

## **Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags am 15.01.2020**

Stellungnahme der IHK Nord zum

- Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (BT-Drucksache 19/15626).
- Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) (BT-Drucksache 19/15619).

### **1. Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (BT-Drucksache 19/15626)**

Die IHK Nord unterstützt die im Planungsbeschleunigungsgesetz angestrebten Regelungen, die darauf abzielen Ersatzneubauten bei Straße und Schiene ohne Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Um Überschneidungen und Rechtsunklarheiten zu vermeiden, sollte das Verhältnis zu § 74 Abs. 7 VwVfG klargestellt werden. Aus Sicht der IHK Nord ist es aber darüber hinaus nicht nachvollziehbar, dass der Gesetzentwurf im Gegensatz zum ursprünglichen Referentenentwurf vom 01.11.2019 keine neue europarechtskonforme Präklusionsregel mehr enthält.

Zudem sollten nach Ansicht der IHK Nord die neuen Regelungen zur Vermeidung einer Rechtszersplitterung auch auf andere Infrastrukturen wie Bundeswasserstraßen und Flughäfen ausgeweitet werden.

### **2. Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) (BT-Drucksache 19/15619)**

Aus Sicht der IHK Nord kommen wichtige Infrastrukturprojekte in Deutschland viel zu langsam voran. Von der Planung bis zur Umsetzung von Verkehrsvorhaben vergehen zum Teil mehr als Jahrzehnte. Für eine

hochentwickelte Volkswirtschaft wie Deutschland ist dies auch für die Unternehmen hierzulande nicht mehr hinnehmbar. Vor diesem Hintergrund forderte die IHK Nord in einem Positionspapier schon vor der Bundestagswahl 2017, wichtige Infrastrukturvorhaben im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens zu realisieren.

Das von der Bundesregierung vorgelegte Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) zur Beschleunigung von wichtigen Infrastrukturprojekten ist ein Baustein des Klimapakets der Bundesregierung und wird von der IHK Nord begrüßt. Ziel muss es sein, nach vielen Jahren des Stillstands endlich voranzukommen und einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Ökologie und Ökonomie zu finden.

Denn es geht auch anders. In Dänemark, zum Beispiel, werden Infrastrukturprojekte deutlich schneller umgesetzt. Während hierzulande die Genehmigung durch ein Verwaltungsverfahren erfolgt, werden sie bei unseren Nachbarn durch sogenannte Baugesetze legitimiert. Sie sind das Pendant zum deutschen Planfeststellungsbeschluss, werden aber vom dänischen Parlament gebilligt.

Maßnahmengesetze sind im Übrigen auch in Deutschland nicht ganz unbekannt. Bereits nach der Wiedervereinigung wurden wichtige Verkehrsprojekte auf diesem Weg realisiert. Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe hat 1996 in einem Urteil zur Südumfahrung Stendal die Maßnahmengesetze für verfassungskonform erklärt, sofern dafür gute Gründe vorliegen (vgl. BVerfG, 17. Juli 1996, 2 BvF 2/93).

Zudem stehen Maßnahmengesetze auch im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Die EU-Staaten müssen laut Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU<sup>1</sup> (konsolidierte Fassung) über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten der betroffenen Öffentlichkeit Zugang zu einem nationalen Gericht gewähren. Diese Regelung soll auch Bürgerinnen und Bürgern sowie Umweltverbänden die Möglichkeit geben, die Rechtmäßigkeit der Genehmigungen von Infrastrukturmaßnahmen überprüfen zu lassen und, wenn nötig, diese auch anzufechten.

Gemäß Art. 2 Abs. 5 gelten die Bestimmungen der UVP-Richtlinie, die sich auf die Beteiligung der Öffentlichkeit beziehen, aber nicht für Projekte, die im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens genehmigt werden. Der Ausschluss eines Projekts vom Geltungsbereich der Richtlinie ist dabei an zwei

---

<sup>1</sup> geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU.

