



Redigiertes Wortprotokoll der 85. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 5. Oktober 2020, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
E 300

Vorsitz: Daniela Kluckert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen

BT-Drucksache 19/22139

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Ausschuss Digitale Agenda

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Torsten Herbst [FDP]

b) Gesetzentwurf der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Entwurf eines Gesetzes für ein Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungsgesetz

BT-Drucksache 19/22106

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Berichterstatter/in:

Abg. Patrick Schnieder [CDU/CSU]

Anlage

Stellungnahmen: A-Drs. 19(15)394 A-F

Seite 23

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Rainer, Alois Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Hirte, Christian Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Bach, Bela Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz-Emre, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Martin, Dorothee Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Dr. Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der Sachverständigen:

Dr. Frank Fellenberg

Rechtsanwalt und Partner bei Redeker Sellner Dahs, Berlin

Jürgen Hasler

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Dr. Martin Henke

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Eleonore Lohrum

Leiterin der Rechtsabteilung Infrastrukturrecht der Deutschen Bahn AG

Hilmar von Lojewski

Deutscher Städtetag

Dirk Teßmer

Rechtsanwälte Philipp-Gerlach - Teßmer, Frankfurt/M.



Einzigster Tagesordnungspunkt

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen

BT-Drucksache 19/22139

b) Gesetzentwurf der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Entwurf eines Gesetzes für ein Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungsgesetz

BT-Drucksache 19/22106

Stellv. Vorsitzende: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zu der 85. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung zu den nachfolgenden Vorlagen: 1. Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen, Drucksache 19/22139 und 2. Gesetzentwurf der FDP-Fraktion, Entwurf eines Gesetzes für ein Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungsgesetz, Drucksache 19/22106.

Der Ausschussvorsitzende, mein Kollege Cem Özdemir, nimmt an einer parallel stattfindenden Konferenz im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft teil, sodass ich heute die Sitzung leite. Zu unserer Anhörung hier im Saal sind per Videokonferenz weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer zugeschaltet. Das Format ist den gegenwärtigen Abstandsregelungen und Beschränkungen wegen der Covid19-Pandemie geschuldet. Mit den üblichen 150 Personen, die als Abgeordnete, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Sachverständige und Publikum an einer Anhörung in einem Sitzungssaal normalerweise teilnehmen, würden wir diese Regelungen nicht einhalten können.

Gestatten Sie mir eingangs noch ein paar technische Hinweise: das Ausschusssekretariat administriert die Konferenz technisch. Sollten Sie technische Probleme haben, können Sie sich über die Chatfunktion im Videokonferenzmodul an den Teilnehmer mit dem Namen „Verkehrsausschuss“ wenden oder per Telefon 030 227 32426 anrufen. Diese Nummer finden Sie auch auf der Tagesordnung zu dieser Sitzung. Ihr Mikrofon wurde durch den Administrator zunächst stumm gestellt, damit

Hintergrundgeräusche in Ihrer Umgebung nicht für alle hörbar sind. Ich bitte daher die Mitglieder des Ausschusses bzw. die Sachverständigen, die per Web zugeschaltet sind, vor ihrem jeweiligen Redebeitrag ihr Mikrofon jeweils anzuschalten. Nach einem Redebeitrag bitte ich darum, das Mikrofon wieder zu deaktivieren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die der Sitzung über Videokonferenz als Zuhörende folgen, halten das Mikrofon bitte die ganze Sitzung über ausgeschaltet.

Zu unserer Anhörung darf ich nun alle Gäste und besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Dr. Frank Fellenberg, er ist Rechtsanwalt und Partner bei Redeker Sellner Dahs, Berlin. Herrn Jürgen Hasler vom Bundesverband der Deutschen Industrie, dort Abteilungsleiter für Mobilität und Logistik. Herr Hasler ist dankenswerterweise kurzfristig für den ursprünglich in der Einladung zur Anhörung angekündigten Dieter Posch als Experte eingesprungen. Herrn Dr. Martin Henke, Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Frau Eleonore Lohrum, sie ist Leiterin der Rechtsabteilung Infrastrukturrecht der Deutschen Bahn AG. Herrn Dirk Teßmer, er ist Rechtsanwalt bei Philipp-Gerlach – Teßmer in Frankfurt/Main. Er ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Auch per Video zugeschaltet ist Herr Hilmar von Lojewski, Beigeordneter des Deutschen Städtetags und dort Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr. Vielen Dank!

