

BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT

**des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit
(5. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
- Drucksache 8/4372 -**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wasserverkehrs- und
Hafensicherheitsgesetzes**

A Problem

Das Gesetz über die Nutzung der Gewässer für den Verkehr und die Sicherheit in den Häfen (Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz – WVHaSiG M-V) vom 10. Juli 2008 (GVOBl. M-V S. 296), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 2018 (GVOBl. M-V S. 274), muss geändert werden. Dies ergibt sich aus der Umsetzungsverpflichtung zu der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des trans-europäischen Verkehrsnetzes sowie zu der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (EG-Hafenrichtlinie).

Ferner wird mit der Einführung der Möglichkeit zur Erteilung von Plangenehmigungen beim Vorliegen einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie zur Beauftragung eines Projektmanagers die Straffung und Beschleunigung von Planrechtsverfahren für Häfen verfolgt.

Schließlich soll auch eine Änderung bei der Zuständigkeitsregelung für die Hafensicherheitsbehörde erfolgen.

B Lösung

Mit dem Gesetz zur Änderung des WVHaSiG M-V wird für den Bereich des Gewässerausbaus für Häfen die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt.

Zur Umsetzung dieser Richtlinie wird ein neuer § 6a eingeführt, der nach Inhalt und Struktur der bundesrechtlichen Regelung des § 70a des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) entspricht. Mit dieser Vorschrift ist die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 im Bundesrecht erfolgt. Mit der Vorschrift wird auch eine Regelung für die nach der Richtlinie (EU) 2021/1187 vorgesehene Errichtung einer einheitlichen Stelle zu ihrer Umsetzung in Mecklenburg-Vorpommern getroffen.

Ferner werden in § 6 Bestimmungen aufgenommen, mit denen eine Bezugnahme auf die grundsätzliche Anwendbarkeit der Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes zu Planrechtsverfahren erfolgt. Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes kann darüber hinaus für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden.

Mit dem neuen § 6 Absatz 9 wird der für die Zulassung des Vorhabens zuständigen Behörde die Möglichkeit eröffnet, einen Projektmanager zu beauftragen.

In § 11 Absatz 2 WVHaSiG M-V wird eine Regelung eingefügt, mit der der Hafensicherheitsbehörde auch für die Wahrnehmung der Aufgabe nach Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 der EG-Hafenrichtlinie – der Zulassung der Beauftragten für die Gefahrenabwehr in Häfen – die Zuständigkeit übertragen wird.

Die Zuständigkeit für die Hafensicherheitsbehörde wird am Aufgabeninhalt ausgerichtet und demgemäß dem Ministerium für Inneres, Bau und Digitalisierung übertragen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit (Wirtschaftsausschuss) empfiehlt eine redaktionelle Änderung in Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzentwurfes.

Einvernehmen im Ausschuss

C Alternativen

Keine.

D Kosten**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Keine.

2. Vollzugsaufwand

Mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 geht keine grundsätzliche Änderung des Verfahrens und damit auch kein derzeit zu konkretisierender neuer Vollzugsaufwand einher. Soweit die Errichtung einer einheitlichen Stelle in Mecklenburg-Vorpommern im Einzelfall erforderlich werden sollte, werden die relevanten Aufgaben bereits heute im Wesentlichen von der Planfeststellungsbehörde wahrgenommen.

Die Schaffung der Möglichkeit, im Falle einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung eine Plangenehmigung statt eines Planfeststellungsbeschlusses zu erlassen, dient dem Abbau bürokratischer Hürden im Verfahren. Soweit die Genehmigungsbehörde künftig einen Projektmanager beauftragt, dürfte dies regelmäßig zu effizienteren Abläufen bei der Planung und Genehmigung des Vorhabens führen.

Hinsichtlich der Einführung der Aufgabe zur Zulassung von Beauftragten für die Häfen sind die diesbezüglichen Kosten zu vernachlässigen, denn die Fälle der Zulassung dieser Beauftragten werden sich auf eine geringe Anzahl beschränken.

