

Stellungnahme

zum Gesetzentwurf zur Beschleunigung
von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Entwurf des BMVI v. 7.6.2018



des Umweltdachverbands Deutscher Naturschutzring (DNR) sowie des
Unabhängigen Instituts für Umweltfragen e.V.

vom 19. Juni 2018

Zusammenfassung

Der vorliegende Gesetzentwurf beruht auf einer unzureichenden Problemanalyse. Er kann daher die Aufgabe von Gesetzen, zur sachgerechten Lösung von in der Praxis auftretenden Problemen beizutragen, nicht erfüllen.

Der Gesetzentwurf dient auch nicht - wie im Gesetzentwurf behauptet - einer nachhaltigen Entwicklung, weil er rechtsstaatliche Verfahren und die Öffentlichkeitsbeteiligung beschneidet und die Kontrolle der Verwaltung erschwert.

Die beabsichtigte Einführung einer vorläufigen Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen ist in sich widersprüchlich und nicht konsistent.

Den Erörterungstermin in Planfeststellungsverfahren fakultativ zu stellen, bedeutet, sich neue Akzeptanzprobleme zu schaffen. Dies ist gerade mit den Erfahrungen von Stuttgart 21 abzulehnen.

Eine starke Ausweitung des Planungstypus Plangenehmigung mit UVP beim Bau von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen sowie Eisenbahntrassen anstelle der Planfeststellung ist ebenfalls abzulehnen, weil ein sinnvoller Kompromiss zwischen Planfeststellung und Plangenehmigung nicht möglich ist.

Die Einführung eines Planungsmanagers in Planungsverfahren ist grundsätzlich zu begrüßen.

Auch die Ausweitung der Veröffentlichung von Planungsverfahren und entsprechenden Unterlagen im Internet ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Stellungnahme im Einzelnen

1. Problem und Ziel

Die Planung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben in der Bundesrepublik Deutschland sind komplexe und zugleich herausfordernde Unternehmungen. Aufgrund der Bedeutung der Infrastruktur im Allgemeinen und der hohen Zahl von Genehmigungen pro Jahr im Besonderen¹ gilt der Verbesserung und Optimierung der Genehmigungsverfahren zu Recht ständige Aufmerksamkeit. Eine zügige Genehmigung ist hierbei ebenso wichtig, wie eine Genehmigung, die eine hohe Qualität besitzt sowie eine Genehmigung, die rechtssicher ausgestaltet ist. Zudem sollte - dies gilt insbesondere nach Stuttgart 21 - auch die Beteiligung und Akzeptanz der Bevölkerung eine wichtige Rolle spielen. Das bedeutet, es müssen mehrere Ziele in Genehmigungsverfahren vereinbart werden, um auf multikriterieller Basis optimale Ergebnisse zu erzielen.

Das BMVI kann das Problem für den Bedarf, Infrastrukturgesetze im Verkehrsreich in Deutschland zu novellieren, allerdings nicht annähernd beschreiben. Es gibt bis heute kein Monitoring der Verkehrswegeplanung mit ihren komplexen Anforderungen, obwohl bereits 1990 das erste Beschleunigungsgesetz (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) in Deutschland erlassen wurde. Es ist nicht einmal bekannt, wie viele Planfeststellungsverfahren pro Jahr mit welchen Planungstypen (z. B. Straße, Schiene, Wasserstraße) im Verkehrsressort durchgeführt werden. Die Analyse des Innovationsforums Planungsbeschleunigung² beruht ausschließlich auf qualitativen Faktoren, also auf Einzelbeispielen. Dies ist notwendig, jedoch keineswegs ausreichend, um das behauptete Problem einer ineffektiven Infrastrukturplanung im Verkehrsbereich sachgerecht zu beschreiben. Im Moment kann also niemand in Deutschland sagen, wie lange welche Planungstypen in welchen Bereichen (Straße, Schiene, Wasserstraße) dauern, welchen Spezifika sie unterliegen und welche Probleme die relevantesten sind. Es wäre daher zunächst einmal wichtig, dass das BMVI zur Praxis der Verkehrsinfrastrukturplanung entsprechende Daten erhebt. Diese müssten dann von den besten Experten der Bundesrepublik Deutschland neutral und ergebnisoffen bewertet werden. Nur so können am Ende gesetzgeberische Maßnahmen abgeleitet werden, die auch tatsächlich Verbesserungen in der Praxis bewirken.