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 19(15)394 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fragen zu



notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch jeweils nochmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der an Sie gerichteten Fragen auffordern. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken, damit möglichst viele Fragen gestellt und beantwortet werden können. Das heißt, wenn beispielsweise drei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen insgesamt 15 Minuten für die Beantwortung zur Verfügung, die sie ausschöpfen können, aber nicht müssen.

Aufgrund dessen, dass die Sitzung auch als Videokonferenz stattfindet, haben wir nicht wie sonst üblich eine Uhr mit der Redezeit auf der Deckenampel. Ich bitte daher die Fragesteller und die Sachverständigen, die Redezeit auch selbst etwas im Blick zu behalten. Wir hier – also ich und das Ausschusssekretariat – verfolgen die Zeit auch mit und bei einer etwaigen Überschreitung erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus, also bis etwa 16.00 Uhr. Es sind heute zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschusssekretariat – wie üblich bei öffentlichen Anhörungen – ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Wie die aufgebauten Kameras vermuten lassen, wird diese Anhörung vom Parlamentsfernsehen aufgezeichnet und ist dann später im Internet in der Mediathek des Bundestages abrufbar.

Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU: Herr Abgeordneter Oßner, Sie haben das Wort!

Abg. **Florian Oßner** (CDU/CSU): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, vielen Dank fürs Wort! Meine zwei einleitenden Fragen würden an Herrn Dr. Frank Fellenberg gehen, wenn Sie es mir erlauben. Ein zentrales Ziel des Gesetzes ist und bleibt es, die verwaltungsrechtlichen Verfahren zu optimieren und zu beschleunigen. Würden Sie sagen, Herr Dr. Fellenberg, dass diese Ziele mit den vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden? Und welche negativen Auswirkungen gibt es aus Ihrer Sicht auf die Rechte von Bürgern und Verbänden, die immer wieder ins Feld geführt werden?

Zum Zweiten – ich mache es ganz kurz – das Raumordnungsverfahren soll ja zukünftig nur

dann durchgeführt werden, wenn es vom Vorhabenträger als zielführend angesehen wird oder wenn die Raumordnungsbehörde raumbedeutsame Konflikte sieht, wie es in der Vergangenheit auch immer der Fall war. Wie beurteilen Sie diese Regelung auch in Zusammenhang mit den ersten Fragen?

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Ich habe zwei Fragen. Eine geht an Herrn Hasler. Ein gewichtiger Bestandteil bei der Strategie der Investitionsbeschleunigung ist ja die Stärkung vereinfachter Genehmigungsverfahren, insbesondere für Ersatzneubauten, die einen erheblichen Teil unseres Sanierungsbedarfs in der Infrastruktur darstellen. Diese Ersatzneubauten für Brücken werden in der Regel ja nicht exakt an dem Ort errichtet, an dem das Bauwerk steht, das sie ersetzen, und sie werden auch aufgrund geänderter Standards oft abweichen. Wird dieser Umstand Ihrer Ansicht nach durch den Gesetzentwurf genügend gewürdigt und ist sichergestellt, dass auch für Ersatzneubauten in jedem Fall eine Plangenehmigung ausreichend ist? Das wäre die Frage Nummer eins.

Die zweite Frage, die wir stellen, hätten wir an den Herrn Posch gestellt, aber die stelle ich jetzt auch an Sie, Herr Hasler. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass neben Schienenprojekten auch Windräder davon begünstigt werden sollen. Verkehrswege sind in aller Regel in öffentlicher Hand, Windräder dagegen privat. Wie beurteilen Sie denn den Umstand, dass damit auch private Vorhaben durch die beschleunigten Vorschriften begünstigt werden?

Stellv. Vorsitzende: Wir haben ja zwei Gesetzentwürfe; vielleicht sagen Sie in Zukunft auch noch, auf welchen Gesetzentwurf sich Ihre Frage bezieht.

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Meine zwei Fragen gehen an Herrn Teßmer. Es werden in § 21 Absatz 8 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) insbesondere die Aufgaben der Enteignungsbehörde neu definiert, insbesondere bei der Frage der Unterhaltungsmaßnahmen. Mit Blick auf die Auswirkungen dieser Gesetzesentwürfe auf die Arbeit der Enteignungsbehörden unter dem Stichwort Enteignungsfristen, Haftungsrisiko, Qualität, Entscheidung, Verbindung mit erhöhten Klagerisiken und Schutz der Betroffenen: wäre es ratsam, den



neuen Absatz 8 von den für die Enteignungsbehörden geltenden Fristen nach Absatz 2 und 4 auszunehmen, weil die Enteignungsbehörden dann ja kein vorgeschaltetes Planfeststellungsverfahren an der Stelle haben?