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Hafensicherheitsbehörde hat keine Kostenfolgen.

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 8/4372 mit folgender Maßgabe und im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 6 wird wie folgt geändert:

In § 6a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 wird das Wort „beizubringende“ durch das Wort „beizubringenden“ ersetzt.

Schwerin, den 27. März 2025

Der Wirtschaftsausschuss

Martin Schmidt

Vorsitzender und Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Martin Schmidt

I. Allgemeines

Der Landtag hat den Gesetzentwurf der Landesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes“ auf Drucksache 8/4372 in seiner 93. Sitzung am 11. Dezember 2024 beraten und zur federführenden Beratung an den Wirtschaftsausschuss sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Inneres, Bau und Digitalisierung (Innenausschuss) überwiesen.

Der Wirtschaftsausschuss hat am 27. Februar 2025 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt, an der eine Vertreterin des BUND Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern e. V. teilgenommen hat.

Gemäß § 46 Absatz 2a der Geschäftsordnung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern (GO LT) hat die Landesregierung dem Landtag die Liste der im Rahmen der Verbandsanhörung durch die Landesregierung angehörten Institutionen vorgelegt. Danach seien an der Verbandsanhörung der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V., der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. und der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern beteiligt worden.

Der Wirtschaftsausschuss hat diese Liste in seiner 85. Sitzung am 27. März 2025 zur Kenntnis genommen.

Der Wirtschaftsausschuss hat den Gesetzentwurf in insgesamt drei Sitzungen, abschließend in seiner 85. Sitzung am 27. März 2025, beraten und die vorliegende Beschlussempfehlung einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, AfD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktion der FDP angenommen.

II. Stellungnahme des mitberatenden Innenausschusses

Der Innenausschuss hat den o. g. Gesetzentwurf abschließend in seiner 88. Sitzung am 6. März 2025 beraten und empfiehlt einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes, soweit die Zuständigkeit des Innenausschusses betroffen ist.

III. Wesentliche Ergebnisse der schriftlichen Stellungnahmen

Der Wirtschaftsausschuss hat gemäß § 23 Absatz 4 GO LT die kommunalen Spitzenverbände beteiligt und die Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gegeben.

Auf das Recht zur Teilnahme an der öffentlichen Anhörung hat der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. verzichtet. Schriftlich teilte der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. mit, dass es zu dem Entwurf grundsätzlich keine Einwände gebe. Zusätzliche Aufgaben würden dem Landkreis nicht übertragen werden.

Die Schaffung der Möglichkeit, im Falle einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung eine Plangenehmigung statt eines Planfeststellungsbeschlusses zu erlassen, diene dem Abbau bürokratischer Hürden im Verfahren. In den Verfahren, die die Errichtung und wesentliche Änderungen von Häfen, Anlege- oder Umschlagstellen außerhalb von Bundeswasserstraßen betreffen, könne dann auf die Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet werden. Dadurch könnten sich Klageverfahren zulasten der Landkreise erhöhen, da gegebenenfalls nicht alle betroffenen privaten Einwendungen berücksichtigt werden könnten. An den vorzulegenden Planunterlagen werde sich nichts ändern. Das Plangenehmigungsverfahren reduziere sich lediglich um das öffentliche Anhörungsverfahren. Der Genehmigungsbehörde werde die Möglichkeit eingeräumt, künftig einen Projektmanager zu beauftragen, um regelmäßig effizientere Abläufe bei der Planung und Genehmigung der Vorhaben zu erreichen. Wenn diese Manager zur Verfügung stünden, sei diese Änderung positiv zu werten. Die Beauftragung laut Gesetzesänderung dürfe nur mit Zustimmung des Antragstellers und auf seine Kosten erfolgen. Auf die Frage, welche sonstigen Verfahrensschritte und Erhebungen/Kartierungen durch eine Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung eingespart werden würden, antwortete der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V., dass die Unterlagen die gleichen sein dürften. Sowohl wasser-, naturschutz-, bau- als auch denkmalrechtlich würden die Anforderungen an die Planunterlagen für Plangenehmigungsverfahren nicht reduziert werden. Die öffentliche Bekanntmachung der Antragsunterlagen, der Entscheidung sowie der Anhörung würde jedoch entfallen.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat auf die Möglichkeit der Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme sowie auf das Recht zur Teilnahme an der öffentlichen Anhörung verzichtet.

