelschutz-RL sowie der WRRRL zunächst geradezu unbemerkt zahlreiche neue Player auf das Spielfeld getreten sind, die vor allem Großprojekte aus dem Infrastrukturbereich nicht selten zu einem Lotteriespiel werden lassen.

1 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz 1991, Planungsvereinfachungsgesetz 1993, Investitionsmaßnahmegesetze 1993, Artikelgesetz 2001, Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz 2006, Planungsvereinheitlichungsgesetz 2013.

Wenn Planungs- und Genehmigungsverfahren vielfach 40 Jahre – gelegentlich sogar auch noch etwas länger – dauern, wie wir es mit der Nordumfahrung von Bad Oeynhausen<sup>2</sup> erlebt haben, dann wird deutlich, dass da ein dringender Handlungsbedarf besteht. Zumeist sind es neue rechtliche Anforderungen, die sich im Laufe der Zeit unter die scheinbar eingefahrenen Gleise des Planungsrechts mischen – Vorgaben vor allem des deutschen und europäischen Umweltrechts, aber auch neu entstehende Verfahrenshürden des Umwelt- und Planungsrechts, die nicht einmal für ausgewiesene Experten noch überschaubar sind. Es besteht daher ein dringender Bedarf, alte Zöpfe abzuschneiden und das Planungs- und Genehmigungsrecht auf seinen Kernbereich zu konzentrieren.

Aber geht das so einfach? Ist nicht für jede Detailregelung ein berechtigter Grund ersichtlich? Soll die Umweltprüfung vereinfacht werden oder gibt es dabei europarechtlich unüberwindbare Hürden? Wie ist es mit der Öffentlichkeitsbeteiligung? Soll hier einfach kurzerhand Remedur gemacht werden oder stehen europarechte Vorgaben und die Aarhus-Konvention dem entgegen? Sollen die Verbände immer weitere Klagerrechte erhalten oder kann man den europarechtlichen Vorgaben noch irgendwie Einhaltung gebieten? Ist eine Klage, wenn sie erst einmal zulässig ist, in Deutschland in aller Regel auch begründet, weil es so viele Fallstricke gibt, in denen sich das Planungs- und Zulassungsrecht in aller Regel unentrinnbar verheddert? Und ist es am Ende so wie mit einem Hindernis-Parkour, bei dem sich der verzweifelte Reiter wünscht: »Ach wären wir doch bereits am Dreifach-Oxer gescheitert. Dann wären wenigstens mein Pferd und ich nicht im Wassergraben verschwunden.«

### 1. Die Neuregelungen im Überblick

Das im Dezember 2018 in Kraft getretene Gesetz vom 29.11.2018 (BGBl 2018, 2237) greift diese Anliegen in einem ersten Schritt auf, denen allerdings wohl noch weitere folgen müssen. So sind bei verschiedenen Verkehrsprojekten nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nunmehr vorläufige Anordnungen möglich, in denen vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden. Die Maßnahmen müssen reversibel sein, an dem vorzeitigen Beginn muss ein öffentliches Interesse bestehen, es muss mit der Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden können und die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen müssen gewahrt werden (§ 17 Abs. 2 FStrG, § 18 Abs. 2 AEG, § 14 Abs. 2 Satz 1 WaStrG). Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung (§ 17 Abs. 2 FStrG, § 14 Abs. 2 WaStrG). Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung i.S.d. § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG verzichten (§ 17a Nr. 1 FStrG; § 18a Nr. 1 AEG, § 14a Nr. 1 WaStrG). Abweichend von § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG kann für ein Vorhaben, für das nach dem UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden (§ 17b Abs. 1 Nr. 1 FStrG, § 18b AEG, § 14b Abs. 2 WaStrG).

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen anzugeben. Später eingehende Erklärungen und Beweismittel sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Ver-

spätung genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 18e Abs. 5 AEG, § 14e Abs. 5 WaStrG). Wird der Plan nach § 27a Abs. 1 VwVfG oder § 20 UVPG zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen (§ 17g FStrG, § 18f AEG, § 17 WaStrG). Die Anhörungsbehörde kann auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensvorschriften bestimmen. Der Projektmanager kann insbesondere mit der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen, der Fristenkontrolle, der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten, dem Entwurf eines Anhörungsberichts, der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen, der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und der Leitung eines Erörterungstermins beauftragt werden. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde (§ 17a Abs. 5 FStrG, § 17a Abs. 5 AEG). Sonderregelungen ergeben sich im Hinblick auf die vorgesehene Neuordnung der Straßenbauverwaltung (§ 22 Abs. 2 FStrG). Bei dem Gesetz handelt es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des FStrG, des AEG, des BEVVG und des WaStrG. Es greift in das europäische Umweltrecht oder andere unionsrechtliche Vorgaben nicht ein.