Dann noch eine Frage zu § 15 Absatz 4 und 5 Raumordnungsgesetz (ROG). Da sieht der Gesetzentwurf vor, dass die Durchführung des Raumordnungsverfahrens zunächst erstmal beim Vorhabenträger liegt und erst in der zweiten Instanz die Raumordnungsbehörde darüber entscheidet. Wie sehen Sie diese veränderten Verfahren in der Praxis? Bedeutet das, dass dann Raumordnungsverfahren, obwohl sie vielleicht sinnvoll wären, dann nicht durchgeführt werden oder führt es dann tatsächlich zu einer Planbeschleunigung?

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Meine beiden Fragen richten sich an Herrn Hasler und beziehen sich auf den Gesetzentwurf der FDP-Fraktion. Der Bundestag hat ja in dieser Legislaturperiode die Möglichkeit geschaffen, im Bereich von Wasserstraßen und Schienenwegen selbst zum Vorhabenträger zu werden. Der Gesetzentwurf unserer Fraktion sieht vor, das auch für den Bereich der Straße zu ermöglichen. Meine erste Frage an Herrn Hasler: wie beurteilen Sie das grundsätzlich und erwarten Sie dadurch eine Beschleunigung bei strategisch wichtigen Straßenbauprojekten?

Die zweite Frage bezieht sich eigentlich auf den Kontext der aktuellen Diskussion, die wir haben. Es hat ja eine Fraktion vorgeschlagen, dass es einen Baustopp für Bundesfernstraßen gibt, also Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Da würde mich interessieren, wie sich aus Sicht des BDI eigentlich der momentane Investitionsrückstau im Bereich der Bundesfernstraßen darstellt, sowohl mit Blick auf die Sanierung, auf die notwendigen Brückenersatz- oder -neubauten etc., als auch auf den Ausbau, der notwendig wäre, um Nadelöhre zu beseitigen.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich würde zunächst gerne Herrn Teßmer zum Gesetzentwurf der Bundesregierung befragen. Zu den Fragen, die der Kollege Stein schon gestellt hat, die auch auf meinem Zettel stehen, möchte ich noch zwei weitere Fragen hinzufügen. Erstens: warum würden Sie einem Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung beim Bau von Oberleitungen und Lärmschutzwänden nicht zustimmen?

Und die zweite Frage ist sehr viel allgemeiner und bezieht sich auf unsere Kritik, dass die bisherigen Planungs- und Investitionsbeschleunigungsmaßnahmen und -gesetze, die die Bundesregierung in der Vergangenheit beschlossen hat, aus unserer Sicht nicht ausreichend evaluiert sind, sodass wir nicht mit Sicherheit sagen können, worin eigentlich die Probleme bestehen und ob solche Maßnahmen wirklich dazu führen, dass es insgesamt schneller vorangeht mit dem Ausbau der Eisenbahn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Dr. Henke und Herrn von Lojewski und ich frage zum Gegenstand dessen, was nicht im Gesetz steht, aber aus meiner Sicht in das Gesetz reingehört. Das ist das Thema Beschleunigung bei den Verfahren für die städtischen Nahverkehrssysteme, also sprich „die leichte Schiene“, der Regelungskreis Personenbeförderungsgesetz. Wir haben ja erfreulicherweise jetzt einen deutlichen Mittelaufwuchs bei den GVFG-Bundesmitteln und dort die Möglichkeit, eben nicht nur Aus- und Neubauten, sondern komplexe Ersatzmaßnahmen auch mit Bundesmitteln zu finanzieren. Jetzt müssen natürlich die Planungen auch dazu führen, dass diese Gelder abgerufen werden und dass entsprechend die Realisierung stattfindet. Heute ist es so, wenn Sie nur eine Haltestelle barrierefrei ausbauen wollen und dort die Gleise verlegen, sind Sie sofort im Planfeststellungsverfahren und im Gegensatz zur „schweren Schiene“ wird das Thema Bahnhöfe etc. oder Haltepunkte überhaupt nicht adressiert. Ich stelle nochmal die Frage: aus Ihrer beider Sicht, was müsste eigentlich für die Nahverkehrssysteme getan werden? Was könnte man da an der Stelle eigentlich machen, vielleicht vergleichend zu dem, was jetzt im Allgemeinen Eisenbahngesetz geändert werden soll? Generell, was müsste eigentlich hinein in so ein Gesetz, das den Titel „Investitionsbeschleunigungsgesetz“ trägt?