¹ Die letzte valide Schätzung geht auf das Jahr 2005 zurück und umfasst einen auf 5 Modellregionen errechneten Wert innerhalb eines Forschungsprojektes für das Umweltbundesamt. Dieser kommt auf 772 +/- 150 UVP-Verfahren als arithmetisches Mittel aus drei gleichrangigen Ansätzen, siehe Umweltbundesamt, „Evaluation des UVPG des Bundes, Auswirkungen des UVPG auf den Vollzug des Umweltrechts und die Durchführung von Zulassungsverfahren für Industrieanlagen und Infrastrukturmaßnahmen“, UBA-Texte 3/2009, Dessau 2009, S. 29.

² Abschlussbericht Innovationsforum Planungsbeschleunigung https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile sowie 12-Punkte-Plan des BMVI unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-strategiepapier.pdf?__blob=publicationFile

Für ein endlich einzurichtendes, ergebnisoffenes und ständiges Monitoring der Infrastrukturplanung im Verkehrsbereich stehen die Umweltverbände mit ihrem vielfältigen Praxiswissen zur Verfügung, für vorfestgelegte und einseitig analysierende Evaluationen dagegen nicht.

2. Artikel 1 – Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

§ 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz

Die vorläufige Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen ist in sich widersprüchlich. Wenn es sich um Maßnahmen handeln soll, wie in der Begründung zum Gesetzentwurf ausgeführt, „die wieder rückgängig gemacht werden können“³, dann passt die nachfolgende Aufzählung nicht. Kampfmittelbeseitigungen und archäologische Grabungen werden, wenn sie notwendig werden sollten, sicher nicht rückgängig gemacht werden. Die „Beseitigung von Gehölzen nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5 BNatSchG“ sind jedenfalls auch keine Maßnahmen, die wieder rückgängig gemacht werden können. Lediglich die Verlegung provisorischer Leitungen entspricht dem praktischen Erfordernis der Rückgängigmachung. Daher sollten alle naturschutzfachlichen Maßnahmen der Abwägung und Entscheidung des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten bleiben.

Unter der Voraussetzung der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs ist die vorgelegte beispielhafte Aufzählung von infrage kommenden Maßnahmen aufgrund des Kriteriums der Rückgängigmachung daher inkonsistent und unlogisch. Die vorläufige Anordnung in der vorliegenden Fassung würde den ausführenden Behörden insbesondere im Naturschutz die Chance einräumen, Tatsachen zu schaffen, ohne hierfür die Verantwortung übernehmen zu müssen. Dies ist mit rechtsstaatlichen Verfahren nicht vereinbar.

Bereits in diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Regelung in § 14 Abs. 2 WaStrG die Möglichkeit einer vorläufigen Anordnung „vorbereitender Maßnahmen“ nicht enthält. Nach geltender Rechtslage können „Teilmaßnahmen“ unter bestimmten Voraussetzungen im Wege der vorläufigen Anordnung zugelassen werden. Die Ergänzung der Vorschrift ist zwar beabsichtigt (vgl. Art. 5, Nr. 1 des Gesetzentwurfs). Hier fällt sofort auf, dass nach WaStrG hinsichtlich „vorbereitender Maßnahmen“ offensichtlich von einem von FStrG abweichenden Begriffsverständnis ausgegangen wird (s. Ziff. 3 der STN).