Bedingungen geknüpft: Erstens muss das Projekt im Einzelnen durch einen besonderen Gesetzgebungsakt genehmigt werden. Zweitens müssen die Ziele der Richtlinie auch durch das Gesetzgebungsverfahren erreicht werden (vgl. EuGH, 16. Februar 2012, C-182/10, Rn. 30 f.). Gesetzgebungsakte, die beide Bedingungen erfüllen, werden dann vom Erfordernis der materiellrechtlichen und verfahrensrechtlichen gerichtlichen Kontrollmöglichkeit nicht erfasst (vgl. Verfassungsgerichtshof Belgien, 13. Februar 2014, Entscheid Nr. 29/2014, B 8.2).

Mit Blick auf die erste Bedingung fällt ein Gesetzgebungsakt, durch den ein Projekt genehmigt wird, dann in den Geltungsbereich von Art. 2 Abs. 5 der UVP-Richtlinie, wenn es sich um einen besonderen Akt handelt, der die gleichen Merkmale wie eine Genehmigung aufweist. Vor allem muss er dem Projektträger das Recht zur Durchführung des Projekts verleihen. Das Projekt muss außerdem im Einzelnen, also hinreichend genau und abschließend, genehmigt werden. Der Gesetzgebungsakt umfasst dann wie eine Genehmigung alle für die UVP erheblichen und vom Gesetzgeber berücksichtigten Punkte des Projekts (vgl. EuGH, 16. Februar 2012, C-182/10, Rn. 32 f.).

Nach der zweiten Bedingung müssen die Ziele der Richtlinie hinsichtlich der UVP erreicht werden. Hierzu muss der Gesetzgeber zum Zeitpunkt der Genehmigung des Projekts über ausreichende Angaben verfügen, mindestens über die vom Projektträger bereitzustellenden Informationen gemäß Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie (vgl. EuGH, 16. Februar 2012, C-182/10, Rn. 35-37).

Der Gesetzgeber kann dabei auch Angaben verwenden, die im Rahmen eines vorherigen Verwaltungsverfahrens gesammelt wurden (vgl. EuGH, 16. Februar 2012, C-182/10, Rn. 38). Er darf aber nicht lediglich einen bereits erlassenen Verwaltungsakt „ratifizieren“ und sich darauf beschränken, zwingende Gründe des Allgemeininteresses anzuführen. Er muss zuvor ein die Sachfragen betreffendes Gesetzgebungsverfahren durchführen, das es erlaubt, die beiden oben genannten Bedingungen zu erfüllen (vgl. EuGH, 16. Februar 2012, C-182/10, Rn. 39).

Nach Ansicht der IHK Nord erfüllt der vorgelegte Gesetzentwurf der Bundesregierung die Voraussetzungen der UVP-Richtlinie 2011/92/EU und steht somit auch im Einklang mit Artikel 2 Satz 2 der Aarhus-Konvention. Die Bedenken im Rahmen der Stellungnahme des Bundesrats (BR-Drucksache 579/19(B)) hält die IHK Nord für unbegründet.

Positiv ist gleichwohl herauszuheben, dass der Gesetzentwurf mit § 7 Abs. 2 die Möglichkeit belässt, in geeigneten Fällen auf ein konventionelles Planfeststellungsverfahren umzuschwenken, um auf Änderungen der Sach- und Rechtslage flexibel zu reagieren (z. B. wenn sich die Dringlichkeit verringert und/oder Rechtssicherheit dadurch erhöht).

Des Weiteren sollte eine Beschleunigung der in § 2 des Gesetzesentwurfs benannten Vorhaben durch einzelne Maßnahmengesetze nicht nur ermöglicht, sondern es sollte auch gewährleistet werden, dass von bestehenden Beschleunigungsmöglichkeiten tatsächlich Gebrauch gemacht wird. Auch wenn hierfür eine Regelung bestimmter Fristen o. ä. kaum möglich sein dürfte, wird zumindest eine Ergänzung z. B. in § 3 des Gesetzesentwurfs angeregt, dass die zuständigen Behörden und die Träger der Vorhaben alle ihnen zumutbaren Anstrengungen unternehmen müssen, um eine schnellstmögliche Zulassung der Vorhaben und deren Realisierung zu erreichen. Dies gilt insbesondere für die Antragstellung und Antragsbearbeitung sowie für die notwendige Bereitstellung dafür ausreichender personeller und sachlicher Kapazitäten und auch die Einbindung externer Dritter (z. B. Fachberater und Projektmanager).