Stellv. Vorsitzende: Damit wären wir am Ende der ersten Fragerunde und kommen in die Antwortrunde. Herr Hasler, Sie haben vier Fragen gestellt bekommen und ich bitte Sie um Beantwortung.

Jürgen Hasler (BDI): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Meine Damen, meine Herren, ich fange der Reihe nach an. Herr Dr. Spaniel fragte nach den Ersatzneubauten am Beispiel der Brücken, ob der Gesetzentwurf hier Vorteile bringe. Wir tun uns



schwer, diese Vorteile zu sehen. Das gilt allerdings für alle Brückenbauwerke, weil der Begriff der Ersatzneubauten so eng gefasst ist, dass sie im Grunde genommen keine Kapazitätserweiterung darstellen können. Sie müssen diese Brücken an den gleichen Stellen wieder errichten. Das erscheint weder für den Bauträger, noch letztlich für die Nutzer der Brücken praktikabel zu sein. Wir hätten uns gewünscht, dass es möglich ist, neben der bestehenden Brücke eine Ersatzbrücke zu bauen, nach vereinfachtem Planverfahren, um dann gegebenenfalls die Brücke abzureißen, wenn sie nicht mehr sanierungsfähig ist und das ist ja bei Ersatzneubauten der Fall; aber dass man hier die Möglichkeiten hat, etwas pragmatischer damit umzugehen.

Die zweite Fragestellung von Dr. Spaniel ging in Richtung der Windräder, die hier eindeutig im Gesetzentwurf der Regierung genannt sind, und die vereinfachten Verfahren für die Aufstellung. Das finden wir gut. Für Private ist das sicherlich ein Anreiz oder gibt auch einen gewissen Rahmen an Rechtssicherheit.

Ich würde das jetzt ungern noch weiter kommentieren wollen und gehe dann weiter zu den beiden Fragen von Herrn Herbst, die im Grunde genommen zwei Gesetzentwürfe miteinander vergleichen. Nämlich einerseits das Maßnahmengesetz, das dieses Haus schon passiert hat. Hier haben Sie insgesamt zwölf Einzelprojekte als Pilotvorhaben aus dem Bereich Wasserstraße und Schiene genannt. Der Entwurf der FDP-Bundestagsfraktion setzt hier gänzlich andere Akzente. Hier geht es nicht darum, eigene Pilotvorhaben zu benennen, sondern abstrakt nachvollziehbare Kriterien zu definieren, vier an der Zahl, anhand derer man Maßnahmengesetze entwickeln kann. Es ist ein Maßnahmenvorbereitungsgesetz. Das hat insofern den Charme, dass man sich nicht im Vorfeld parlamentarisch darüber auseinandersetzen muss „Was wollen wir denn nun?“ und „Was wollen wir nicht?“, sondern dass man sagt: wenn planungsreife Vorhaben über einem Zeitraum von sieben Jahren beispielsweise noch nicht angefasst wurden, dass man diese dann über den gesetzgeberischen Druck vorantreiben will – insbesondere, wenn es Vorhaben von übergeordneter Bedeutung gibt. Hier sind beispielsweise die transeuropäischen Netze für alle Verkehrsträger gleichermaßen

genannt, wo natürlich, wenn man die aktuelle politische Lage betrachtet, es doch sehr „hakt“ und hier vielleicht die Chance gegeben ist, dass man bei diesen ausgewiesenen Projekten gut vorankommt, wenn man das Verfahren auf ein Gesetzgebungsverfahren hebt.