Rechtstechnisch stößt die vorläufige Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen in der vorliegenden Form auf größte Bedenken. Wenn überhaupt, dann wäre über die Form des „Vorzeitigen Beginns“, wie er aus anderen Fachgesetzen bekannt ist (vgl. §§ 17, 69 WHG; § 8a BImSchG), eine restriktive Öffnung für bestimmte Anwendungsfälle (z.B. Sa-

³ Siehe Gesetzentwurf S.22.

nierung von Brücken in allen Bereichen der Infrastruktur) vorstellbar. Eine notwendige Zulassungsvoraussetzung muss dabei die positive Prognose sein, dass das Vorhaben genehmigungsfähig ist. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht das nicht vor. Unklar bleibt auch, welche materiell-rechtlichen Anforderungen für die vorläufige Anordnung gelten sollen. Der Anwendungsbereich eines "Vorzeitigen Beginns" müsste jedoch eingeschränkt sein, da Entscheidungen im Vorgriff der Planfeststellung mit dem gebotenen ergebnisoffenen Abwägungsvorgang einer Planfeststellung nicht zu vereinbaren sind. Entscheidungen über die artenschutz-/habitatrechtliche Ausnahme-/ Abweichungsfähigkeit können nicht vorgezogen getroffen werden. (In der Praxis gehen die Beurteilungen bzgl. der Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote, Wirksamkeit von Vermeidung- / Schutzmaßnahmen, Freistellung von den Zugriffsverboten, Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen oder bzgl. FFH-Verträglichkeit, Wirksamkeit von Schadensbegrenzungsmaßnahmen häufig weit auseinander.)

Daher sollte § 17 Abs. 2 in Anlehnung an den „Vorzeitigen Beginn“ aus anderen Fachgesetzen gefasst werden und im Anwendungsbereich eng auf bestimmte Anwendungsbereiche (z.B. Sanierung von Brückenbauten) beschränkt bleiben.

Die Bekanntmachung vorbereitender Maßnahmen entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen insbesondere aus der Aarhus-Konvention sowie der EU-Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie für ortsübliche Bekanntmachungen. Völlig unberücksichtigt ist die Bekanntgabe im Internet, die ansonsten im Gesetzentwurf hinsichtlich ihrer Beschleunigungswirkung stark gemacht wird (§ 17 g – Veröffentlichung im Internet). Jedenfalls ist es nicht ausreichend, nur den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten den Verwaltungsakt über die Anordnung vorläufiger Maßnahmen zuzustellen (Wer ist das zu dem frühen Zeitpunkt der Planung?).

Die Einlegung von möglichen Rechtsmitteln gegen fehlerhafte Anordnungen vorläufiger Maßnahmen beinhaltet ein hohes Risiko, zusätzliche Zeit im Planungsprozess zu verlieren. Der Wegfall der aufschiebenden Wirkung für die Einlegung von Rechtsmitteln bei einer fehlerhaften Anordnung vorbereitender Maßnahmen (Satz 8-10) unterstreicht zudem die gesetzgeberische Absicht, im Zweifel Tatsachen zu schaffen, die nicht wieder rückgängig gemacht werden sollen. Das wiederum könnte dazu führen, dass die Planung aufgrund offensichtlicher Planungsfehler stärker verzögert als beschleunigt wird.

§ 17 a Nr. 1 S.1 Bundesfernstraßengesetz

Der Erörterungstermin hat eine zentrale Funktion innerhalb des öffentlichen Teils des Planfeststellungsverfahrens. Auch die Aarhus-Konvention kennt einen Erörterungstermin, wenn gleich er nicht obligatorisch vorgesehen ist (Art. 6 Abs.7 AK). Jedenfalls ist der Erörterungstermin in der Bundesrepublik Deutschland Teil der öffentlichen Planungskultur und ein hohes Gut. Auf ihn zu verzichten, wird weder die Akzeptanz steigern, noch dazu führen, dass ein Vorhaben beschleunigter genehmigt wird. Erörterungstermine dienen dem Austausch – manchmal auch divergierender Meinungen und Stellungnahmen - zu relevanten Aspekten des Vorhabens. Es ist die einzige Möglichkeit der Öffentlichkeit, mit der Zulassungsbehörde

