ISSN 1611-1583
Nr. 2 / 32. Jahrgang
Juni 2017 / Heft 126
14.00 €

Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion

www.waterkant.info

Themen-Schwerpunkt zur Kampagne »Fair übers Meer«:

Arbeit in der Fischereiindustrie

Auf See kann man nicht einfach weglaufen ...

Seite 7

Kreuzfahrt-Tourismus

Massenpassagierhaltung – auf ewig krisenfest?

Seite 13

Hafenarbeit: Zum Beispiel Bremen

GHB unter den Rädern des Verdrängungswettbewerbs

Seite 17

Unsere Themen

Meeresschutz (I): UN-Ozean-Konferenz in New York Seite 21

Meeresschutz (II): Schieflage in Nord- und Ostsee Seite 23

Verklappung vor Borkum | Munitionsaltlasten | Attacke auf Bürgerrechte | Kali+Salz

Bundesverkehrsministerium: Infrastrukturpolitik im Auftrage der Bau- und Logistiklobby

Attacke auf Bürger- und Umweltrechte

Von Kirsten Erwentraut

Der Bundestag hat das fragwürdige Gesetz zur Planungsbeschleunigung von 46 Infrastrukturvorhaben angenommen. In der nächsten Legislaturperiode will das Bundesverkehrsministerium die Daumenschrauben weiter anziehen: Es nimmt die geltenden Rechte von Bürgern und Umweltverbänden scharf ins Visier und fordert massive Einschränkung demokratischer Planungsbeteiligung. Bau- und Logistikbranche dürfen dabei kräftig mitmischen.

Die Schlussabstimmung des Bundestags über das „Siebte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes“ (FStrG) fiel zu Recht in die Geisterstunde der Nacht vom 27. / 28. April: Es mutet gespenstisch an, wie die Mehrheitsfraktionen des Parlaments die Beschränkung der Klagerechte für Bürger und Verbände durchgewunken haben. Konkreter Gegenstand der Abstimmung war die Änderung des Anhangs zum § 17 e des Gesetzes. Der enthält eine Liste von Straßenbauprojekten, für die ab sofort besondere Rechte gelten sollen: Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse verlieren ihre aufschiebende Wirkung und die gelisteten Projekte können ausschließlich vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) beklagt werden. Diese Beschneidungen des üblichen Rechtsweges sollen, so behaupten die Fürsprecher des von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) eingebrachten Gesetzentwurfs (1), dazu führen, dass geplante Projekte schneller in die Tat umgesetzt werden können.

Der Gesetzentwurf stand von Anfang an in der Kritik. Wie im vorigen Heft bereits angedeutet, hatte es kurz vor Verabschiedung noch einen Eklat gegeben: Der Bundesrates hatte die Streichung vier besonders brisanter Projekte von der Liste empfohlen, darunter auch die Küstenautobahn A 20. Die Empfehlung hatte Niedersachsens grüner Umweltminister Stefan Wenzel losgetreten und damit einen handfesten Koalitionskrach in Hannover ausgelöst, weil SPD-Verkehrsminister Olaf Lies sich düpiert fühlte: Da die niedersächsische SPD zu den Befürwortern der fragwürdigen Projekte zählt, kam es zum Zwist in der Regierungskoalition. Prompt musste Niedersachsen sich in der Bundesratsabstimmung am 10. März seiner Stimme enthalten, der Vorschlag des Umweltausschusses fand in der Länderkammer dennoch keine Mehrheit (2).

Im weiteren Verlauf der Gesetzgebung war der Bundestag am Zuge. Dessen Verkehrsausschuss war sich der weitreichenden Bedeutung des geplanten Gesetzes wohl bewusst, denn am 27. März holte er im Rahmen einer öffentlichen Anhörung den Rat von Experten ein (3). Zu den Sachverständigen zählten auch Peter Rottner vom BUND sowie Karsten Sommer – beide sind Fachanwälte für Verwaltungsrecht. Aus der Perspektive der Juristen (4) hat das Gesetz das Zeug dazu, „dem System der unabhängigen Rechtsprechung in unserem Rechtsstaat“ zu schaden, wie Sommer es formulierte. Der Berliner Fachanwalt fällte insgesamt ein vernichtendes Urteil über den Gesetzentwurf: Mit ihm dürften „für einzelne Projekte, wenn nicht gar insgesamt die rechtlichen Grenzen überschritten sein“. Zum einen widerspreche die Verkürzung des Instanzenzuges dem in der Verfassung verankerten Prinzip des Föderalismus. Zum anderen verhindere sie „den im System der unabhängigen Rechtsprechung so wichtigen Diskurs der Gerichte über den Instanzenweg.“ Sommers Fazit: Die Beschneidung des Rechtsweges stelle einen „Eingriff in das rechtsstaatliche System von checks and balances“ dar.