Die zweite Frage von Herrn Herbst bezog sich auf den allgemeinen Punkt „Investitionsstau/Ausbau von sogenannten Nadelöhren“. Ich will das mal aus der Sicht der Industrie sagen: wir haben mehrere Befragungen, die wir nicht selber durchführen, aber auf die wir uns gerne beziehen. Eine davon hat das Institut der deutschen Wirtschaft mit dem Ergebnis durchgeführt, dass rund 72 Prozent der Unternehmen in Deutschland mit der Verkehrsinfrastruktur, namentlich Straßenverkehrsinfrastruktur, dergestalt unzufrieden sind, dass sie hierdurch negative Auswirkungen für ihre Geschäftstätigkeit sehen. Wenn ich etwas tiefer in eigene Befragungen gehe, die wir bei unseren Mitgliedern durchführen, dann gilt das für alle Verkehrsträger gleichermaßen. Ich brauche nicht an das Niedrigwasser am Rhein von 2018 zu erinnern oder wenn es unglückliche Sperrungen auf Schienenwegen gibt – da muss man „Rastatt“ vielleicht in Erinnerung rufen – und genauso auf der Binnenwasserstraße ein Unglück mit dem Tankschiff „Waldhof“. Also, ich versuche das jetzt mal verkehrsträgerneutral zu schildern: es reicht eben nicht aus, wenn man mehr Geld zur Verfügung stellt, sondern es ist erforderlich, rasche Planungsverfahren, rasche Umsetzungsverfahren auf den Weg zu bringen. Und wir stellen fest – es gilt für alle Infrastrukturen, aber auch Standortprojekte –, dass sich die Dauer immer weiter in die Länge zieht. Und auf der anderen Seite müssen wir feststellen: in den letzten zehn Jahren, um diese Zahl mal zu nennen, haben sich die Verfahrensdauern verdoppelt. Und wir stellen eine große Verunsicherung bei den nachgeordneten Behörden fest, die dann zahlreiche Gutachten, vielleicht auch überflüssige oder überzählige Gutachten, anfordern. Ich glaube, Herr Fellenberg hat das in seiner Stellungnahme sehr gut skizziert. Im Grunde genommen müssen wir hier massiv entschlacken und Wege finden, wie wir diese Genehmigungsverfahren wieder vereinfachen. Und da halte ich beide Gesetzesentwürfe für geeignet, das ist vielleicht nochmal wichtig, hier zu erwähnen, dass der Entwurf der Regierung hier wichtige Akzente



setzt und konkrete Verbesserungsvorschläge benennt. Wir hätten uns an manchen Stellen gewünscht, dass sie noch weitergehen. Wir haben das in unserer Stellungnahme wohl alles ausgeführt, teilweise auch die europäische Ebene berücksichtigt. Nichtsdestotrotz ist es ein richtiger Schritt in die richtige Richtung und ich denke, dass der Entwurf der FDP-Fraktion diesen durchaus noch ergänzen kann, indem man eben gerade bei den Bundesfernstraßen vergleichbare Akzente setzt, die man schon im Maßnahmengesetz für die Verkehrsträger Schiene und Bundeswasserstraßen vorgezeichnet hat.

Stellv. Vorsitzende: Jetzt bitte ich Herrn Teßmer aus dem weiten „www“ zur Beantwortung der Fragen. Sie haben ebenfalls vier Fragen.

Dirk Teßmer (Rechtsanwälte Philipp-Gerlach - Teßmer): Ich möchte hierauf gerne in Kurzform antworten. Zunächst einmal zum § 21 Absatz 8 AEG: ich glaube, hier hat der Gesetzentwurf sich noch nicht hinreichend vergegenwärtigt, welche Reichweite diese Maßnahmen haben können, was auch an der Definition der Unterhaltungsmaßnahme liegt, die hier vom Gesetzgeber vorgenommen worden ist. Das sind ja nicht immer per se kleine Eingriffe oder Betretungsrechte oder Rückschnitt von Bäumen oder Sträuchern, sondern das können hier ja auch weitergehende Maßnahmen sein, etwa bei Ersatzneubauten, die vielleicht nicht am gleichen Ort stattfinden oder die von den Bauarbeiten her vielleicht einen intensiven Grundstückseingriff mit sich bringen, bis hin zum nötigen Abriss von Gebäuden. Und all dies kann von Enteignung und Besitzinweisung für Unterhaltungsmaßnahmen gedeckt sein – nach dem Wortlaut, so wie er jetzt gegenwärtig vorliegt. Und die Enteignungsbehörde hat natürlich immer dann, wenn ihr kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, der enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet und insoweit die Problematik erfasst hat, ein ganz anderes Prüfprogramm zu bewältigen, als dies der Fall ist, wenn der Beschluss vorliegt. Hier muss die Besitzinweisungs- und Enteignungsbehörde sich die gesamte Rechtfertigung dieses Eingriffs, und sei es auch nur zu Unterhaltungsmaßnahmen, im Prinzip genau anschauen und prüfen und kann das unmöglich innerhalb der Frist der Vorschrift des § 21 Absatz 2 bzw. Absatz 4 machen. Die Vorschrift geht ja davon aus, dass im Prinzip die ganze Planung bereits dem Grunde

nach geprüft ist und jetzt nur noch Details der Besitzinweisung bzw. Enteignung zu prüfen sind. Das ist aber natürlich nicht der Fall, wenn es keinen Planfeststellungsbeschluss gibt. Hier ist dringend zu empfehlen, entweder den Begriff der Unterhaltungsmaßnahme eingeschränkt zu definieren oder die Entfristung vorzunehmen, weil die Behörden das unmöglich innerhalb der ihnen gesetzten Fristen werden leisten können. Und dann stellt sich ja die Frage, auch hinsichtlich der Haftungspflicht, was es bei Nichteinhaltung der Fristen bedeutet, wenn sich dadurch dann Verzögerungen ergeben.