direkt zu diskutieren. Fehlt eine solche Möglichkeit, werden Konflikte verhärtet, manifestieren sich deutlich stärker und machen die Einlegung rechtlicher Mittel wahrscheinlicher. Alle wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema nach Stuttgart 21 kommen unisono zu diesem Ergebnis.⁴ Will man ein Verfahren beschleunigen, sollte man auf keinen Fall den Erörterungstermin streichen. Nach aller Erfahrung dient dieser einer akzeptierteren Planfeststellung.

§ 17b Abs. 1 Nr. 1 Bundesfernstraßengesetz

Die Verstärkung der Plangenehmigung mit Umweltverträglichkeitsprüfung eröffnet kaum Beschleunigungseffekte, verstärkt jedoch die Unübersichtlichkeit von Genehmigungstypen und ihre Abgrenzung untereinander sowie die Rechtsunsicherheit. Im deutschen Verwaltungsverfahrensrecht ist das Planfeststellungsverfahren der Planungstyp, bei dem regelmäßig eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, weil sich daran u.a. auch die Öffentlichkeitsbeteiligung knüpft. Bei einem Plangenehmigungsverfahren entfallen regelmäßig eine UVP und auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Daher sind an die Durchführung einer Plangenehmigung bislang durch den Gesetzgeber immer auch enge Voraussetzungen geknüpft worden. (siehe § 74 Abs. 6 VwVfG). Dies soll nun entfallen. In der Gesetzesbegründung wird lediglich davon gesprochen, dies in *„einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist*, ein solches Plangenehmigungsverfahren mit UVP durchgeführt werden kann. Umweltverträglichkeitsprüfungen werden jedoch immer dann durchgeführt, wenn Eingriffe in Umwelt und Natur gravierend sind. Und wenn dies der Fall ist, werden solche Verfahren auch mit öffentlicher Begleitung durchgeführt. Es ist daher schlicht unverständlich, ein Plangenehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung als Planungstyp stark machen zu wollen. Diesen Planungstyp gibt es ohnehin nur deshalb, um die EU-rechtlichen Anforderungen, die die UVP-Richtlinie an das deutsche Recht stellt, überhaupt einzuhalten. Planungstechnisch macht ein solcher Genehmigungstyp wenig Sinn, denn er ist nicht logisch. Wenn, wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt, einfach gelagerte Fälle betroffen sein sollen, dann handelt es sich nicht um Genehmigungsverfahren, die eine UVP rechtfertigen. Das ist aber bereits schon heute geltendes Recht. Es ist daher völlig unverständlich, welche Fälle seitens des BMVI von der neuen Regelung umfasst sein sollen.

§ 17 e Bundesfernstraßengesetz

Die Bundesrepublik Deutschland wurde vom EuGH am 15.10.2015⁵ verurteilt, u.a. seine engen Präklusionsvorschriften zu ändern. Dies hat der Gesetzgeber mit der Novelle zum UmwRG im Juni 2017 umgesetzt.⁶ Die vom BMVI beabsichtigte Änderung des UmwRG schlägt vor, eine sechswöchige Klagebegründungsfrist zwingend vorzusehen. Dies ist abzulehnen,

⁴ u.a. Renn, O., Bürgerbeteiligung – aktueller Forschungsstand und Folgerungen für die praktische Umsetzung, in: Dialogik, Bürgerbeteiligung und Akzeptanz öffentlicher Großprojekte, Lehren aus der Vergangenheit, Lernen für die Zukunft, Ein Dialog zwischen Politik, Wissenschaft und Öffentlichkeit, Stuttgart, 2011, S. 11 f.