Rottner bemängelte, dass es keine Erkenntnisse darüber gebe, inwieweit die bisherige Verkürzung des Instanzenweges in der Vergangenheit überhaupt dazu beigetragen habe, die Realisierung großer Bauprojekte zu beschleunigen. Dies hatte die Bundesregierung bereits am 15. März in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage zugeben müssen (5): Die Grünen hatten gefragt, welche „durchschnittliche Bauverzögerung (...) sich durch Klagen zu Bundesfernstraßenprojekten“ erfahrungsgemäß ergeben habe. Bundesregierung, Verkehrsministerium (BMVI) und die Planungsbehörden der Länder tappten allerdings im Dunkeln: „Das BMVI hat eine Abfrage zu Fällen eines verzögerten Baubeginns bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder durchgeführt. Es kann jedoch kein

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes: Es mutet gespenstisch an, wie die Mehrheitsfraktionen des Parlaments die Beschränkung der Klagerechte für Bürger und Verbände zu nächtlicher Stunde bei leeren Reihen durchgewunken haben.

Foto: Screenshot aus Bundestags-Video

bundesweiter Durchschnittswert für ‚Bauverzögerungen durch Klagen zu Bundesfernstraßenprojekten' benannt werden." Selbst hinsichtlich der generellen Baudauer von Fernstraßen – ob nun mit Klagen oder ohne – irren Regierung, Ministerium und Planungsbehörden ahnungslos durch dicksten Nebel: „Das BMVI führt keine Statistik zum durchschnittlichen Gesamtrealisierungszeitraum. Das BMVI hat daher eine Abfrage bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass nicht alle Länder hierzu Angaben machen können. Die obersten Straßenbaubehörden, die hierzu Angaben gemacht haben, weisen überwiegend darauf hin, dass es sich um grobe Abschätzungen handelt."

Niedersachsens Planer werden von der Bundesregierung mit der Schätzung zitiert, sie bräuchten acht Jahre und sechs Monate, um ein Neubauprojekt zu realisieren. Nun, ja: Die Planungen der A 20 haben vor zwölf Jahren begonnen, aber bislang liegt für keinen einzigen Abschnitt der Autobahn zwischen Westerstede im westlichen Niedersachsen und Drochtersen an der Elbe ein Planfeststellungsbeschluss vor, der überhaupt erst beklagt werden könnte. Die vom Verkehrsminister vorgebrachte Begründung, das Gesetz könne die „Planungsverfahren um ein bis eineinhalb Jahre" beschleunigen (6) – ist also nicht mehr als eine Behauptung ohne jeden empirischen Beleg. Rottner empfahl sogar, den fragwürdigen § 17 e nebst seiner Anlage ersatzlos aus dem FStrG zu streichen. Die linke Bundestagfraktion teilte diese Ansicht und stellte einen entsprechenden Änderungsantrag im Bundestag (7). Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion und Mitglied im Verkehrsausschuss, brachte die Sache anlässlich der Bundestagsdebatte (8) auf den Punkt: „Mit dem (...) Gesetz (...) will die Regierungskoalition vor allem eines: 41 Autobahn-und fünf Bundesstraßenausbauprojekte möglichst ungehindert durchsetzen, damit noch mehr Lkw-Verkehr durch die Republik rollen kann. Das aber ist genau das Gegenteil von Klimaschutz und Verkehrswende (...)." Das Gesetz habe, so Leidig zutreffend, nur ein Ziel: Regierung und BMVI wollten sich Einwände sowie Alternativenvorschläge von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden möglichst schnell vom Halse schaffen.

Es vermag nicht zu überraschen, dass der Bundestag diesen Änderungsantrag ablehnte. Erstaunlich ist allerdings die Dreistigkeit, mit der Befürworter des Gesetzes in der Debatte die Tatsachen verdrehten. Gustav Herzog (SPD), gleichfalls Mitglied im Verkehrsausschuss, verstieg sich zu der Aussage: „Wir hatten im Ausschuss eine sehr gute Anhörung. Alle Sachverständigen haben uns auf unserem Weg bestätigt (...)". – Da hat wohl einer nicht aufgepasst. Valerie Wilms, Obfrau der Grünen im Verkehrsausschusses, bot Herzog und seinen Kollegen Paroli: Sie stellte fest, ihnen sei das „hohe Gut der Gerichtsinstanzen nicht mehr heilig", und ermahnte Herzog, bei der Wahrheit zu bleiben.