### 2. Vorläufige Anordnungen nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden, (1) soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt, (2) wenn an dem vorzeitigen Beginn ein Öffentliches Interesse besteht; (3) wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und (4) wenn die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden (§ 17 Abs. 1 FStrG, § 18 Abs. 2 AEG, § 14 Abs. 2 Satz 1 WaStrG). In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 16a FStrG bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt (§ 17 Abs. 2 FStrG, § 18 Abs. 2 AEG, § 14 Abs. 2 Satz 1

<sup>2</sup> BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 – BVerwGE 131, 274 = DVBl 2009, 259 – A 30 Nordumfahrung Bad Oeynhausen.

WaStrG). Betrifft die vorläufige Anordnung ein Vorhaben i.S.d. § 17e Abs. 1 FStrG, ist § 17e Abs. 1 und 5 FStrG in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung entsprechend anzuwenden.

Die Regelung knüpft an § 24 Abs. 2 WaStrG an, der bereits eine ähnliche Regelung enthält und entsprechend angepasst wurde. Vorbereitende Maßnahmen sind etwa Kampfmittelbeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen, Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zur Schadensbegrenzung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5 BNatSchG. Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens. Ein geringer Teil ist nicht erforderlich. Die Teilmaßnahmen müssen jedoch Teil des Vorhabens bleiben. Es darf sich nicht um Maßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben.<sup>3</sup> Durch den Halbsatz »soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt« wird klargestellt, dass die Möglichkeit einer Rückgängigmachung der Maßnahme im Einzelfall zu prüfen und im Antrag entsprechend darzustellen ist.<sup>4</sup>

Die Voraussetzungen sind erst dann gegeben, wenn abzusehen ist, dass das Vorhaben voraussichtlich zugelassen wird. Das setzt die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und die Einschätzung voraus, dass die vorhabenunterstützenden Interessen eindeutig das Übergewicht haben. Bei massiven Widerständen etwa von mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung Betroffenen oder sich in Stellung bringender klagebefugter Verbände werden die Möglichkeiten vorbereitender Maßnahmen oder von Teilmaßnahmen eingeschränkt. Bei möglichen Eingriffen in Rechte Betroffener oder von Umweltverbänden sind solche Maßnahmen in der Regel nicht zulässig.<sup>5</sup>

Da die vorläufigen Anordnungen kein Präjudiz für die endgültige Entscheidung darstellen, wird nicht gegen die Vorgaben von Art. 6 Abs. 4 UN ECE Århus-Konvention und den entsprechenden Regelungen des Unionsrechts verstoßen. Das gilt auch für die Öffentlichkeitsbeteiligung, weil nach Einschätzung der Gesetzesbegründung alle Optionen weiterhin offen sind und die vorläufigen Maßnahmen nicht an die Stelle endgültiger, nicht mehr reversibler Entscheidungen treten.<sup>6</sup> Die Inanspruchnahme fremder Grundstücke ist nicht zulässig.<sup>7</sup> Auch geben die Regelungen zu vorläufigen Anordnungen kein Recht zur Enteignung.<sup>8</sup>

Die Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung ist bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses beschränkt. Sie verliert ihre Wirksamkeit mit der Planfeststellung durch den Planfeststellungsbeschluss (§ 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG), nicht erst mit der Unanfechtbarkeit des Plans.<sup>9</sup> Wird das Vorhaben nicht umgesetzt, steht eine Rückabwicklung der vorläufigen Anordnung an. Ist die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden, so sind die Betroffenen angemessen zu entschädigen.

### 3. Verzicht auf einen Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung i.S.d. § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG verzichten

(§ 17a Abs. 1 Nr. 1 FStrG, § 18a Nr. 1 AEG, § 14a Nr. 1 WaStrG). Das Unionsrecht fordert auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben keinen Erörterungstermin. Bei einem Planfeststellungsverfahren kann daher darauf verzichtet werden, ohne gegen europarechtliche Vorgaben zu verstoßen.<sup>10</sup>

### 4. Plangenehmigung statt Planfeststellung

Abweichend von § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG kann für ein Vorhaben, für das nach dem UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden (§ 17b Abs. 1 Nr. 1 FStrG, § 18b AEG, § 14b Abs. 2 WStrG). § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG, § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG, § 14a Nr. 1 WaStrG gelten entsprechend. Im Übrigen findet das UVPG mit Ausnahme des § 21 Abs. 3 UVPG Anwendung.

