

**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**19(15)127-F**

Stellungnahme zur 23. Sitzung  
Öffentl. Anhörung am 15.10.2018



Stellungnahme zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

„Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Pla-  
nungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbe-  
reich – BT-Drs. 19/4459 (Fassung vom 24.9.2018)“

vom 14.10.2018

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

---

Diese Kurzstellungnahme enthält nur einige Ergänzungen zur **Stellungnahme des BUND vom 20.6.2018** zum ersten Gesetzentwurf. Auf diese Stellungnahme wird deshalb verwiesen.

1. **Fehlende Analyse und Adressierung der Ursachen von Planungsverzögerungen:** Auch die aktuelle Fassung des Gesetzentwurfs nennt keine konkreten Daten und Ursachen für Verzögerungen der Planungs- und Genehmigungspraxis. Zugegeben wird, dass die bisherigen Gesetzesänderungen ihr Ziel der Beschleunigung verfehlt haben und die Verfahren „weiterhin viel Zeit in Anspruch nehmen“: „Seit der Wiedervereinigung hat der Gesetzgeber mehrere Gesetzesänderungen zur Beschleunigung der Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben vorgenommen. Dennoch nehmen diese Verfahren weiterhin viel Zeit in Anspruch.“

Der Gesetzentwurf geht an den wesentlichen Ursachen für lange Planungs- und Genehmigungszeiträume vorbei. Diese Ursachen sind:

a) **Mangelnde Priorisierung** der Straßenbauprojekte des Bundes: Der BVWP 2030 ermöglicht die planerische Inangriffnahme von fast 1.300 Fernstraßenprojekten (fest disponierte Vorhaben, Vordringlicher Bedarf und VB-Engpassbeseitigung, „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“). Der ehemalige Verkehrsminister Dobrindt hat angekündigt, alle Projekte bis 2030 mindestens zu beginnen. Das bewirkt die Verzettelung von Planungskapazitäten. Dagegen gibt es bei den Schienenprojekten eine Netzplanung und eine Umsetzungsstrategie (Zielnetz 2030, Bedarfsplan-Umsetzungsvereinbarung). Weil der Ausbau der überlasteten Großknoten fehlt, ist das Schienennetz des BVWP 2030 aber ein Torso.

b) mangelnder **Aufbau zielgerichteter Kapazitäten** für die Umsetzung der Prioritäten des BVWP 2030: Infrastrukturerhalt (insbes. Erneuerung von Brücken), Ausbau der Schiene (was für die Erreichung von Klima- und Mobilitätsziele zu erreichen), Engpassbeseitigung. Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Planfeststellung von Schienenprojekten ist ein vom BUND seit längerem geforderter und wirksamer Schritt zur Planungsbeschleunigung – aber nur, wenn entsprechende Kapazitäten beim EBA aufgebaut werden. Gleiches gilt für den Stellenausbau des Bundesverwaltungsgerichts, denen seit Jahren zusätzliche Aufgaben als Tatsacheninstanz überantwortet werden (Erst- und Eininstanzlichkeit von Infrastrukturprojekten; auch in diesem Gesetzentwurf wird das BVerwG für 19 weitere Schienenprojekte zuständig erklärt.)

c) die **fehlende frühzeitige Beteiligung zur Entwicklung von Alternativen und zur Klärung von Konflikten** ist ein weiterer Grund für massive Planungsverzögerungen. Dazu gehört auch die rechtssichere und anspruchsvolle Umsetzung europäischer Naturschutznormen. Vgl. dazu Punkt 4.

2. Die Einführung eines **Projektmanagers** ist zu begrüßen und kann beschleunigend wirken, wenn tatsächlich Teamarbeit und Kooperation praktiziert wird, um komplexe Verkehrs- und Umweltprobleme überzeugend zu lösen. Dazu gehört auch die Sammlung und Aufbereitung relevanter Umweltdaten und die Erarbeitung von Handreichungen und Leitfäden für die rechtssichere Umsetzung von Umweltvorgaben. Die Umweltverbände sind zur Kooperation bereit.

Abzulehnen ist allerdings, dass der Projektmanager, der maßgeblich die Unterlagen für die Anhörungen erstellt, das Anhörungsverfahren selbst leitet. Das ist keine vertrauens-

bildende Maßnahme. Stattdessen sollte eine unabhängige Leitung des Erörterungstermins angestrebt werden.

3. **Die Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben ist dringend nötig**, um die **Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 zu erreichen** und die **Lebensqualität in den Städten** zu verbessern. Der Bundesrat fordert zurecht in seiner Stellungnahme vom 21.9.2018 die Einbeziehung der des **Fachplanungsrechts des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** in das aktuelle Beschleunigungsgesetz, um die **Planung städtischer Schienenbahninfrastrukturen zu beschleunigen**. Für das Erreichen der Klimaschutzziele auf Bundesebene ist ein massiver Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs unverzichtbar. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, hat Bundesverkehrsminister Scheuer konkrete Formulierungsvorschläge gemacht, die als Diskussionsgrundlage dienen können.