Ich komme somit zum § 15 Raumordnungsgesetz und den beiden hierzu gestellten Fragen. Also zunächst einmal möchte man hier eine Beschleunigung erreichen. Die wird allerdings nur dann eintreten, wenn im Nachgang eines Raumordnungsverfahrens in der Tat sehr kurzfristig auch das weitere Planungsverfahren eingeleitet wird. Das sieht der Gesetzentwurf auch vor. Er sieht es allerdings nur im Hinblick auf ein „wünschenswert“ vor, es „soll“ möglichst zeitnah die Planfeststellung – oder wie die Zulassung eben lautet; es muss ja nicht per se eine Planfeststellung sein – stattfinden. Aber die Fristsetzung erfolgt eben nicht und wenn dann ein großer Zeitraum dazwischen liegt, der dann vom Vorhabenträger zu verantworten ist, dann wird vom Zulassungsverfahren her eine Erleichterung nicht mehr in der Art und Weise vorhanden sein, wie man das wollte und Doppelprüfungen sind dann unausweichlich. Zum einen, weil da zu lange Zeiträume gewesen sind oder der Sachverhalt neu ermittelt werden muss. Zum anderen vielleicht auch, weil die Prüftiefe nicht hinreichend war. Das heißt, wenn man den Beschleunigungseffekt mitnehmen will, dann muss allerdings auch die Raumordnungsentscheidung ordentlich befristet sein und dann innerhalb einer vom Gesetzgeber zu definierenden Frist auch das nächste Verfahren eingeleitet werden, um hier wirklich die Beschleunigung mitnehmen zu können. Ansonsten verpufft es an der Stelle.

Vielleicht an der Stelle auch zu der im Kontext stehenden Frage, wie gut das evaluiert ist: nach meinem Kenntnisstand – und ich habe mich relativ intensiv mit diversen Planbeschleunigungsverfahren beschäftigt, die schon gelaufen sind – ist das an der Stelle eigentlich relativ wenig evaluiert. Die meiste Zeit dieser Planungsprozesse ist



sicherlich der Erstellung der Planungsunterlagen geschuldet und ein nur verhältnismäßig geringerer Anteil dem eigentlichen Planverfahren, geschweige denn den Rechtsmittelverfahren, welches dann noch den kleinsten Teil einnimmt. Das heißt, Beschleunigungseffekte sind hier eigentlich nur noch im geringen Bereich von wenigen Monaten, vielleicht sogar nur Wochen, zu erreichen, indem man diese Verfahren immer weiter strafft und kürzer gestaltet. Man wird an den Punkt kommen, wo man sagt: viel schneller geht es eben nicht, um ein komplexes Vorhaben ordnungsgemäß überprüft zu bekommen. Die Beschleunigungseffekte, die hier noch zu erreichen sind, halte ich für sehr gering und da sollte man eher darauf achten, dass nicht die Prüfung irgendwann zu oberflächlich wird.

Noch ein Punkt zum Absatz 5 im ROG: hier wird im Prinzip ein Systemwandel praktiziert, indem man stark auf den Vorhabenträger abstellt. Ich meine, die Raumordnung ist ein wichtiger Belang, da sollte es eigentlich ein staatliches Interesse daran geben, die Raumordnung entsprechend durchzusetzen. Hier besteht zwar die Möglichkeit, das später noch zu verlangen, auch wenn der Vorhabenträger es nicht gewünscht hat, aber die Intention ist im Prinzip, es erstmal in das Belieben oder in den Entscheidungsbereich des Vorhabenträgers zu stellen. Eigentlich geht es hier um Belange, die der Öffentlichkeit obliegen und da sollte es nicht der Vorhabenträger sein, der darüber zunächst einmal das erste Votum abgibt. Da würde ich eher empfehlen, eine Konzentrationswirkung der Planfeststellung auch auf die Raumordnung klar zu definieren. Wenn man das zeitgleich durchführt, hat man ein Verfahren gespart. Dementsprechend kann man im eigentlichen Planfeststellungsverfahren auch die Bereiche der Raumordnung praktizieren. Das wird zum Teil auch schon gemacht, ist aber in Deutschland uneinheitlich geregelt und auch in der Sichtweise uneinheitlich. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung auf die Raumordnung zu erstrecken wäre meiner Ansicht nach der bessere und „beschleunigendere“ Weg.