Der BUND Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. (BUND) teilte in seiner schriftlichen Stellungnahme mit, dass es bisher keine wirksamen Planungsbeschleunigungen gebe. Die Ursache der langen Verfahrensdauer liege vor allem im Verwaltungsverfahren, daher sei eine bessere personelle und technische Ausstattung vor allem der Behörden und der Oberverwaltungsgerichte dringend erforderlich und man brauche praktische Handreichungen für die Bewältigung des anspruchsvollen materiellen Rechts. Häufige Gesetzesänderungen erhöhten den Grad der Verkomplizierung und die Fehleranfälligkeit von Verwaltungsentscheidungen. Klagen zur Beseitigung der in den letzten Jahren ergangenen Bestimmungen, die mit Unions-, Völker- und Verfassungsrecht nicht vereinbar seien, seien nicht auszuschließen. Nach dem aktuellen Rechtsstand sei es in der Regel erforderlich, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn erhebliche Umweltauswirkungen oder Auswirkungen auf Dritte zu erwarten seien. Bei Hafenneu- und -ausbau seien solche erheblichen Umweltauswirkungen häufig gegeben, da empfindliche Ökosysteme in Gewässern betroffen seien. Wenn keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten seien, könne stattdessen eine Plangenehmigung erteilt werden. Die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens werde durch die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) bestimmt werden. Für den Bau von Häfen sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung in bestimmten Fällen verpflichtend und für Seehandelshäfen sei sie immer erforderlich, was auch ein Planfeststellungsverfahren nach sich ziehe.

Wesentliche Unterschiede zwischen Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigung seien:

1. Umfang und Komplexität:

- Planfeststellungsverfahren: Würde für größere, komplexere Projekte mit erheblichen Auswirkungen auf Umwelt und Öffentlichkeit verwendet werden. Alle betroffenen Rechte und Belange würden ermittelt und abgewogen und es müssten Alternativen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung entwickelt und geprüft werden.
- Plangenehmigung: Gelte für kleinere Projekte mit geringen Auswirkungen auf Umwelt und Öffentlichkeit. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Alternativprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung seien aufgrund der geringen Auswirkungen nicht notwendig.

2. Verfahrensdauer:

- Planfeststellungsverfahren: Dauere in der Regel länger aufgrund der höheren Komplexität und der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Beteiligungsverfahren.
- Plangenehmigung: Sei in der Regel schneller, da die Planungen weniger komplex seien und oft keine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden würden. Eine Vorprüfung gemäß UVPG sei jedoch erforderlich.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung:

- Planfeststellungsverfahren: Die Planunterlagen würden gemäß § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) öffentlich ausgelegt und die Öffentlichkeit könne Stellungnahmen abgeben. Die Beteiligung könne bis zu acht Monate in Anspruch nehmen, insbesondere, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werde.
- Plangenehmigung: Öffentlichkeitsbeteiligung sei oft nicht erforderlich, könne aber im Einzelfall von der zuständigen Behörde angeordnet werden. Bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung sei die Beteiligung der Öffentlichkeit jedoch zwingend. Anerkannte Naturschutzvereinigungen seien gemäß § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit § 30 des Naturschutzausführungsgesetzes (NatSchAG M-V) zu beteiligen, wenn eine Plangenehmigung anstelle einer Planfeststellung durchgeführt werde und eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen sei.