Dunkle Wolken über dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig: Hier sollen künftig etliche Infrastrukturprojekte erstinstanzlich verhandelt werden. Bedenken der Richter sind zu erwarten, denn schon wiederholt zählten sie in Urteilstexten die „Überlastung der ... Verwaltungsgerichtsbarkeit ... zu den strukturellen Mängeln ..., die sich der Staat zurechnen lassen muss und die er zu ... beseitigen hat«.

Foto: Christoph Seiffert / flickr

Weder die berechtigten Bedenken der Grünen und der Linken noch die Stellungnahmen der erwähnten Juristen konnten verhindern, dass die übermächtige Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD das Gesetz durch den Bundestag paukte: Auch künftig wird der § 17 e FStrG dafür sorgen, dass kontrovers diskutierte Bauprojekte wie die A 20 nur auf einem eingeschränkten Rechtsweg von Bürgern und Verbänden beklagt werden können. Was bleibt, ist die Hoffnung auf das BVerwG: Es ist denkbar, dass das Gericht seine erstinstanzliche Zuständigkeit zumindest für einige der gelisteten Projekte zurückweisen wird.

Aber Dobrindt und seine Ministerialbürokratie geben sich noch lange nicht zufrieden: Am 24. Mai veröffentlichte das BMVI den Abschlussbericht des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung" (9). Es handelt sich um einen Frontalangriff auf Bürger- und Umweltrechte, der von den Interessen der Bau- und Logistiklobby getragen wird. Schon die Mitgliederliste des Forums liest sich wie ein „Who's who" der Betonfraktion: Vertreter des BMVI, der Verkehrs- und Wirtschaftsministerien der Länder sowie diverser Planungsbehörden tummeln sich dort gemeinsam mit Abordnungen etwa vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen, dem Bundesverband der Deutschen Industrie, dem Norddeutschen Baugewerbeverband, dem Verein „Pro Mobilität" oder der Firmengruppe Max Bögl als einem von vielen aktiven Auftragnehmern. Selbst ein dänischer Konzern darf bei deutscher Infrastrukturplanung mitreden: Die Fehmarnbelt-Tunnelgesellschaft Femern A/S ist ebenfalls vertreten.

Die Umweltministerien des Bundes oder der Länder hingegen sucht man auf der Mitgliederliste vergeblich – mit einer Zufallsausnahme, weil in Berlin „Verkehr" und „Umwelt" in einem Senatsressort zusammengefasst sind. Der BUND nahm ursprünglich mit drei hochkarätigen Vertretern teil – sie haben das Gremium im Februar 2017 aus handfesten Gründen verlassen: Mit den Empfehlungen des Forums, so erklärte der BUND, beschreite das BMVI den Weg zurück in die „umwelt- und verkehrspolitische Steinzeit." Inzwischen legte der Umweltverband ein eigenes „Fünf-Punkte-Programm" zur Planungsbeschleunigung vor (10).

Man kann den Austritt des BUND aus dem Innovationsforum nur begrüßen, denn der 80 Seiten lange Abschlussbericht liest sich wie das Drehbuch einer umwelt- und bürgerrechtlichen Horror-Show – hier nur einige Beispiele:

Das BMVI soll unter anderem

- die Entwicklung des Umweltrechts „auf allen Ebenen" – also auch auf der europäischen Ebene – „effektiv beobachten, begleiten und beeinflussen können",
- bewirken, dass „die Positionierung Deutschlands in allen Umweltrechtsfragen" auch von der Zustimmung des BMVI abhängt (damit hätte das BMVI ein Veto-Recht),
- auf eine Änderung der Fachplanungsgesetze sowie der Fauna-Flora-Habitat-, der

Umweltverträglichkeits- und der Wasserrahmenrichtlinie hinarbeiten,
– darauf hinwirken, dass der vorzeitige Grunderwerb (11) sowie die vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt des Planungsverfahrens zulässig sind.

