

Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums zur Öffentlichen Anhörung zum

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

BT-Drs. 19/4459

Warum wir Beschleunigung brauchen

In diesem Jahr wurde Deutschland von der Weltbank zum dritten Mal in Folge als „Logistik-Weltmeister“ gekürt. Im Bereich „Qualität der Transport- und IT-Infrastruktur“ belegte Deutschland erneut den ersten Platz. Das sollte uns stolz machen.

Eine Untersuchung des Instituts der deutschen Wirtschaft kommt allerdings zu dem Schluss, dass der Zustand der Infrastruktur die Wirtschaft stärker beeinträchtigt als noch vor fünf Jahren. Unsere Spitzenposition ist insofern in Gefahr.

Fest steht jedenfalls: Die Verkehrsinfrastruktur ist die Lebensader unserer Volkswirtschaft,

- deshalb brauchen wir leistungsfähige Verkehrswege
- sowohl für den Individualverkehr als auch – mit Blick auf den Klimaschutz – für bündelnde Verkehrsmittel wie das Schiff und die Güterbahn.
- Eine ähnliche große Bedeutung haben das Stromnetz und die Breitbandinfrastruktur.

Das Geld ist da, der Investitionsansturm ist für die nächsten Jahre gesichert, doch vielfach fließen die Mittel nicht ab.

Es fehlen Planungs- und Baukapazitäten und die Verfahren bei der Planung und Genehmigung von Bauprojekten dauern immer noch zu lange.

Die Investitionslücken bei den Verkehrsweegen von Bund, Ländern und Gemeinden werden folglich langsamer geschlossen, die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur bleibt bestehen und verschärft sich weiter.

Auch bei den drängenden Zukunftsthemen flächendeckendes Breitband und nachhaltige Energieversorgung fehlt die Infrastruktur. Das hemmt ebenso den Mobilitätssektor.

Reformen anstoßen, paralleles Vorgehen gefragt

Bereits 2009 hat das DVF sein Strategiepapier „Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur“ veröffentlicht und dabei auf die Notwendigkeit zur Planungsbeschleunigung hingewiesen. Planungs- und Bauprozesse müssen neu durchdacht und effizienter gestaltet werden, denn in Deutschland Verkehrswege vom Reißbrett an umzusetzen dauert heute viel zu lange und ist auch dadurch viel zu teuer.

Viele Ansätze aus dem Strategiepapier finden sich in den Ergebnissen des Innovationsforums Planungsbeschleunigung und der Zwölf-Punkte-Strategie des

BMVI wieder. Der Koalitionsvertrag hat sich diese zu Eigen gemacht und eine schnelle Umsetzung in Aussicht gestellt.

Zwar gilt bei den Lösungsansätzen im Grundsatz Gründlichkeit vor Schnelligkeit, aber das DVF plädiert für ein paralleles Vorgehen, denn Eile ist geboten. Nicht alle Potenziale zur Beschleunigung lassen sich schnell realisieren, darum sollte die Agenda in kurzfristige und mittel- bis langfristige Vorhaben aufgeteilt und beide Listen kontinuierlich abgearbeitet werden.

Das DVF begrüßt darum ausdrücklich den Vorstoß der Bundesregierung auf Initiative des BMVI, mit einem Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz die Änderungen an Gesetzen, die zügig umsetzbar sind, JETZT anzufassen.

Dieser erste Schritt ist wichtig, und wenn wir versuchen, alle dicken Bretter in das Änderungsgesetz hineinzubekommen, verzögert das die bereits kurzfristig erzielbaren Erfolge.

Es muss aber auch die mittel- bis langfristige Agenda heute bereits angestoßen werden.

Gute Ansätze im Gesetzesentwurf

Wichtige Ansätze im Gesetzesentwurf sind unter anderem

- die Erweiterung der Möglichkeiten, eine Plangenehmigung statt einer Planfeststellung zu erteilen, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist;
- eine einheitliche Klagebegründungsfrist von 10 Wochen mit Nachfrist nur in begründeten Fällen;
- die Möglichkeit zur Einführung von Projektmanagern zur Straffung und Bündelung der Verfahren. Das entlastet das Personal vor Ort und ermöglicht es, externe Kompetenz in die Verfahren zu bringen;
- die Bündelung von Anhörungsverfahren von Schienenprojekten beim Eisenbahn-Bundesamt. Bisher sind für die Beteiligung von Bürgern, Verbänden und Behörden 33 Länderbehörden zuständig. Durch die Zusammenlegung beim Eisenbahn-Bundesamt werden Schnittstellen reduziert, Doppelprüfungen vermieden und Synergien sinnvoll genutzt;
- die Umsetzung der vielfach geforderten Transparenz im Verfahren, indem die Vorhabenträger verpflichtet werden, sämtliche Planfeststellungsunterlagen in das Netz zu stellen;
- die Möglichkeit, schon vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit vorbereitenden Baumaßnahmen zu beginnen. Wenn Teilmaßnahmen schon während des laufenden Genehmigungsverfahrens umgesetzt werden können, beschleunigt das so die spätere Umsetzung des Vorhabens.
- Eine weitere wichtige Regelung ist die Erweiterung der Liste von Vorhaben, für die das Bundesverwaltungsgericht erste und letzte Gerichtsinstanz ist.

Diese wichtigen und gelungenen Ansätze reichen jedoch nicht aus.