In einfach gelagerten Fällen kann statt einer Planfeststellung eine Plangenehmigung erfolgen. Das setzt allerdings voraus, das Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist.<sup>11</sup>

### 5. Regelmäßige Präklusion nach Ablauf der zehnwöchigen Klagebegründungsfrist

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 18f AEG, § 17 WaStrG). Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 UmwRG ist nicht anzuwenden (§ 17a Abs. 5 FStrG, § 17a Abs. 5 AEG). Die fachgesetzliche Spezialregelung orientiert sich an § 6 UmwRG.

Damit gilt für alle Klagen im Zusammenhang mit Planfeststellungs- und Plangenehmigungsentscheidungen nach dem FStrG und dem AEG eine einheitliche Klagebegründungsfrist und eine einheitliche Regelung zu den Rechtsfolgen der Fristversäumung.

Nicht ganz klar ist allerdings, worauf sich die Präklusion bezieht. Dem Wortlaut nach bezieht sich die Klagebegründungsfrist auf die Tatsachen und Beweismittel, also auf den

3 Drs. 389/18, S. 24.

4 Drs. 19/5580, S. 13.

5 Drs. 19/5580, S. 13. Zu dem begrenzten Charakter solcher Maßnahmen auch BVerwG, Beschl. v. 16.02.2017 – 9 VR 2/16, 9 VR 2/16 (9 A 14.16) und 9 VR 3.16 (A 1 Rheinbrücke Leverkusen – Eilverfahren).

6 Drs. 389/18, S. 23.

7 Drs. 389/18, S. 24.

8 Drs. 389/18, S. 29.

9 Drs. 389/18, S. 29.

10 Drs. 389/18, S. 17.

11 Drs. 389/18, S. 26, 34.



Vortrag des Sachverhalts, was die rechtliche Bewertung nicht zwingend miteinschließt. Ist der Sachverhalt bereits im Planfeststellungsbeschluss dargestellt, stellt sich die Frage, ob die gerichtliche Prüfung nach Fristablauf auf die in der Klagebegründung geltend gemachten Rechtswidrigkeitsgründe beschränkt ist oder nur ein weiterer Tatsachenvortrag ausgeschlossen ist. Nach der früheren, vom EuGH<sup>12</sup> für europarechtlich nicht anwendbar erklärten Präklusionsregelung in § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG waren mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen rechtlichen Titeln beruhten. Das galt auch für Verbände (§ 73 Abs. 4 Satz 5, 6 VwVfG). In diese Richtung zielt offenbar auch die ergänzende Regelung zur zehnwöchigen Klagebegründungsfrist, obwohl in diesen Vorschriften nur von einem Tatsachenvortrag und Beweisantrag die Rede ist. In der Sache geht es also darum, ob durch den Klagevortrag die gerichtliche Kontrolle nur hinsichtlich eines weiteren Sachvortrags oder von Beweisanträgen eingeschränkt ist oder der Rahmen der gerichtlichen Prüfung auf die geltend gemachten Einwendungen beschränkt ist, sodass andere relevante Aspekte selbst dann nicht mehr zur gerichtlichen Prüfung anstehen, wenn sie sich zwar aufdrängen, aber in der Klagebegründungsfrist nicht geltend gemacht worden sind.<sup>13</sup>

## 6. Internet-Bürgerinformation

Wird der Plan nicht nach § 27a Abs. 1 VwVfG oder § 20 UVPG zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. Hierdurch wird die Öffentlichkeit umfassend über das geplante Verkehrsprojekt informiert. § 23 UVPG gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen (§ 17g FStrG, § 18f AEG, § 17 WaStrG).