Im Referentenentwurf vom 16.10.2019 waren zunächst die beiden Projekte **Ausbaustrecke (ABS) Niebüll-Klanxbüll-Westerland (Marschbahn)** sowie die **Fahrrinnenanpassung der Unterweser-Nord** genannt, **im Gesetzentwurf der Bundesregierung** dann aber **nicht mehr enthalten**. Für uns ist dies nicht nachvollziehbar. Deshalb spricht sich die IHK Nord dafür aus, beide Vorhaben aus folgenden Gründen wieder in das MgvG aufzunehmen:

#### **a. Relevanz der Projekte**

##### Außenweser in Verbindung mit Unterweser-Nord

Nicht nur die Außenweser sondern auch die damit räumlich und sachlich eng verknüpfte Vertiefung der Unterweser-Nord ist eines der wichtigsten Wasserstraßenprojekte in Norddeutschland mit hoher bundesweiter Bedeutung und sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht dringend erforderlich. Das Projekt wurde daher im aktuellen Bundesverkehrswegeplan in die höchste Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ aufgenommen.

Der Seehafen in Brake ist der zweitgrößte Seehafen Niedersachsens und einer der führenden Seehäfen Europas im Umschlag von Futtermitteln. Das Land Niedersachsen und die private Hafenwirtschaft haben in den vergangenen zehn Jahren jährlich über zehn Millionen Euro in den Seehafenstandort und damit in den Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit investiert. Dies sichert nicht nur rund 1.000 hafenabhängige Arbeitsplätze.

Der Seehafen Brake ist systemrelevant für die Versorgung der Futtermittelwirtschaft des nordwestdeutschen Veredelungsgebiets. 2018 verdoppelten sich die Getreideimporte über Brake infolge der Dürre in Deutschland.

Auch die niedersächsische Forst- und Papierindustrie sowie die Stahlindustrie – allen voran die Salzgittergruppe – nutzen den Hafen für Im- und Exporte intensiv und setzen auf seinen Ausbau.

Für die Zukunft des Hafens Brake und seiner nachgelagerten Wertschöpfungsketten ist ein tideabhängiges Anlaufen von Seeschiffen mit einem Tiefgang von 12,80 Meter also essenziell. Ohne eine entsprechende Vertiefung (heute: Abladetiefgang 11,90 Meter) wird der Hafen seine Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Dabei lag das Wachstum des Hafens Brake allein von 2010 bis 2015 im Durchschnitt bei 5,0 % p.a. und damit deutlich über der Seeverkehrsprognose 2030 des BMVI (Seeverkehrsprognose des BMVI Ø 4,1 % p.a.). Das künftige Wachstum von Brake hängt wesentlich von Infrastrukturanpassungen insbesondere von der Fahrrinnenanpassung der Unterweser-Nord ab.

Die zeitnahe Fahrrinnenanpassung der Unterweser-Nord trägt auch zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung bei. Gemäß Bundesverkehrswegeplan sind erhebliche Reduktionen der Schadstoffemissionen infolge der Fahrrinnenanpassung zu erwarten (21 Tsd. t. weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen p.a., 103 t weniger Luftschadstoff-Emissionen p.a.; weniger LKW Verkehre, stärkere Nutzung der Schiene und Binnenschifffahrt für Hinterlandverkehre).

Aus Sicht der IHK Nord muss die Vertiefung der Unterweser-Nord daher im Gleichklang mit der im Gesetzentwurf noch enthaltenen Außenweservertiefung wieder aufgenommen werden, da beide planungsrechtlich eng miteinander verknüpft sind und auch das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich auf die Überlappungsbereiche hingewiesen hat.