Ich komme noch zu der Frage nach der Entbehrlichkeit oder der Frage, ob eine UVP in jedem Fall bei diesen Leitungsausbauten im Eisenbahnkontext entbehrlich ist. Ich sehe das deswegen kritisch, weil das an der Stelle kaum an Kilometern festgemacht werden kann bzw. daran, wie lang die

Strecke ist. Es ist letztlich eine Frage des Einzelfalls, wo die Leitungen entlanggeführt werden, ob hier artenschutzrechtliche Belange zu berücksichtigen sind, ob bestimmte Gegebenheiten vorliegen – Flugbeziehungen von Vögeln oder von anderen Flugtieren, Zerschneidungswirkungen durch Lärmschutzwände, sonstige nachteilige Auswirkungen auf Umweltgüter, Schallreflektionen, zerschneidende Wirkungen im Landschaftsbild. Das alles ist relativ schwierig pauschal zu erfassen und sicherlich nicht an 5 oder 15 km festzumachen. Also hier empfehle ich ganz klar, es der Vorprüfung im Einzelfall zu überlassen, ob die UVP durchgeführt werden muss oder eben nicht, wenn das Voruntersuchungsergebnis entsprechend ausfällt.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Teßmer! Und als nächstes bitte ich Herrn Dr. Fellenberg, die zwei Fragen zu beantworten.

Dr. Frank Fellenberg (Rechtsanwälte Redeker Sellner Dahs): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Die beiden Fragen von Herrn Abgeordneten Oßner betreffen den Regierungsentwurf, der erste Teil betrifft das verwaltungsgerichtliche Verfahren, der zweite Teil die Raumordnung. Die Frage war, ob das verwaltungsgerichtliche Verfahren optimiert wird und ob dadurch dann im Gegenzug die berechtigten Interessen von Dritten zurückgestellt werden – so einen gewissen Beschleunigungseffekt kann man sich von den Maßnahmen versprechen. Ich gehe aber nicht davon aus, dass die Rechtsposition von Betroffenen, von Verbänden und von Gemeinden signifikant beeinträchtigt wird. Es gilt zunächst einmal für die vorgesehene Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Oberverwaltungsgerichte. Hier ist ja vorgesehen, dass zukünftig mehr Klagen und mehr Eilanträge in die Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte fallen. Das betrifft dann insbesondere die Zulassung von Windenergieanlagen, aber auch z. B. von allen Landesstraßen. Die Rechte Dritter werden hierdurch nicht beschnitten, da sich am Umfang der gerichtlichen Kontrolle letztlich nichts ändert. Zwar entfällt für die Beteiligten, und zwar für alle Beteiligten, die zweite Instanz, die zweite Tatsacheninstanz, aber auch wenn derzeit das Verwaltungsgericht in erster Instanz zuständig ist, entscheidet, und dann die Berufung



zugelassen wird, entscheidet ja doch das Oberverwaltungsgericht wieder über die Sach- und Rechtslage. Die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte hat im Wesentlichen drei Vorteile, wenn man das mal etwas verknappend zusammenfasst. Zum einen ist es der Instanzenzug, der verkürzt wird, sodass Entscheidungen dann tendenziell schneller Rechtskraft erlangen. Im Eilrechtsschutz ist dann das Oberverwaltungsgericht sogar die einzige Instanz. Zweitens können sich die Gerichte stärker spezialisieren. Es ist einfacher, bei den in Deutschland vorhandenen 15 Oberverwaltungsgerichten spezialisierte Senate zu schaffen, als wenn Sie das bei allen 51 Verwaltungsgerichten versuchen und dort spezialisierte Kammern einrichten wollten. Und drittens bildet sich bei einer zentralisierten Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auch schneller für das jeweilige Land eine einheitliche Rechtsprechungslinie heraus. Das ist dann auch für alle Beteiligten von Vorteil. Ganz wichtig ist dann aber, dass die Länder die Oberverwaltungsgerichte auch dementsprechend personell ausstatten, denn sonst bleibt die Beschleunigung aus. Zweiter großer Bereich im Bereich der Änderungen: Verwaltungsgerichtsordnung. Das betrifft den gesetzlichen Sofortvollzug, insbesondere auch die Windenergieanlagen, die davon erfasst werden. Die Regel ist, wie sie alle wissen, dass Rechtsbehelfe von Dritten aufschiebende Wirkung entfalten, also ist eine Zulassung angefochten, dann kann sie grundsätzlich nicht ausgenutzt werden, soweit nicht behördlich oder gerichtlich der Sofortvollzug angeordnet ist. Für bestimmte Vorhaben ist dieser Sofortvollzug gesetzlich angeordnet. Wenn dann eine Gemeinde, ein Einwohner oder ein Umweltverband verhindern möchte, dass die Zulassung ausgenutzt wird, bevor abschließend über die Rechtmäßigkeit entschieden ist, dann müssen sie als erstes tätig werden, das ist also eine Veränderung der Verfahrenslast. Das ändert aber nichts daran, dass letztlich immer in diesen Fällen die Verwaltungsgerichte über den Eilrechtsschutz entscheiden. Der Rechtsschutz bleibt also gewährleistet, auch in den Fällen eines gesetzlich angeordneten Sofortvollzugs. Das Verfahren des gerichtlichen Eilrechtsschutzes, das ist insgesamt noch viel zu wenig strukturiert und dort besteht nach wie vor erheblicher Reformbedarf, aber das ist wahrscheinlich Gegenstand einer anderen Novelle. Immerhin hat der gesetzliche Sofortvollzug