4. **Frühzeitige und gute Bürgerbeteiligung einführen.**

Innovative Straßenverwaltungen und Politiker wissen, dass eine gute und frühzeitige Beteiligung das „beste Beschleunigungstool“ darstellt. Sie praktizieren dies auch bei Straßenbauprojekten des BVWP 2030, werden aber bisher nicht von der Bundesregierung unterstützt. Z.B. bei der Umsetzung von Fernstraßenprojekten des BVWP 2030 in Nordrhein-Westfalen. Auch die VDI-Richtlinie 7.000 fordert frühe Beteiligung auf Augenhöhe, die Entwicklung von Optionen und Varianten und das frühe Ausräumen von Konflikten, weil die Planung dadurch verbessert und Verzögerungen in späteren Phasen der Planung, die viel teurer zu stehen kommen, verhindert werden können.

Rechtlich ist die frühe Beteiligung längst verbindlich vorgeschrieben. Die SUP-Richtlinie der EU und das UVP-Gesetz fordern frühe Beteiligung und Alternativenprüfung seit 2004. Im Straßenbau wird sie nicht umgesetzt, die DB AG dagegen praktiziert Dialogverfahren auf Augenhöhe bei umstrittenen Schienenprojekten mit Erfolg (vgl. die Dialogverfahren zu den Projekten Bremen/Hamburg-Hannover und Hanau-Würzburg/Fulda).

Der BUND hält die Straßenprojekte des BVWP 2030 wegen unzureichender Beteiligung und Alternativenprüfung deshalb für europarechtswidrig und macht dies bei Einzelklagen geltend. Auch die Änderung des Raumordnungsverfahrens vom Mai 2017 mit der Einführung einer obligatorischen frühen Beteiligung und der Prüfung der „ernsthaft in Betracht kommenden“ Trassen- und Standortalternativen reicht nicht aus, weil sie auf neue Projekte beschränkt ist und die überwältigende Mehrheit der 1.300 zur Planung anstehenden Straßenprojekte des BVWP alternativlos durchsetzen und gute Beteiligung verhindern will.

Die Verweigerung einer guten Beteiligung und offenen Diskussion trägt zur Erosion von Demokratie bei. Prof. Dr. Jan Ziekow sieht in seinem Gutachten für den 69. Deutschen Juristentag 2012 - Neue Formen der Bürgerbeteiligung? München 2012 - im ungleichen Zugang zu Entscheidungen einen Verstoß gegen das Gleichheitsprinzip des Grundgesetzes. Faktisch werden die Listen der Straßenbauprojekte intransparent zwischen den Vertretern von Regierungsparteien und ausgewählten korporativen Akteuren ausgehandelt. Der BUND schlägt ein kompakt strukturiertes Beteiligungsverfahren z.B. im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vor, das nach Prüfung aller ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen innerhalb von zwei Jahren zur Empfehlung einer Vorzugsvariante führt.

Der Gesetzentwurf macht nur selbstverständliche Vorschläge wie die Internetveröffentlichung der Unterlagen – vgl. dazu die Bundesratsstimmungnahme - oder kontraproduktive wie die Abschaffung des Erörterungstermins (EÖT), die Beteiligung abbaut. Auf der anderen Seite fordert der Koalitionsvertrag eine Belebung der Demokratie und die Einführung

neuer Formen von Bürgerbeteiligung. Offenbar gilt das nicht für Straßenbauvorhaben.

5. Als offizielles Ziel des Gesetzentwurfs wird mehr **Rechtssicherheit** genannt. Das erscheint zweifelhaft, da z.B. das Instrument der „**Vorläufigen Anordnung**“ für die Zulassung vorbereitender Maßnahmen und Teilmaßnahmen mit ihren unklaren Rechtsbegriffen („im öffentlichen Interesse“) eher zu mehr Rechtsunsicherheit und zur Schaffung von Fakten führen wird, die anders als behauptet, nicht jederzeit wieder rückgängig gemacht werden können – z.B. bei Rodungen (vgl. die detaillierten Ausführungen der BUND-Stellungnahme vom 20.6.2018).
6. Der Verzicht auf die **Aktualisierung der Lärmprognosen im AEG im Fall von Veränderungen** zerstört Vertrauen und kann zu Missbrauch und zu bewusst zu niedrigen (Lärm-)Prognosen verleiten.  
Die Hinnahme einer Differenz von 3 dB(A) hieße, dass statt 200 Güterzügen pro Tag auch 400 ohne eine neue Prognose fahren könnten. Denn eine Zunahme um 3 dB(A) impliziert eine Verdoppelung (!) der Verkehrsmenge. Diese Vorschrift wird die Proteste vermehren und intensivieren und Vertrauen zerstören.
7. Die in der Bundesrats-Stellungnahme vom 21.9.2018 vorgeschlagene Aufnahme der **Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)** in den Fernstraßen-Bedarfsplan ist abzulehnen. Sie passt nicht in die Systematik des Gesetzes. Die vorgeschlagene Anordnung des gesetzlichen Sofortvollzugs verkürzt außerdem die Rechte der Betroffenen und Bürger ohne konkreten Nachweis der Dringlichkeit.

Berlin, den 14. 10. 2018

#### **Kontakt und weitere Informationen:**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)  
Bundesarbeitskreis Verkehr  
Dr. Werner Reh  
Ossastraße 17  
12045 Berlin  
Tel. (176) 45719292  
Fax (030) 2 75 86-440  
[rehwerner2@gmail.com](mailto:rehwerner2@gmail.com)  
[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)