In diesem Tenor geht es schier endlos weiter. Das Bundesumweltministerium, das im Forum gar nicht vertreten war, wird ebenfalls mit Handlungsempfehlungen im Interesse der Lobbyisten bedacht: Es soll beispielsweise bewirken, dass die so genannte Präklusionsregelung sowohl in das Europarecht als auch in das deutsche Recht aufgenommen wird.

Um die Tragweite dieser Idee zu ermessen, muss man einen kurzen Blick in die jüngste Geschichte dieser Rechtsnorm werfen: Bis Oktober 2015 sah das deutsche Recht die Präklusion vor, wonach sich Gerichte nur dann mit Einwendungen gegen Bauprojekte beschäftigen mussten, wenn diese bis zu einem bestimmten Zeitpunkt des Planungs- beziehungsweise Genehmigungsverfahrens vorlagen. Danach konnten Einwendungen weder erweitert noch neu vorgebracht werden. Dann aber erklärte der Europäische Gerichtshof (EuGH) dieses deutsche Gesetz für unzulässig, da es im Widerspruch zu den Vorgaben europäischen Rechts stand. Folglich musste Deutschland die Präklusion aus seinem Gesetz streichen. Nun will das Innovationsforum die Präklusion also nicht nur im deutschen Recht wieder einführen, sondern sie auch gleich europarechtlich installieren.

Lebensräume seltener Arten und die Qualität von Auen oder Gewässern schützt bislang – zumindest weitgehend – das geltende Umweltrecht. Jetzt bedrohen mehrere Initiativen des BMVI diese und andere Schranken oder haben sie bereits durchbrochen.

Foto: Astrid Reichelt

Dabei ist das Innovationsforum nicht das erste Gremium, das sich im Auftrag des Verkehrsministeriums Gedanken über den schnelleren und effizienteren Bau von Großprojekten gemacht hat: Im Juni 2015 legte die 2013 noch unter der Ägide von Dobrindts Amtsvorgänger Ramsauer (CSU) gegründete „Reformkommission Bau von Großprojekten“ ihren Endbericht vor, auf dessen Grundlage die Bundesregierung am 9. Dezember 2015 den „Aktionsplan Großprojekte“ beschloss (12). Die Kommission forderte „von allen Projektbeteiligten bei der Planung und Realisierung von Großprojekten einen grundlegenden Kulturwandel“ und stellte Lösungsvorschläge vor, „wie Kostenwahrheit, Kostentransparenz, Effizienz und Termintreue bei Großprojekten verbessert werden können.“ Die Empfehlungen zielten genau ins Zentrum der Ursachen, die für lange Realisierungszeiten und exorbitante Kostenexplosionen bei Großprojekten verantwortlich sind.

Der Jurist Moritz Püstow, fachlich-redaktioneller Projektleiter des Endberichts, fasste die drei wesentlichen Gründe für das Desaster um deutsche Großprojekte in einem Interview zusammen: mangelhafte Projektorganisation, unzureichende Kooperation aller Beteiligten, fehlende Zeit und fehlendes Geld für die Planung (13). Püstow konstatierte: „Oft werden Projekte zu früh gestartet, weil man den ersten Spatenstich kaum erwarten kann. Der Bau sollte aber nicht beginnen, ohne dass die Planung ausgereift und die Risiken identifiziert sind. Beides würde auch die Kostenplanung realistischer machen.“ Der Projektleiter stellte eine Forderung, welche die Verkehrspolitiker in Bund und Ländern sich in Stein meißeln sollten: „Dazu muss ein Projekt nach der Planung noch in Frage gestellt werden können – selbst wenn diese Planung schon Geld gekostet hat.“ Auch in der Öffentlichkeit muss laut Püstow ein Umdenken stattfinden – hier dürfen sich wohl insbesondere die Interessenverbände der Wirtschaft angesprochen fühlen: Die Öffentlichkeit „sollte die Bereitschaft entwickeln, der Politik mehr Zeit zu geben, über ein Projekt nachzudenken – und es möglicherweise auch nach der Planung ohne Gesichtsverlust wieder aufzugeben.“

Der von der Reformkommission eingeforderte Kulturwandel würde es mit sich bringen, dass die Verkehrs- und Wirtschaftsministerien in Bund und Ländern, die Planungsbehörden sowie die Interessenverbände ganz erheblich an sich arbeiten müssten. Verkrustete Strukturen, überalterte Positionen und traditionsreiche Pfründe müssten über Bord geworfen werden. Die Reformkommission kam im Jahr 2015 also zu gänzlich anderen Ergebnissen als das Innovationsforum im Jahr 2017. Das ist erstaunlich, zumal beide Gremien sich hinsichtlich ihrer strukturellen, zum Teil auch personellen Zusammensetzung gleichen. Allerdings: In der Reformkommission war auch der Bundesrechnungshof vertreten, im Innovationsforum hingegen nicht. Könnte es also möglich sein, dass im Innovationsforum eine gewichtige Stimme fehlte, die auf den sinnvollen Einsatz von Steuergeldern pochte? Darüber kann man nur spekulieren. Fakt ist jedoch, dass das Dobrindt‘sche Innovationsforum sein Zielfernrohr auf die als störend empfundene Rechtslage richtet.