Die Regelung ist als Auffangvorschrift ausgestaltet, die eingreift, wenn die Planunterlagen nicht bereits über § 27a VwVfG oder § 20 UVPG im Internet zur Verfügung stehen. Allerdings muss von der Zugänglichkeit in entsprechender Anwendung des § 23 UVPG abgesehen werden, wenn Datenschutz- oder Geheimhaltungsgründe dies erfordern. Die Veröffentlichung im Internet ist kein Teil des förmlichen Verfahrens, sondern erfolgt allgemein zur Bürgerinformation. Die Auslegung in den Gemeinden vor Ort wird daher nicht ersetzt.<sup>14</sup>

## 7. Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere (1) der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen, (2) der Fristenkontrolle, (3) der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten, (4) dem Entwurf eines Anhörungsberichts, (5) der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen, (6) der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und (7) der Leitung eines Erörterungstermins auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Abs. 9 VwVfG bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde (§ 17h FStrG, § 17a AEG, § 14f WaStrG).

Die Vorschriften übernehmen die Regelung in § 29 NABEG. Wie die Erfahrungen zeigen, kann dies zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren beitragen. Der Projektmanager kann alle notwendigen Koordinierungsaufgaben übernehmen. Die Aufzählung ist nur beispielhaft und nicht abschließend. Allerdings muss die endgültige Entscheidung über die Vorhabenzulassung und damit auch die Abwägung der Belange bei der Planfeststellungsbehörde liegen. Der Projektmanager kann daher die Entscheidung der Behörde zwar unterstützen, darf an ihr aber nicht selbst im Sinne einer hoheitlichen Tätigkeit entscheidend mitwirken. Hinsichtlich der Vertraulichkeit und der Wahrung des Datenschutzes muss im Innenverhältnis zwischen Behörde und beauftragtem Projektmanager sichergestellt werden, dass dieser wie eine Behörde die Vorschriften beachtet.<sup>15</sup> Der Projektmanager kann daher ähnliche Aufgaben übernehmen, wie sie bereits der Vorhabenträger nach der bisherigen Rechtslage schultern kann.<sup>16</sup> Dies setzt eine Trennung von Projektmanager und Planfeststellungsbehörde voraus.

Die gesetzliche Trennung der Aufgabenbereiche des Vorhabenträgers einerseits sowie der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde andererseits dient der verfahrensrechtlichen Sicherung der für eine sachgerechte Abwägung notwendigen Distanz und Neutralität innerhalb der öffentlichen Verwaltung. Das schließt fachaufsichtliche Weisungen der mit den Aufgaben des Vorhabenträgers betrauten Behörde oder Dienststelle gegenüber der als Planfeststellungsbehörde bestimmten Behörde oder Dienststelle aus, die den durch Gestaltungsfreiheit geprägten Kernbereich planerischer Abwägung betreffen.<sup>17</sup>

Im Anwendungsbereich des AEG und des WaStrG trägt der Vorhabenträger die Kosten für die Beauftragung des Projektmanagers. Die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden derzeit noch im Auftrag des Bundes durch die Länder verwaltet (Art. 143e Abs. 1 und 90 Abs. 2 GG für Bundesautobahnen und Art. 90 Abs. 3 GG für sonstige Bundesstraßen). Das Land trägt daher die Verwaltungskosten (Art. 104a Abs. 5 GG, § 17h FStrG).

## 8. Sonderregelungen für die Straßenbau- und Eisenbahnverwaltung

Für den Bereich der Straßenbau- und Eisenbahnverwaltung enthält das Artikelgesetz Sonderregelungen.

12 Urt. v. 15.10.2015 – C-137/14 – DVBl 2015, 1514, Stüer/Buchsteiner 1522.

13 Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Aufl. 2015, Rdnr. 3635.

14 Drs. 389/18, S. 27.

15 Drs. 389/18, S. 30.

16 Zur Bauleitplanung die Einschaltung eines Projektmitglers nach § 4b BauGB; Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Aufl. 2015, Rdnr. 2290.

17 BVerwG, Urt. v. 24.11.2011 – 9 A 23.10 – BVerwGE 141, 171 = DVBl 2012, 443, Stüer DVBl 2012, 449, Christ, jurisPR-BVerwG 9/2012 Anm. 3, Ekardt NVwZ 2012, 530 – A 281 Weserquerung, im Anschluss an Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07 – BVerwGE 133, 239 = DVBl 2009, 1465 – A 44 Ratingen/Velbert; Urt. v. 05.12.1986 – 4 C 13.85 – BVerwGE 75, 214 – DVBl 1987, 573 – München II; Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Aufl. Rdnr. 4655.