⁵ Vgl. EuGH, Urte. v. 15.10.2015 - C-137/14- (Kommission/Deutschland).

⁶ Siehe Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben v. 29.05.2017, in Kraft getreten am 02.06.2017, BGBl. I 2017, 1298.

denn es widerspricht dem eigentlichen Ziel der Beschleunigung der Genehmigung von Planungsverfahren. Im Zuge der Novellierung des UmwRG wurde die „Klagebegründungsfrist“ erst jüngst auf generell 10 Wochen festgeschrieben. In der Begründung hierzu findet sich: *„Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit dieser Regelung ist eine Frist von zehn Wochen notwendig. Eine Klagebegründung innerhalb von zehn Wochen ist jedenfalls immer dann zumutbar, wenn der Kläger zuvor eine Möglichkeit der Beteiligung hatte und sich so bereits vorher mit dem Prozessstoff befassen konnte“*.⁷

Ein weiterer Aspekt für die Untauglichkeit, mit diesem Vorschlag Planungsverfahren zu beschleunigen, betrifft die konkrete Praxis. Klagen gegen Planfeststellungsverfahren von anerkannten Umweltverbänden - das zeigen jüngste empirische Untersuchungen - sind stark rückläufig.⁸ Ein Beschleunigungseffekt bei einer derart geringen praktisch relevanten Stichprobe ist mithin nicht erkennbar.

§ 17 g Bundesfernstraßengesetz - Veröffentlichung im Internet

Die Veröffentlichung von Planungsunterlagen im Internet ist grundsätzlich zu begrüßen. Bislang werden über Internetportale seit Mai 2017 nur Ankündigungen über UVP-relevante Vorhaben zwingend öffentlich bekannt gegeben. Bislang nicht umfasst hiervon sind auch entsprechende Unterlagen über das Internet. Daher ist der Vorschlag des BMVI ausdrücklich zu begrüßen, nunmehr auch sämtliche Unterlagen (*„vollumfängliche Information über eine geplante Baumaßnahme“*) im Internet für die Öffentlichkeit verfügbar zu machen. Voraussetzung sollte allerdings auch sein, dass insbesondere die nachgeordneten Behörden des BMVI (z.B.EBA) seine Bekanntmachungen zu Vorhaben mit UVP-Verfahren auf die Internetplattform des Umweltbundesamtes⁹ auch tatsächlich verlinken, wie das seit Mai 2017 gesetzlich und EU-rechtlich vorgeschrieben ist.

17 g Bundesfernstraßengesetz - Projektmanager

Grundsätzlich ist die Stärkung von Managementelementen bei der Durchführung von Planungsverfahren zu begrüßen. Hier liegen große Potentiale, zügiger als bisher Planungsprozesse durchzuführen. Allerdings ist die Beauftragung von Dritten seitens der öffentlichen Hand an vergaberechtliche Voraussetzungen gebunden, die ggf. mögliche Beschleunigungseffekte konterkarieren können, insbesondere wenn europaweit ausgeschrieben werden muss. Dies muss entsprechend Berücksichtigung finden.

⁷ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/121/1812146.pdf>, siehe dort S. 16.

⁸ Siehe SRU, Die Klagefähigkeit der Umweltschutzverbände im Zeitraum von 2013 bis 2016 Empirische Untersuchung zu Anzahl und Erfolgsquoten von Verbandsklagen im Umweltrecht S. 20 unter: https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/03_Materialien/2016_2020/2018_04_Studie_Verbandsklagen.pdf?__blob=publicationFile&v=6

⁹ Siehe <https://www.uvp-portal.de/de/vorhaben> (17.6.2018).

3. Artikel 2 Änderung des AEG

Generell begrüßen die Umweltverbände Verbesserungen bei der Ertüchtigung des öffentlichen Schienennetzes. Gleichwohl ist gerade beim Schienenverkehr aufgrund des jahrelangen Investitionsstaus ein sorgsamer Ausgleich verschiedener Interessen notwendig.