## Ausbaustrecke Niebüll-Klanxbüll-Westerland (Marschbahn)

Die 237 Kilometer lange Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland auf Sylt bildet das Rückgrat der Schienenanbindung für die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins und ist damit eine der zentralen Verkehrsachsen im Land. Mehr als fünf Millionen Reisende nutzen die Strecke zwischen Hamburg und Westerland jährlich. Für die rund 18.000 Einwohner der Insel Sylt sowie die bis zu 150.000 Gäste, die in der Saison zusätzlich täglich auf der Insel sind, ist die Bahnanbindung die mit Abstand wichtigste Anbindung. Eine Straßenanbindung existiert ebenso wenig wie eine innerdeutsche Fährverbindung. Wichtig ist die Bahnanbindung darüber hinaus für die mehr als 4.500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die täglich zwischen dem Festland und der Insel Sylt pendeln. Sylt weist im Gegensatz zum strukturschwachen Festland Nordfrieslands ein Überangebot an Arbeitsplätzen auf. Von der Wirtschaftskraft der Insel profitieren zusätzlich auch zahlreiche Handwerksbetriebe und die Bauwirtschaft auf dem Festland. Die wirtschaftlichen Verflechtungen und Abhängigkeiten sind damit überaus groß und hängen maßgeblich von der Bahnanbindung ab.

Bereits 2010 deklarierte die Bundesnetzagentur die Strecke als „überlasteten Schienenweg“ und ohne den zweigleisigen Ausbau verschlechtert sich die Situation zusehends. Zeitweise war jeder zweite Zug unpünktlich. Die ohnehin hohe Frustration bei Unternehmern und Arbeitnehmern hat weiter zugenommen, seit bekannt wurde, dass die ersehnte Beschleunigung nun eventuell doch nicht kommen soll.

Unternehmen berichten von immer mehr Beschäftigten, die aufgrund der eingeschränkten Funktionsfähigkeit der Strecke entnervt das Pendeln bzw. ihren Arbeitsplatz auf der Insel aufgeben. Das Problem des Arbeits- und Fachkräftemangels wird dadurch zusätzlich verschärft. Darüber hinaus nimmt die Planbarkeit und Verlässlichkeit von Geschäftsterminen und Logistikprozessen ab, was wiederum geschäftsschädigende Auswirkungen hat. Hinzu kommt, dass Touristen immer häufiger schlechte Erfahrungen bei der Anreise sammeln und darunter das Image des Tourismusstandortes leidet. Die wirtschaftliche Existenz der Sylter Unternehmen hängt jedoch fast vollständig vom Tourismus ab.

Die Region braucht deshalb dringend – und vor allem zügig – den zweigleisigen Ausbau auf der Strecke Niebüll-Klanxbüll-Westerland. Da eine nennenswerte Beschleunigung dieses für die Region, ihre Menschen und Unternehmen, aber auch ganz Schleswig-Holstein so wichtigen Infrastrukturvorhabens ohne Maßnahmengesetz nicht zu erreichen ist, muss aus

Sicht der IHK Nord das Vorhaben dringend wieder auf die Liste der Projekte aufgenommen werden, die von der Beschleunigung per Gesetz profitieren sollen.

## **b. Begründung der besonderen Eignung für das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz**

### Unterweser-Nord

Als Begründung der besonderen Eignung der Wiederaufnahme der Unterweser-Nord für das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist festzustellen:

1. Im Gesetzentwurf werden auf Seite 17 unter der Überschrift „Zu Nummer 8 bis 12“ (gemeint sind hier die aufgenommenen Wasserstraßenprojekte) Kriterien genannt, nach denen die Projekte aufgenommen wurden. Das Projekt Unterweser-Nord erfüllt alle diese Kriterien des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (vgl. PRINS-W46a):
  - Dringlichkeitseinstufung: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E): VB-E
  - Netzkategorie A/B: B
  - gefordert Nutzen-Kostenverhältnis ist größer 5: tatsächlich 6,9
2. Das Außen- und Unterweser-Nord-Verfahren gehören zusammen: Bisher sind die geographisch zusammengehörenden Maßnahmen über ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren miteinander verknüpft. Es wurde ein Planfeststellungsbeschluss erlassen, der wegen erheblicher Planungsmängel seitens des Bundesverwaltungsgerichts 2016 als rechtswidrig und nicht vollziehbar, aber heilbar eingestuft worden ist. Die Mängel sollen in einem Planergänzungsverfahren beseitigt werden.
3. Für die Zukunft des Hafens Brake ist ein tideabhängiges Anlaufen von Seeschiffen mit einem Tiefgang von 12,80 Meter ein essenzieller Punkt. Ohne diesen Tiefgang wird der Hafen seine Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Das inhaltlich immer noch aktuelle, vom Träger des Verfahrens in Auftrag gegebene Gutachten von PLANCO aus dem Jahr 2009 begründet die Notwendigkeit der Anpassungsmaßnahme u. a. mit einem zu erwartenden Umschlagverlust bei Nicht-Realisierung von 1.650.000 t (30% des Gesamtumschlags).



4. Die Anzahl der Seeschiffe, die bis zu dem heute maximal zulässigen Tiefgang abgeladen werden, nimmt zu. Es gibt eine erkennbare Entwicklung zu Seeschiffen mit größeren Tiefgängen. Der Hafen Brake braucht deshalb die Fahrrinnenanpassung.
5. Hohe Investitionen der privaten Hafenwirtschaft drohen wertlos zu werden und Arbeitsplätze werden gefährdet. Im Vertrauen auf die Umsetzung der Unterweser-Nord-Anpassung hat die Braker Hafenwirtschaft in den letzten zehn Jahren jährlich über 10 Millionen Euro in den Ausbau der Hafensuprastruktur investiert. Dies sichert rund 1.000 Hafenabhängige Arbeitsplätze. Die Arbeitsplätze sind ohne die Anpassung gefährdet und weitere Investitionen könnten ausbleiben.
6. Über den Seehafen Brake werden jährlich circa 3,0 bis 3,5 Millionen Tonnen Getreide- und Futtermittel importiert, wovon der Großteil der Versorgung der Futtermittelwirtschaft des nordwestdeutschen Veredelungsgebiets zugeführt wird. Die Rolle des Hafens für diese Versorgung ist strategisch wichtig und systemrelevant. Durch die geographische Nähe zu den Empfängern kann eine leistungsfähige und kostengünstige internationale Beschaffung gesichert werden. Da die regionale Versorgung nicht ausreicht, ist der Wirtschaftszweig auf Importe in nennenswertem Umfang angewiesen. Durch die Bündelung der Warenankünfte an einem Ort und dem auf europäischem Niveau einzigartigen Umfang an gedecktem Lagerraum, erfolgt direkt im Seehafen eine umfangreiche Kontrolle und Qualitätssicherung. Für die Qualitätsüberwachung stehen so dem zuständigen Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Tiersicherheit (LAVES) mit Sitz in Oldenburg sozusagen vor der Haustür ideale Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten zur Verfügung und Brake leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Futtermittelsicherheit und zur Erfüllung der zunehmenden Qualitätsanforderungen. Letztlich hat der Seehafen Brake damit eine große Bedeutung im Rahmen des vorbeugenden Verbraucherschutzes. So kann beispielsweise der Import von nichtgenmodifizierter Ware zu wirtschaftlich vertretbarem Aufwand ausschließlich über Brake sichergestellt werden, da kein anderer Seehafen die dafür erforderlichen umfangreichen Silolagerkapazitäten mit entsprechenden umfangreichen Separierungsmöglichkeiten vorhält.



7. Die deutsche und insbesondere die niedersächsische Stahl- und Papierindustrie, die in nennenswertem Umfang den Seehafen Brake für den Umschlag ihrer Rohstoffe und Fertigprodukte nutzen, würden ebenfalls deutlich von einer größeren Abladetiefe profitieren. Beispielfhaft sei die Salzgitter AG genannt, die sich im Vorgriff auf die Weservertiefung an dem Ausbau des sog. Niedersachsenkais in Brake investiv beteiligt hat.