**a) Erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG**

Für Straßenbau- und Eisenbahnprojekte ist die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG erweitert worden. Für die Straßenbauprojekte sind die Fehmarnsundquerung und die feste Fehmarnbeltquerung hinzugekommen (Anlage zum FStrG Nr. 46 und 47). Auch für Schienenprojekte ist die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG erweitert worden (Anlage 1 zu § 18e Abs. 1 AEG).

Die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG vor allem für Infrastrukturgroßprojekte hat sich in der Vergangenheit bewährt und stößt auch in der nunmehr erweiterten Reichweite nicht auf verfassungsrechtliche Bedenken. Die Bündelung der Entscheidungskompetenz beim BVerwG bietet vielmehr erhebliche Vorteile: Viele Grundsatzfragen auch der Einschätzung des Sachverhalts können zentral geklärt werden und geraten nicht in die Gefahr divergierender obergerichtlicher Entscheidungen. Gerade im Bereich der einheitlichen Fortentwicklung des Rechts hat die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG unschätzbare Vorteile. Der berechtigten Sorge des BVerwG, nicht über eine ausreichende personelle und sachliche Ausstattung zu verfügen, ist der Gesetzgeber durch eine entsprechende Personalverstärkung entgegengekommen. Wenn die finanzielle Decke nicht ausreichen sollte, muss entsprechend nachgesteuert werden. Zudem geht es der Sache nach (lediglich) um eine Verschiebung richterlicher Ressourcen von der richterlichen Länder- auf die Bundesebene. Das ist angesichts des zusätzlichen Ertrags grundlegender länderübergreifender richterlicher Erkenntnisse mehr als gerechtfertigt.

**b) Zusammenführung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bei Eisenbahnprojekten**

Für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren im Bereich der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde (§ 3 Abs. 3 BEVVG). Die Gesetzesbegründung führt dazu aus:<sup>18</sup>

Zur Straffung des Genehmigungsverfahrens wird das Eisenbahn-Bundesamt sowohl Planfeststellungs- als auch Anhörungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Dies entspricht den Regelungen des § 14 Abs. 1 Satz 3 Halbs. 1 WaStrG sowie §§ 21, 22 und 24 NABEG. Gleichartige Teilaufgaben können auf diese Weise gebündelt werden, Verwaltungsinstanzen entfallen und Verfahrensabläufe werden optimiert. Weitere Ziele sind die Einführung von einheitlichen Standards im Verfahren sowie einer bundesweit einheitlichen Arbeitsumgebung zwischen Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger. Auch die Transparenz der Verfahrensabläufe soll erhöht werden. Auch mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung ist es sinnvoll, die Zuständigkeit für beide Verfahren in einer Behörde zu bündeln, damit die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzt wird, digitale Planungen des Vorhabenträgers in beiden Verfahrensebenen weiterzuarbeiten. Hierdurch sowie durch die bundesweite Einheitlichkeit von Verfahrensschritten soll ein hoher Qualitätsstandard dauerhaft sichergestellt werden.

Durch den seit 1994 eingerichteten dezentralen Aufbau des Eisenbahn-Bundesamtes mit Außenstellen in den Bundesländern kann auch den regionalen Besonderheiten Rechnung getragen werden. Die seit über 20 Jahren gewachsene Ver-

waltungskompetenz stellt zudem eine Vermittlung zwischen regionaler und überregionaler Zielsetzung von Neu- und Ausbauvorhaben sicher. Die Anhörung durch eine Bundesbehörde bietet die Gewähr dafür, dass die Träger öffentlicher Belange mit ihren Stellungnahmen und die Betroffenen mit ihren Einwendungen Gehör finden und ihre Belange in die Abwägung mit eingestellt werden.<sup>19</sup>

Die Übergangsregelung in § 10 Abs. 3 (neu) BEVVG stellt sicher, dass das Eisenbahn-Bundesamt Verwaltungsprozesse und Personal aufgebaut hat, bevor es die neue Aufgabe der Anhörung übernimmt. Zudem wird geregelt, dass die Anhörungsverfahren derzeit laufender Verfahren bis zum dort genannten Stichtag von den nach Landesrecht zuständigen Behörden fortgeführt werden.<sup>20</sup>

**c) Wegfall des Zustimmungserfordernisses des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Bei vorläufigen Anordnungen nach § 14 Abs. 2 WaStrG ist die Zustimmung des zuständigen Bundesministeriums nicht mehr erforderlich. Sie diene der Kontrolle des nachgeordneten Geschäftsbereichs. Bei den wenigen vorläufigen Anordnungen haben übergeordnete Gesichtspunkte bisher keine Rolle gespielt. Das Zustimmungserfordernis konnte daher entfallen.<sup>21</sup>

**d) Aktualisierung der Verkehrsprognose**

Ist dem gem. § 73 Abs. 1 VwVfG einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gem. § 4 VLärmSchV beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der VLärmSchV dürfen nicht erstmalig überschritten werden (§ 18g AEG).