4. Rechtsmittel:

- Gegen sowohl den Planfeststellungsbeschluss als auch die Plangenehmigung können Betroffene Rechtsmittel einlegen, wie z. B. Klagen vor dem Verwaltungsgericht.

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern könne nach der Rechtsauffassung des BUND nicht die Verfahren zu den Bundeswasserstraßen inklusive Seewasserstraßen wie den Hafen Rostock regeln, da dies das Bundesgesetz tue, daher stelle sich die Frage, ob in Mecklenburg-Vorpommern Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie Häfen und Schifffahrtswege vorhanden seien, die nicht Teil der Bundeswasserstraßen sind. Nur für solche sei eine Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 durch eine landesrechtliche Regelung beispielsweise in dem WVHaSiG M-V erforderlich und sinnvoll. Von ihrer internationalen Bedeutung her sollten alle Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes Bundesverkehrswege sein. Der Hafen Rostock sei nach Darstellung der Europäischen Kommission der einzige Teil des Wasserverkehrs des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Mecklenburg-Vorpommern, für diesen sei als Seeweg das o. g. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) anzuwenden.

Die Regelungskompetenz des Landes bewege sich innerhalb der EU-Richtlinien und Bundesgesetze. Im WaStrG sei die angestrebte Änderung von Planfeststellungsverfahren zu Plangenehmigung bereits enthalten, also für u. a. den Seehafen Rostock anwendbar.

Demnach würde auch bei Plangenehmigungen mit Umweltverträglichkeitsprüfung die nach dem UVPG verpflichtende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, lediglich ohne die Möglichkeit, die Äußerungsfrist über einen Monat nach Ende der Frist für die Auslegung der Unterlagen hinaus zu verlängern. Bundesrecht stehe über Landesrecht. Daher sei es fraglich, ob mit einem Landesgesetz von § 74 Absatz 6 VwVfG in Verbindung mit dem UVPG abgewichen werden könne.

Auf die Frage, welche Vorteile durch die Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung zu erwarten seien, antwortete der BUND, dass er keine Vorteile erwarte. Eine geringere Prüftiefe könnte nicht zielführend sein, da komplexe Vorhaben viele Auswirkungen auf Dritte und die Umwelt mit sich brächten. Diese müssten erfasst, beurteilt, abgewogen und durch Auflagen sowie Planungsanpassungen vermieden werden. Dies wäre insbesondere bei so komplexen Vorhaben in sensiblen Ökosystemen wie dem Hafenausbau beim Seehafen Rostock der Fall. Der schlechte Zustand der Natur, insbesondere der Ostsee, lasse keine weiteren Abstriche beim Schutz zu, stattdessen sei die Wiederherstellung gesunder, funktionierender Ökosysteme erforderlich und stelle mit der EU-Wiederherstellungsverordnung eine verbindliche Aufgabe staatlichen Handelns dar. Um die zuständigen Behörden zu unterstützen, die Belange des Natur- und Umweltschutzes angemessen zu berücksichtigen, sollten sich Öffentlichkeit und anerkannte Naturschutzvereinigungen in die Planungen einbringen. Es wäre also falsch, diese Mitwirkung einzuschränken.

Auf die Frage, welche Risiken die Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung mit sich bringe, erklärte der BUND, er sehe folgende Risiken, wenn eine Plangenehmigung ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, ohne Alternativenprüfung und ohne Öffentlichkeits- sowie Verbandsbeteiligung durchgeführt würde:

- Es sei wahrscheinlich, dass die zuständige Behörde nicht die erforderliche Planungsalternative oder Auflagen erkenne, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer notwendig seien. Dadurch könne sie ihrer Aufgabe nicht nachkommen, was den Verwaltungsakt anfechtbar mache.
- Umwelt- und naturschutzrelevante Daten, die bei ehrenamtlichen Akteuren vorlägen, könnten möglicherweise nicht rechtzeitig der Genehmigungsbehörde bekannt werden. In der Folge könnten die Planungen nicht an die tatsächlichen Erfordernisse angepasst werden, was entweder zu Verzögerungen bei der Umsetzung oder zu vermeidbaren Umweltschäden führen könnte.
- Infolge mangelnder Untersuchungen und des Verzichts auf ein Anhörungsverfahren könnten drohende Umweltschäden nicht rechtzeitig erkannt werden. Dies könnte ebenfalls zu Verzögerungen bei der Umsetzung oder zu vermeidbaren Umweltschäden führen. Im Bereich der Gewässer könnten sich Umweltschäden negativ auf die Wirtschaftszweige Fischerei und Tourismus sowie auf den allgemeinen Umweltschutz auswirken und die Investitionen in natürlichen Klimaschutz, wie z. B. die Wiedervernässung von Salzwiesen, gefährden.
- Es bestehe ein höheres Risiko, dass Genehmigungen erteilt würden, die juristisch angreifbar wären, beispielsweise aufgrund mangelhafter Datengrundlagen, da bestehende Einwände Betroffener nicht gegeneinander abgewogen und nicht in der Genehmigung berücksichtigt worden wären. Dies würde in einem Planfeststellungsverfahren durch das Anhörungsverfahren sichergestellt.

Auf die Frage, wie sich die Öffentlichkeitsbeteiligung bei einer Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung ändere, teilte der BUND mit, dass sich das Verfahren Plangenehmigung mit Umweltverträglichkeitsprüfung gegenüber Planfeststellung ihrer Kenntnis nach nicht wesentlich ändere, sofern das Vorhaben dieselbe Komplexität und Umweltauswirkungen habe und damit der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nachgekommen sei. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sei gemäß § 18 UVPG im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, unabhängig von der Frage nach einer Planfeststellung. Die Verbandsbeteiligung solle gemäß § 63 Absatz 2 Nummer 7 BNatSchG bei Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden, die anstelle von Planfeststellungsverfahren erfolgen, sofern auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen sei. Gemäß § 63 BNatSchG in Verbindung mit § 30 NatSchAG M-V müssten die Verfahrensunterlagen den anerkannten Naturschutzvereinigungen zugesendet werden. Bei umweltverträglichkeitsprüfungspflichtigen Vorhaben werde die Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig über das zentrale Umweltverträglichkeitsprüfungsportal stattfinden. Ohne eine aktive Aufforderung der Bevölkerung könne es jedoch sein, dass diese nicht rechtzeitig vom Beteiligungsverfahren Kenntnis nehme. Bei Plangenehmigungsverfahren, die nicht umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig seien, könnte die Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig entfallen, es sei denn, die zuständige Behörde erachte sie für zweckmäßig. Die Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung könnte in Fällen ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zu einer Reduzierung der formellen Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit führen, was die Transparenz und die Einflussnahme der betroffenen Bürger verringern könnte. Unabhängig von der Öffentlichkeitsbeteiligung bliebe es erforderlich, die betroffenen Behörden zu beteiligen. Dabei könnten von der Einreichung der vollständigen Planunterlagen bis zum Abschluss des Anhörungsverfahrens bis zu acht Monate vergehen, sofern die nach § 73 VwVfG zulässigen Fristen ausgeschöpft würden. Die Richtlinie (EU) 2021/1187 sehe ausdrücklich nicht vor, Verpflichtungen wie die der Aarhus-Konvention zu untergraben.

Auf die Frage, welche sonstigen Verfahrensschritte und Erhebungen/Kartierungen durch die Umstellung eingespart werden würden, erwiderte der BUND, dass sich das Verfahren seiner Kenntnis nach nicht wesentlich ändere, sofern das Vorhaben dieselbe Komplexität und Umweltauswirkungen habe und damit der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nachgekommen würde. Alternativenprüfung sowie ein größerer räumlicher Umfang von Kartierungen und die Öffentlichkeitsbeteiligung sollten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Die Behördenbeteiligung sei ohnehin bei beiden Verfahrensarten erforderlich. Eine artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG und eine Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG seien unabhängig von der Verfahrensart stets notwendig und entsprechende Kartierungen als Beurteilungsgrundlage seien erforderlich.