Während also die Änderungen aus dem neuen Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz hoffentlich in Kürze greifen, müssen schon die nächsten Änderungen in Angriff genommen werden:

1. Die Beschleunigung darf nicht vor regionalen Verkehrsprojekten hält machen. Auch bei U- und Straßenbahnen müssen vereinfachte Verfahren möglich sein. Der Druck nimmt hier weiter zu, denn die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sollen erhöht werden, sie müssen also auch zügig abfließen können. Das Fachplanungsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz muss dafür angepasst werden.
2. Alle Baumaßnahmen sollten von zügigeren Planungs- und Genehmigungsverfahren profitieren. Seitens der Länder und der Fachwelt wird vorgeschlagen, zentrale Elemente in das Verwaltungsverfahrensgesetz und damit quasi vor die Klammer zu ziehen. Auch das wird in der Abstimmung etwas länger dauern.
3. Zeit braucht auch die Entwicklung einer sachverständigen Grundlage für eine neue Verordnung zum Baulärm. Auf dieser Basis müssen rechtliche Vorgaben für die Zumutbarkeit von Immissionen durch Baulärm bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben geschaffen werden. Denn sonst gerät jede Lärmsanierung automatisch in die Planfeststellung.
4. Vielversprechend ist auch der Ansatz einer stärkeren Integration von Raumordnungsbelangen in das Planfeststellungsverfahren, bis hin zu einem integrierten Genehmigungsverfahren. Das steht in der 12-Punkte-Strategie des BMVI an erster Stelle. Die Suche nach parallelen Verfahrensschritten, die zusammengeführt werden können, ist aber auch nicht trivial – daher gehört auch das auf die Liste der mittelfristigen Ziele.
5. Und auch beim Umweltschutz gibt es gute Ideen, so beispielsweise der Erlass einer Bundeskompensationsverordnung, um Vorgehen und Bewertung einen länderübergreifenden Rahmen zu geben. Oder die Ergänzung des Bundesnaturschutzgesetzes um eine Regelung zur Einrichtung von Kartier- und Arten-Datenbanken in den Bundesländern. Ebenso verfolgt werden sollte das Prinzip von Ökopools / Ökopunkten, um Ausgleichsmaßnahmen insbesondere im Artenschutz zu beschleunigen.
6. Bekanntlich gibt es auch noch weitere Prüfaufträge, die nur auf europäischer Ebene oder im Rahmen internationaler Abkommen gelöst werden können – ein äußerst schwerfälliger Prozess.

Vier weitere Handlungsfelder

Über die Strategie Planungsbeschleunigung des BMVI hinaus gibt es noch vier grundsätzliche Handlungsfelder, an denen alle gemeinsam arbeiten müssen:

1.) Es fehlt an Personal für Planung und Genehmigung.

Die Lösung dieses Problems erfordert zusätzliche Haushaltssmittel. Berufe müssen attraktiver gemacht werden und auch im Ausland muss Personal eingeworben werden können. Das gilt für Länder, Kommunen und Bundesbehörden gleichermaßen.

Aber auch das Ausgliedern von Prozessen ist eine gute Option, darum ist zu begrüßen, dass ein Projektmanager im Gesetz vorgesehen ist, um Abläufe im Verfahren zu koordinieren.

2.) Der Staat muss auf allen Ebenen mehr partnerschaftliche Instrumente nutzen - von Partnering bis ÖPP. Das ist wichtig, denn die richtigen, wirtschaftlichen Anreize helfen bei der Verkürzung der Planungs- und Bauzeit und erhöhen die Qualität der

Leistung. Gleichzeitig müssen auch die Abläufe modernisiert und stärker die Vorteile der Digitalisierung genutzt werden – Stichwort Building Information Modelling.

3.) *Umwelt- und Naturschutzvorgaben* müssen für alle Beteiligten transparent, handhabbar und mit klarem Stichtagsbezug versehen sein. Es braucht eine verlässliche Stichtagsregelung für die anzuwendende Sach- und Rechtslage sowie den maßgeblichen Stand von Wissenschaft und Technik.

4.) *Bei der Bürgerbeteiligung braucht es Klarheit und Verbindlichkeit auf beiden Seiten*: Die Notwendigkeit der Infrastrukturmaßnahme muss gut begründet, das Projekt ehrlich und transparent kommuniziert sein. Auf der anderen Seite sollte Bürgerbeteiligung nicht über das „Ob“ einer für die Gesellschaft wichtigen Infrastrukturmaßnahme entscheiden, sondern über das „Wie“. Dafür leben wir in einer parlamentarischen Demokratie.

Schnellere Verfahren haben Vorteile für alle Seiten

Mobilität ist für Arbeit und Freizeit, für soziale Kontakte und für die Volkswirtschaft unverzichtbar. Darum braucht es mehr Verständnis für die Notwendigkeiten von Infrastrukturmaßnahmen, auch wenn sie individuell zu Beeinträchtigungen führen können.

Wo Baumaßnahmen abgelehnt werden, wird oft außen vor gelassen, dass es in vielen Fällen um den Ausbau bündelnder Verkehrsmittel wie Schiff und Schienenverkehr und die Ertüchtigung des städtischen ÖPNV geht. Wie sollen Klimaziele erfüllt werden, wenn diese Maßnahmen noch länger brauchen, kostbare Zeit verschwendet und Kapital durch Warten verbrannt wird?

Die Zeit spielt gegen uns. Denn die Projekte werden teurer, je länger sie verschleppt werden. Staus und Umwege erhöhen die Kosten für alle, für Volkswirtschaft und Umwelt. Und Deutschland verliert im internationalen Standortwettbewerb, wenn Warenströme am Land vorbei laufen.

Darum muss JETZT das Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz beschlossen werden, damit bereits in Kürze Verkehrsinfrastrukturprojekte zügiger umgesetzt werden können. Und gleichzeitig dürfen die weitergehenden Maßnahmen nicht warten, sondern müssen jetzt angepackt werden.