Ziel der Regelung ist es, das Betriebsprogramm des Vorhabenträgers, das zu Beginn des Verfahrens eingereicht werden muss, im Laufe des Verfahrens aufgrund einer erneuten Prognose nur dann zu aktualisieren, wenn signifikante Verkehrssteigerungen zu erwarten sind. Mit der Regelung wird sowohl einer höheren Planungssicherheit für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als auch mehr Rechtssicherheit für die Betroffenen angestrebt. Das Betriebsprogramm der EIU (Zugzahlen, Zugkategorien etc.) ist Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung, da es für die Berechnung in schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen und damit für die Feststellung der

18 Drs. 19/4459, S. 47.

19 Drs. 389/18, S. 41.

20 Drs. 389/18, S. 41.

21 Drs. 389/18, S. 41.

Schutzmaßnahmen vor Lärm und Erschütterungen in Planfeststellungsentscheidungen maßgebend ist.<sup>22</sup>

#### e) Kostenverteilung Straßenbau

Der Bund trägt die Zweckausgaben aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast für die Bundesstraßen, soweit die Verwaltung nicht dem Bund zusteht, und die Zweckausgaben im Zusammenhang mit der Erhaltung und Bewirtschaftung des bundeseigenen Vermögens für die Bundesstraßen in seiner Baulast, soweit die Verwaltung nicht dem Bund zusteht. Er gilt den Ländern Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht für Bundesautobahnen entstehen, durch die Zahlung einer Pauschale ab, die 6 % der Baukosten für Bundesautobahnen bis zum 31.12.2020 beträgt (§ 6 Abs. 3 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs).

Der Bund trägt bis zum 31.12.2020 die Zweckausgaben aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und die Zweckausgaben im Zusammenhang mit der Erhaltung und Bewirtschaftung des bundeseigenen Vermögens für die Bundesautobahnen. Er gilt den Ländern Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht für Bundesautobahnen entstehen, durch die Zahlung einer Pauschale ab, die 6 % der Baukosten für Bundesautobahnen bis zum 31.12.2020 beträgt.

Der Bund gilt den Ländern Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung für Bundesautobahnen bis zum 31.12.2020 entstehen, durch Zahlung von Pauschalen in den Jahren 2021 bis 2023 ab. Die Höhe dieser Pauschalen beträgt im Jahr 2021 5 %, im Jahr 2022 3 % und im Jahr 2023 1 % der Baukosten für Bundesautobahnen im Jahr 2020 (§ 10a des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs).

### 9. Ausblick auf weitere Reformüberlegungen

Die gesetzlichen Neuregelungen werden von vielen nicht als Abschluss einer Entwicklung, sondern als Startschuss für weitere gesetzgeberische Anstrengungen verstanden, das Planungsrecht zu vereinfachen und zu beschleunigen. Denn hier ist gewiss noch viel zu tun.

#### a) Ergänzende Reformvorstellungen des Bundestages

Bereits bei den Gesetzesberatungen wurden weitere Reformvorstellungen deutlich. So stellte der Deutsche Bundestag im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Gesetzes fest, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand ist. Die Menschen brauchen sichere und bezahlbare Mobilität, die Wirtschaft zuverlässige und wettbewerbsfähige Transportbedingungen. Als Wirtschaftsstandort, als Technologieland, als Logistikweltmeister und als zentrale Verkehrsachse Europas ist Deutschland prioritär auf ein gut ausgebaut, modernes Verkehrsnetz für Straße, Schiene und Wasserstraße angewiesen.

Planungs- und Genehmigungsverfahren nehmen in Deutschland im Vergleich zu den europäischen Nachbarstaaten deutlich mehr Zeit in Anspruch. Der Gesetzentwurf zur Be-

schleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ändert die bestehenden Gesetze für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße mit dem Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren einfacher, effizienter, transparenter und schneller auszugestalten.