Das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (WM) hat zu der Stellungnahme des BUND schriftlich geäußert, dass in der Vorbemerkung die Frage aufgeworfen werde, ob die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt werden müsse. Der BUND vertrete die Auffassung, dass die Regelung des § 14b Absatz 2 WaStrG, wonach für Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden könne, auch für den Seehafen Rostock anwendbar sei. Zudem werde darauf hingewiesen, dass Bundesrecht über Landesrecht stehe, was die Abweichungsmöglichkeiten von § 74 Absatz 5 VwVfG infrage stelle.

Zur Notwendigkeit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 sei festzustellen, dass Mecklenburg-Vorpommern mit dem WVHaSiG M-V von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht habe. Insbesondere sei in § 6 Absatz 6 Satz 1 geregelt, dass, soweit die Errichtung oder Änderung eines Hafens einschließlich seiner Infrastruktur einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliege, in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei. Es gehe um Verfahren, die die Errichtung oder wesentliche Änderungen von Häfen einschließlich der Infrastruktur außerhalb der Bundeswasserstraßen betreffen.

Die geltenden Vorschriften über Planrechtsverfahren im WVHaSiG M-V würden die Anforderungen an Genehmigungsverfahren nach der Richtlinie (EU) 2021/1187 derzeit nicht berücksichtigen, da diese eine Frist von vier Jahren für die Verfahren vorsehe, was im Landesrecht nicht geregelt sei, daher sei eine Anpassung erforderlich.

Die Umsetzung der Richtlinie sei für Mecklenburg-Vorpommern relevant, da die Kernnetzkorridore den Seehafen Rostock einschlossen. Es werde zudem darauf hingewiesen, dass § 70a des Wasserhaushaltsgesetzes, mit welchem die Umsetzung der Richtlinie auf Bundesebene erfolge, auf Verfahren nach Landesrecht nicht anwendbar sei, was eine eigenständige Umsetzung im Landesrecht erfordere.

Die Regelung des § 14b Absatz 2 WaStrG sei zwar korrekt, jedoch betreffe sie nur wasserverkehrsrechtliche Angelegenheiten außerhalb der Bundeswasserstraße. Daher seien die Regelungen zum Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraße gemäß § 12 ff. WaStrG nicht anwendbar. Dies gelte auch für den Seehafen Rostock.

Das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes finde auf Planrechtsverfahren nach Landesrecht keine Anwendung, vielmehr gelte das Landesverwaltungsverfahrensgesetz. Mit dem neuen § 6 Absatz 8 des Gesetzentwurfes solle die Anwendbarkeit der allgemeinen Verfahrensvorschriften geregelt werden. Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes solle im WVHaSiG M-V festgelegt werden, dass für Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, eine Plangenehmigung anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden könne. Es werde jedoch betont, dass die Änderung nicht zu einer generellen Umstellung von Planfeststellung auf Plangenehmigung führen solle, sondern lediglich die bestehenden Regelungen erweitern solle.

IV. Wesentliche Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Mareike Herrmann, Naturschutzreferentin beim BUND Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V., hat im Rahmen der öffentlichen Anhörung zunächst darauf hingewiesen, dass keine juristische Prüfung durchgeführt worden sei und lediglich das eigene Rechtsverständnis sowie die Erfahrung präsentiert werde. In Bezug auf die Frage, ob die im Entwurf vorgesehene Änderung hin zu einem Plangenehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung eine Beschleunigung erwarten lasse, werde sie zunächst die relevanten Verfahren erläutern.