#### Ausbaustrecke Niebüll-Klanxbüll-Westerland (Marschbahn)

Als Begründung der besonderen Eignung der Ausbaustrecke Niebüll-Klanxbüll-Westerland (Marschbahn) für das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist festzustellen,

1. dass das Vorhaben verkehrsökonomisch sinnvoll ist: Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Vordringlichen Bedarf vorgesehen und besitzt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,1. Der tatsächliche Nutzen liegt jedoch sehr wahrscheinlich nochmals deutlich über dem festgestellten, bereits positiven NKV-Wert. Grund ist, dass parallel zum geplanten zweigleisigen Ausbau Maßnahmen zur Elektrifizierung und auf der Insel Planungen rund um das Thema Autoverladung und Gleisausbau vorangetrieben werden.
2. dass das Vorhaben verkehrlich absolut erforderlich ist: Der betreffende Streckenabschnitt der Marschbahn, die Ausbaustrecke Niebüll-Klanxbüll-Westerland, ist seit 2010 durch die Bundesnetzagentur als überlasteter Schienenweg deklariert. Es fehlen somit nachgewiesenermaßen Kapazitäten.
3. dass das Vorhaben klimapolitisch sinnvoll ist: Vor dem Hintergrund der Klimadebatte ist davon auszugehen, dass der Verkehrsträger Bahn zukünftig im Tourismus immer wichtiger wird. Die Destination Sylt könnte deshalb für viele eine Alternative zur Fernreise mit dem Flugzeug bieten, zumal Sylt weder über eine Straßenanbindung noch über eine innerdeutsche Fährverbindung verfügt. Aktuell könnte die Strecke dieser Entwicklung jedoch überhaupt nicht gerecht werden, weil die Strecke bereits überlastet ist.

4. dass es nicht um den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mit einer Vielzahl an Brücken und Tunneln durch einen landschaftlich hochsensiblen Raum geht, sondern nur um den Bau eines 17 Kilometer langen zweiten Gleises entlang einer bestehenden Strecke in einem aufgeräumten und landwirtschaftlich genutzten Raum. Schutzgebiete werden durch den Gleisausbau nicht berührt. Wesentliche umweltbezogene Schutzgüter, die gegebenenfalls auf dem Klageweg verteidigt werden müssten, stehen dem Vorhaben also nicht entgegen.
5. dass die vom Lärm des bestehenden Gleises betroffenen Anwohner in den Orten und entlang der Strecke länger auf Lärmschutzmaßnahmen warten müssen, denn diese können nur durch das zweite Gleis begründet und damit verpflichtend eingefordert werden.
6. dass die Vorplanungen für das Vorhaben in 2019 begonnen haben. Das Bundesverkehrsministerium hat die DB-Netz AG mit den Planungen für den Bau eines zweiten Bahngleises zwischen Niebüll und Klanxbüll beauftragt.
7. dass verfassungsrechtliche Bedenken bezogen auf das Vorhaben als ausgeräumt betrachtet werden können: Grund ist, dass die bereits 1996 vom Bundesverfassungsgericht an eine grundgesetzkonforme Legalplanung gestellten Anforderungen erfüllt sind (vgl. BVerfG, 17. Juli 1996, 2 BvF 2/93):
  - a. Die Gesetzgebungskompetenz für das Vorhaben liegt beim Bund. Es handelt sich dabei um eine Fernverkehrsstrecke, die im Bundesverkehrswegeplan im Vordringlichen Bedarf enthalten ist.
  - b. Die eingangs geschilderte besondere und bundesweit in der Form einmalige Anbindungssituation zwischen dem Festland und der Insel Sylt belegt den unzweifelhaft über die verkehrliche Bedeutung hinausgehenden Gemeinwohlcharakter dieses Projektes.

Die IHK Nord ist der Zusammenschluss zwölf norddeutscher Industrie- und Handelskammern. Arbeitsschwerpunkte sind die Maritime Wirtschaft mit Schwerpunkt Infrastruktur und Seeverkehr, die Energie- und Industriepolitik, der Tourismus, die Ernährungswirtschaft und die Außenwirtschaft. [www.ihk-nord.de](http://www.ihk-nord.de)