Über den vorliegenden Gesetzentwurf als ersten, wichtigen Baustein hinaus bedarf es nach Auffassung des Gesetzgebers für ein ganzheitliches Gesamtkonzept zur Beschleunigung von Planung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben weiterer Maßnahmen.

Der Deutsche Bundestag forderte daher die Bundesregierung auf, (1) zu prüfen, wie eine bessere Verzahnung von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren realisiert werden kann, indem die Untersuchungsergebnisse des Raumordnungsverfahrens für das Planfeststellungsverfahren genutzt werden können, (2) für Infrastrukturvorhaben des Bundes frühzeitige Bürgerbeteiligung in Form von Beteiligungsscopings zu prüfen, (3) zeitnah einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vorzulegen, in dem die Regelungen des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren übernommen werden und (4) die Einführung einer verbindlichen Frist bis zur Eröffnung von Gerichtsverfahren bei gleichzeitiger personeller Stärkung der Gerichte mit dem Ziel einer Beschleunigungswirkung für Planungs- und Genehmigungsverfahren zu prüfen.

#### b) Ergänzende Reformvorstellungen des Bundesrates

Der Deutsche Bundesrat schloss sich dieser Entschließung an und forderte daher die Bundesregierung zur wirksamen Planungsbeschleunigung auf, zeitnah das Gesetz zu überarbeiten und dabei über die in der Entschließung des Deutschen Bundestages aufgeführten Punkte hinaus mit aufzunehmen: (1) die bestehenden Beteiligungsvorgaben systematisch mit Verfahren der frühzeitigen Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu ergänzen und hierfür Qualitätsstandards festzuschreiben, (2) umgehend eine personelle Stärkung der Gerichte sowie der Planungs- und Genehmigungsbehörden mit dem Ziel einer Beschleunigungswirkung für Planungs- und Genehmigungsverfahren sicherzustellen und (3) die Verfahren für Ersatzneubauten wirksam zu beschleunigen, etwa indem Ersatzneubauten von Straßen- und Schienenbrücken ohne Kapazitätserweiterungen grundsätzlich nicht als Neubau, sondern als Instandsetzung aufgefasst werden.

Und in der Entschließung des Deutschen Bundesrates wird hinzugefügt: Allerdings müssen darüber hinaus dringend die Grundprobleme für lange Verfahrensdauern, die auf der Ebene des Völker- und Europarechts liegen, angegangen werden. Daher sind weitere Anstrengungen notwendig, die über das Gesetz hinausreichen. Insbesondere sollte sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine Evaluierung der verschiedenen Umwelt-Richtlinien wie die UVP-Richtlinie, die FFH-Richtlinie, die Vogelschutz-Richtlinie und die Wasser-Rahmen-Richtlinie (WRRL) einsetzen. Dabei sollten Verbes-

22 Drs. 389/18, S. 36.



serungen wie eine eigene Projektdefinition, Bestandsschutz für Zulassungsentscheidungen und die Zulässigkeit von temporären Naturentwicklungen eingebracht werden. In diesem Zusammenhang sollte auch das Verschlechterungsverbot der WRRL als strikt verbindlich für die Zulassung kritisch überprüft werden. Die Artenschutzlisten der FFH-Richtlinie und Vogelschutz-Richtlinie sollten nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen aktualisiert werden.<sup>23</sup>

Zugleich wird die Bundesregierung gebeten, gegenüber der Kommission auf eine Überarbeitung der UVP-Richtlinie hinzuwirken, um dort eine angemessene materielle Präklusionsregelung zu verankern. Sofern dazu eine Neuverhandlung der Århus-Konvention erforderlich sein sollte, wird die Bundesregierung aufgefordert, den entsprechenden Prozess umgehend in Gang zu setzen, um die Wiedereinführung des für die Verwirklichung von Infrastrukturmaßnahmen so wesentlichen und praxiswirksamen Instruments der materiellen Präklusion schnellstmöglich zu ermöglichen.