Das Planfeststellungsverfahren sei bisher immer für größere Projekte vorgesehen gewesen mit dem Ziel, alle öffentlichen Belange sowie die Belange betroffener Dritter zu berücksichtigen. In diesem Verfahren sei ein Anhörungsverfahren vorgesehen, um allen Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Das Verfahren könne jedoch länger dauern, da alle Belange sorgfältig ermittelt und abgewogen werden müssten. Ein Vorteil sei die Konzentrationswirkung, die eine Notwendigkeit weiterer Genehmigungen entfallen lasse. Die Plangenehmigung finde hingegen für kleinere Verfahren oder einfachere Genehmigungen Anwendung. Der Unterschied zur Planfeststellung bestehe darin, dass kein Anhörungsverfahren vorgesehen sei. Zwar sei das Verfahren in der Regel kürzer, doch könne es zu Risiken führen, weil nicht alle Beteiligten vorher berücksichtigt würden, was zu einer höheren Rechtsunsicherheit führen könne. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung beurteile alle Auswirkungen auf Schutzgüter und beziehe auch eine Alternativenprüfung ein, um das Ziel mit minimalen Umweltauswirkungen zu erreichen. Würde man nun eine Plangenehmigung mit Umweltverträglichkeitsprüfung kombinieren, so wären die Umweltgutachten und die Kartierung erforderlich und es würde eine Öffentlichkeits- und Verbandsbeteiligung durchgeführt. Es sei jedoch nicht ersichtlich, dass dies eine nennenswerte Beschleunigung im Verfahren bewirken werde. Zum Thema des Seehafens Rostock und des Entwurfes für § 6a äußerte sie, dass dieser als Teil der Bundeswasserstraße angesehen werde und die entsprechende Richtlinie im Wasserhaushaltsgesetz berücksichtigt sei. Das WVHaSiG M-V lege explizit fest, dass es nicht für Bundeswasserstraßen gelte.

Auf Nachfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, ob es mit der Umsetzung der Richtlinie möglicherweise Beeinträchtigungen des Natur- und Umweltschutzes geben könnte, führte sie aus, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung mit den entsprechenden Beteiligungsmöglichkeiten und der umfangreichen Prüfung durchgeführt werde, sei das nicht der Fall.

V. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Wirtschaftsausschusses

Im Zuge des Beratungsverfahrens hat der Wirtschaftsausschuss das WM um eine Information zum Ergebnis der durchgeführten Prüfung gemäß der am 30. Juli 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen bei Gesetzesinitiativen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften durch die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern“ hinsichtlich möglicher, mit dem Gesetzentwurf verbundener Auswirkungen auf den Zugang zu reglementierten Berufen oder deren Ausübung gebeten.

Hierzu hat das WM mitgeteilt, dass mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 8/4372 keine Auswirkungen auf den Zugang zu reglementierten Berufen oder deren Ausübung einhergehen würden.

Dieses Prüfungsergebnis hat der Wirtschaftsausschuss in seiner 85. Sitzung am 27. März 2025 zur Kenntnis genommen und ihm nicht widersprochen.

1. Zu den Artikeln 1 und 2

Der Ausschussvorsitzende hat vorgeschlagen, in Artikel 1 Nummer 6 folgende redaktionelle Änderung anzunehmen:

In § 6a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 wird das Wort „beizubringende“ durch das Wort „beizubringenden“ ersetzt.

Der Wirtschaftsausschuss hat diesen Änderungsantrag einstimmig angenommen.

Der Wirtschaftsausschuss hat den Artikel 1 des Gesetzentwurfes einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, AfD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktion der FDP mit der zuvor beschlossenen Änderung und im Übrigen unverändert angenommen.

Der Wirtschaftsausschuss hat den unveränderten Artikel 2 des Gesetzentwurfes einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, AfD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktion der FDP angenommen.

2. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Wirtschaftsausschuss hat einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, AfD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktion der FDP beschlossen, dem Landtag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 8/4372, einschließlich der Überschrift, mit den zuvor beschlossenen Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

Schwerin, den 27. März 2025

Martin Schmidt
Berichtersteller