Einflussreiche Schützenhilfe erfuhr das Forum durch eine Untersuchung, die eine große Wirtschaftskanzlei im Auftrag des Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbandes der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden, des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und des Vereins „Pro Mobilität“ angefertigt hatte (14). Vordergründig beschäftigt das Gutachten sich mit den Möglichkeiten, bestehende Regelungen und Gesetze auf deutscher, aber auch auf europäischer Ebene so zu ändern, dass die Planung und Genehmigung des Ersatzneubaus von Autobahn- und Eisenbahnbrücken vereinfacht und damit beschleunigt wird. Beschleunigungspotential liegt laut der Studie (wenig verwunderlich) vor allem in „behutsamen“ Eingriffen in die Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung, zum Umweltschutz und zum Eigentumsrecht.

Die Autoren der Studie wägen das Pro und Contra ihrer Vorschläge in guter juristischer Manier ab und weisen durchaus auf bestehende Risiken hin. Dies wird am Beispiel der so genannten „Legalplanung“ deutlich, die 1996 im Kontext der Wiedervereinigung in die Rechtsprechung einzog. In einem solchen

Die Rügenbrücke über den Strelasund: Eines von vielen Bauwerken der Firmengruppe Max Bögl. Immer wieder gerät der Konzern – beteiligt an etlichen Infrastrukturprojekten vom Autobahnbau bis zum Großflughafen BER – in Schlagzeilen wegen zweifelhafter Arbeitsbedingungen, umstrittener PPP-Projekte oder auch Korruptionsfällen. Dennoch scheint das BMVI den Rat von Bögl-Experten zu schätzen.

Foto: Burkhard Ilschner

Fall wird das Baurecht direkt durch das Parlament geschaffen – ohne den Verwaltungsakt des Planfeststellungsverfahrens, möglicherweise ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, immer unter „weitgehende(r) Einschränkung der Rechtsschutzmöglichkeiten." Eine Legalplanung ist, so die Juristen, verfassungsrechtlich ausgesprochen problematisch: Sie stelle „einen Systembruch hinsichtlich der rechtsstaatlichen Grundsätze der Gewaltenteilung sowie des Verbots einer Einzelfallgesetzgebung" dar und sei schwerlich mit den „Grundrechten der Anlieger" vereinbar. Ausdrücklich weist die Studie darauf hin, dass die Legalplanung „unmittelbar mit der historisch einzigartigen Situation (...) der Wiedervereinigung verbunden" war. Mithin bedürfe es „einer kritischen Prüfung", ob sie „auf die jetzige Situation übertragbar wäre."

Die aktuelle Erfahrung mit dem § 17 e FStrG – auch dieser erblickte ursprünglich im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung das Licht der Welt – lässt befürchten, dass das BMVI nichts unversucht lassen wird, um den Anwendungsbereich der Legalplanung und aller anderen Maßnahmen, welche die Studie zunächst „am Beispiel" der maroden Brücken durchspielt, so weit wie möglich auszudehnen.

Schon bei der Übergabe des von den Lobbyverbänden initiierten Gutachtens versprach Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI und als CDU-Politiker im Weser-Elbe-Dreieck eifriger Unterstützer der Küstenautobahn A 20, dass man es „eins zu eins" in die Politik übernehmen werde. Mehr noch: Ferlemann sicherte zu, sich „bei der Formulierung des Wahlprogramms für eine ‚massive Änderung des Planungsrechts'" einzusetzen und prophezeite, dass die Reform des Planungsrechts „das große Thema des nächsten Bundesverkehrsministers" werde (15). Zwar wird der nächste Verkehrsminister vermutlich nicht Dobrindt heißen. Doch dieser bestellt bereits eifrig das Feld für seinen Nachfolger – ganz im Sinne der Interessenverbände.