### c) Weitere Reformvorstellungen

Der ehemalige Präsident des BVerwG *Eckart Hien* hat vor einiger Zeit in einem DVBl-Beitrag *zusätzliche Forderungen* angemahnt.<sup>24</sup> Rechtsvergleichende Untersuchungen zeigen danach auf, dass in den anderen europäischen Staaten materiell-rechtlich eine deutlich geringere Kontrollintensität besteht.<sup>25</sup> Und er hat ergänzt: Wir können freilich nicht so weit gehen wie teilweise das englische Recht, das methodisch durch die ultra-vires-Lehre geprägt ist. Danach gilt dort die sog. Wednesbury-Formel: Wenn eine Entscheidung so unvernünftig ist, dass keine vernünftige Behörde jemals in dieser Weise hätte entscheiden können, dann können die Gerichte eingreifen.<sup>26</sup>

Aber wir sollten uns doch in Erinnerung rufen, dass auch die anderen europäischen Staaten europäisches Recht anwenden und Rechtsstaaten mit zum Teil deutlich längerer Tradition sind. Wegen der dort zurückgenommenen gerichtlichen Kontrolldichte haben diese Staaten auch weniger Probleme mit der Umsetzung der Århus-Konvention: Dort fällt es nicht ins Gewicht, wenn der Gerichtszugang erweitert oder die Präklusionsmöglichkeiten beschränkt werden. In Deutschland aber scheinen wir dem Zusammenhang von Gerichtszugang und Kontrolldichte nicht ausreichend Rechnung zu tragen. Hier ist die ehemals vielleicht noch vorhanden gewesene Balance zwischen hoher Kontrolldichte und engen Zugangsvoraussetzungen zu den Gerichten durch die europarechtlichen Vorgaben aus dem Gleichgewicht geraten.<sup>27</sup>

Wenn wir völkerrechtlich und europarechtlich gehalten sind, den Klageweg über subjektive Rechtsbetroffenheit hinaus auch für Verbands- oder Interessenklagen zu öffnen, dann müssen wir uns auch dem europäischen Standard hinsichtlich der Kontrolldichte anpassen. Wenn Deutschland hier nicht nachsteuert, läuft es Gefahr, einen ineffektiven Sonderweg zu gehen. Soweit die goldenen Worte des ehemaligen Präsidenten des BVerwG.

Der Gesetzgeber sollte den mahnenden Worten Taten folgen lassen. Die Sonderregelungen der einzelnen Fachplanungsgesetzes sollten im VwVfG zu einer Einheit zusammengeführt werden. Das könnte zugleich auch für die VwVfG der Länder nicht unerhebliches Vereinheitlichungspotenzial erzeugen. Die Klagebegründungsfristen im Gerichtsverfahren sollten klarstellend zu echten Präklusionsregelungen ausgebaut werden. Was nicht innerhalb der Klagebegründungsfristen vorgetragen worden ist, ist für die gerichtliche Prüfung nicht mehr relevant. Die europarechtlichen Vorgaben müssen mit dem Ziel der verfahrensrechtlichen und inhaltlichen Einschränkung erneut auf den Prüfstand. Eine übertriebene Ausweitung der Verbandsklagerechte und ein extensiver Habitat- und Artenschutz ist den Bürgern ebenso wie eine Überdehnung der Anforderungen an die WRRL nicht mehr zu vermitteln. Das alles muss auf ein überschaubares Maß zurückgeschraubt werden. Auch das Subsidiaritätsprinzip muss in Europa großgeschrieben werden. Was die Regionen und Mitgliedstaaten selbst sachgerecht bewältigen können, darf nicht in einer Brüsseler Bürokratie untergehen. Ansonsten könnten gegenwärtig nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in den Mitgliedstaaten des europäischen Kontinents am Ende jene Kräfte die Oberhand gewinnen, die nicht dem Gedanken eines vereinten Europas verpflichtet sind, sondern sich ein jeweils »Our Nation first« auf ihre Fahnen geschrieben haben. Europa kann entscheidend dazu beitragen, dass so etwas nicht geschieht.

23 Mit Hinweis auf die Vorschläge des Innovationsforums Planungsbeschleunigung.

24 DVBl 2018, 1029.

25 Pache, Tatbestandliche Abwägung und Beurteilungsspielraum, 2001, S. 192 ff.; Schmidt-Aßmann, Die Kontrolldichte der Verwaltungsgerichte, DVBl 1995, 281 (284).

26 Alter, »Judicial review« im englischen Sicherheitsrecht, ZaöRV 2015, 847.

27 So zutreffend Kappes/Steinkemper, Legal Tribune Online, 07.03.2018, [https://www.lto.de/persistent/a\\_id/27379/](https://www.lto.de/persistent/a_id/27379/); Sparwasser, Gerichtlicher Rechtsschutz im Umweltrecht, in Gesellschaft für Umweltrecht (Hrsg.) – Umweltrecht im Wandel, 2001, S. 1017 (1035).