§17a AEG – Projektmanager

Siehe Ausführungen zu 17g Bundesfernstraßengesetz

§ 18 Abs. 2 AEG

Siehe Ausführungen zu § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz

§ 18 a Nr. 1 S. 1 AEG

Siehe Ausführungen zu § 17 a Nr. 1 S.1 Bundesfernstraßengesetz

§ 18b AEG

Siehe Ausführungen zu § 17b Abs. 1 Nr. 1 Bundesfernstraßengesetz

§ 18e AEG

Siehe Ausführungen zu § 17 e Bundesfernstraßengesetz

§ 18f AEG

Siehe Ausführungen zu § 17 g Bundesfernstraßengesetz - Veröffentlichung im Internet

§ 18g – Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Diese neue Herangehensweise ermöglicht zwar, das Planfeststellungsverfahren zügig zu Ende zu planen und zu realisieren, ignoriert aber die in der Zwischenzeit durch erhöhtes Verkehrsaufkommen gar nicht so selten eintretende Situation erhöhter Schallimmissionen. Dadurch werden Schallemissionen durch Schienenverkehr, die grundsätzlich in Planungsverfahren ermittelt und geklärt werden sollen, möglicherweise unbeachtlich. Hinzu kommt: Eine Verdopplung der Schalleistung entspricht einer Schallpegelerhöhung um 3 dB (A). Für die betroffenen Anwohner ist die im Gesetzentwurf formulierte Unbeachtlichkeit einer zwischenzeitlichen Änderung um 3 db(A) somit signifikant.

Im Ergebnis würde zwar das Planungsverfahren rascher planungsreif realisiert werden können, die echten Schallschutzprobleme für Anwohner wären aber gewachsen oder blieben bestehen. Das wäre das Gegenteil guter Planung und trüge nicht zur Akzeptanz von Anwohnern zur Ertüchtigung von Schienenwegeprojekten bei.

Anlage 1 zu § 18 e Abs.1 AEG

Die Verkürzung der Rechtsmittel durch erstinstanzliche und alleinige Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts ist grundsätzlich abzulehnen, weil dadurch die Revisionsinstanz ab-

geschnitten wird. Das Bundesverwaltungsgericht sollte wieder die ursprüngliche Aufgabe erfüllen, nur als Revisionsinstanz tätig zu sein. Daher ist die Ausweitung von Vorhaben, in denen das Bundesverwaltungsgericht sowohl als Rechts- als auch Tatsacheninstanz fungiert, aus grundsätzlichen Erwägungen abzulehnen.

Bislang wurde die Funktion der Erstzuständigkeit des BVerwG im Wesentlichen auf komplexe Großverfahren beschränkt. Mit der Hinzunahme weiterer 41 Schienenwege im gesamten Bundesgebiet wird diese Herangehensweise aufgeweicht. Eine tatsächliche Notwendigkeit hierfür wird nicht ersichtlich. Die Einmaligkeit der rückständigen Situation nach 1990 in den neuen Ländern, die die wesentliche Begründung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes darstellte, ist mit der heutigen Lage nicht zu vergleichen.

4. Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Eine Bündelung, dass im Eisenbahnbundesamt sowohl das Planfeststellungsverfahren als auch das Anhörungsverfahren durchgeführt wird, muss den Eindruck eines einigermaßen neutralen und unvoreingenommenen Planungsverfahrens weiter verwässern. Ob die hierdurch erzielbaren zeitlichen Vorteile die Nachteile bei der Akzeptanz von Schienenwegprojekten überwiegen, darf somit angezweifelt werden.

5. Artikel 5 Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Es wird auf die Ausführungen zum Bundesfernstraßengesetz verwiesen.

Kontakt

UfU, Dr. Michael Zschiesche, michael.zschiesche@ufu.de, www.ufu.de

DNR, Florian Schöne, florian.schoene@dnr.de, www.dnr.de