So präsentierte der Noch-Amtsinhaber am 24. Mai die „Strategie Planungsbeschleunigung" (16). Ein Punkt des Papiers ist die Wiedereinführung der Präklusion, ein weiterer die „Einbindung des Deutschen Bundestages bei der Trassenführung". Wörtlich heißt es: „Bei Projekten, die in der Öffentlichkeit sehr kontrovers diskutiert werden, kann es für das Planfeststellungsverfahren vorteilhaft sein, wenn die Trasse bereits im Vorfeld unanfechtbar festgelegt wurde." Ferner will das BMVI „prüfen, ob bei einzelnen Vorhaben die Trassenführung (...) durch Bundesgesetz festgelegt werden kann." Das erinnert doch stark an das zweifelhafte Instrument der Legalplanung, die 1:1-Übernahme eines Lobby-Gutachtens in Regierungshandeln scheint bereits in vollem Gange. Dobrindt bekräftigte auch unmissverständlich, das Strategiepapier sei erst als ein Anfang zu verstehen: „Nächster Schritt ist ein Planungsbeschleunigungsgesetz, das in der kommenden Legislaturperiode vorgelegt wird" (17).

Was bleibt, ist die Hoffnung auf Europa: Bezüglich der vorgebrachten Beschwerden gegen den Bundesverkehrswegeplan 2030 jedenfalls ist die EU-Kommission kürzlich bereits beim BMVI vorstellig geworden (18, 2). Es ist also denkbar, dass Brüssel sich die gezielte von Lobbyisten geforderte sowie unterstützte Aushebelung geltender Rechtsnormen – bis hin zur Ignoranz gegenüber EuGH-Rechtsprechung – durch das BMVI nicht bieten lässt, sondern auch den zukünftigen Hausherrn nachdrücklich an seine europarechtlichen Pflichten erinnern wird. ◀

Anmerkungen:

1. Bundestag: Drucksache 18 / 11236 vom 20. Februar 2017; https://kurzlink.de/bt_18-11236
2. WATERKANT, Jg. 32, Heft 1 (März 2017), Seite 25 ff.
3. Bundestag: Experten bewerten Entwurf zu Radschnellwegen und kurzen Klagewegen; https://kurzlink.de/bt_18-11236_hearing
4. Bundestagsausschuss f. Verkehr u. digitale Infrastruktur: Drucksache 18(15)495-E vom 23. März 2017 – https://kurzlink.de/bt_18-15-495-E; Drucksache 18(15)495-F vom 27. März 2017 – https://kurzlink.de/bt_18-15-495-F
5. Bundestag: Drucksache 18 / 11525 vom 15. März 2017; https://kurzlink.de/bt_18-11525
6. BMVI: Planungsbeschleunigung bei Bundesfernstraßen; https://kurzlink.de/bmvi_24-01-17
7. Bundestag: Drucksache 18 / 12129 vom 25. April 2017; https://kurzlink.de/bt_18-12129
8. Bundestag: Plenarprotokoll 18 / 231 vom 27. April 2017; https://kurzlink.de/bt_18-231
9. BMVI: Innovationsforum Planungsbeschleunigung – Abschlussbericht; März 2017; https://kurzlink.de/bmvi_inno-bericht
10. BUND: Fünf-Punkte-Programm des BUND zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte, 24. Mai 2017; https://kurzlink.de/bund_5-pkt-mobi
11. WATERKANT, Jg. 31, Heft 1 (März 2016), Seite 31 ff.
12. BMVI: Reformkommission Bau von Großprojekten. Endbericht, Juni 2015; https://kurzlink.de/gr-pr_end – Bundesregierung: Aktionsplan Großprojekte; https://kurzlink.de/gr pr_aktion
13. „Handelsblatt" vom 8. Januar 2017; https://kurzlink.de/h-bl_2017-01-08
14. Freshfields Bruckhaus Deringer LLP: „Möglichkeiten zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten", Berlin, 2017; https://kurzlink.de/studie_baulobby
15. „Verkehrsrundschau" vom 25. April 2017; https://kurzlink.de/vr_2017-04-25
16. BMVI: Strategie Planungsbeschleunigung, 24. Mai 2017; https://kurzlink.de/bmvi_strat-plan)
17. BMVI: Pressemitteilung vom 24. Mai 2017; https://kurzlink.de/bmvi_pm_2017-05-24)
18. „Pfälzischer Merkur" vom 29. Mai 2017; https://kurzlink.de/pf-m_2017-05-29