aber auch eine inhaltliche Komponente, denn der Gesetzgeber bringt dadurch zum Ausdruck, dass die Vorhaben, die davon erfasst sind, dass an der Umsetzung dieser Vorhaben ein besonderes Interesse besteht. Also das Parlament verpasst diesen Vorhaben, wenn man so möchte, einen gewissen Rückenwind und dieser parlamentarische Rückenwind, der erfasst dann zukünftig mehr Verfahren als bisher. Die Gerichte müssen das in den Eilverfahren entscheiden und vor allem dann, wenn sie noch keine zuverlässige Aussage zu den Erfolgsaussichten in der Hauptsache treffen können. Also auch damit ist eine gewisse Verschiebung der Ausgangsposition prozessualer Art verbunden, aber die scheint mir hinnehmbar, weil letztendlich immer eine Einzelfallprüfung erfolgt.

Ich sehe bei einer Regelung, wenn ich das kurz anmerken darf, einen Korrekturbedarf: der gesetzliche Sofortvollzug. Der ist auch vorgesehen nach dem Regierungsentwurf allgemein für die Zulassung von Infrastrukturvorhaben im Bereich der digitalen Infrastruktur und im Bereich des Verkehrs und die Regelung ist nicht hinreichend bestimmt und das ist für die Praxis sehr problematisch, weil man zu jeder Zeit wissen muss, ob eine Zulassung denn nun vollziehbar ist oder nicht. Die Regelung sollte daher präziser gefasst werden. Und zudem ist für Eilanträge des Klägers auch keine Frist vorgesehen, das ist bei den bestehenden entsprechenden Regelungen in den Fachgesetzen anders, z. B. im Bundesfernstraßengesetz. Deshalb würde es näher liegen, erst einmal dort die Regelung zum gesetzlichen Sofortvollzug zu erweitern.

Das zum Bereich des gerichtlichen Rechtsschutzes und die zweite Frage, die Sie gestellt hatten, Herr Abgeordneter Obner, betrifft das Raumordnungsverfahren. Da kann ich anschließen an das, was Herr Teßmer eben gesagt hat, aber mit etwas anderem Akzent. Also ich möchte nochmal in Erinnerung rufen, wozu das Raumordnungsverfahren dient. Es soll dort für bestimmte raumbedeutsame Maßnahmen und Planungen die Raumverträglichkeit geprüft werden und zwar vorgelagert, noch vor Einleitung des Zulassungsverfahrens. Und dieses Verfahren ist recht aufwändig. Sie brauchen eine Öffentlichkeitsbeteiligung und Sie müssen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen. Beides ist übrigens unionsrechtlich gar nicht gefordert. Nun könnte man meinen, dass



diese Prüfung im Raumordnungsverfahren das anschließende Zulassungsverfahren, also das Planfeststellungsverfahren oder emissionschutzrechtliches Genehmigungsverfahren dann substanziell entlastet. Das ist aber gar nicht der Fall. Die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung wird in dem Zulassungsverfahren vollständig von der zuständigen Behörde geprüft und dafür muss man auch nicht zukünftig eine Konzentrationswirkung anordnen, das gilt jetzt schon. Deshalb macht es auch für die Prüfung auf dieser Zulassungsebene keinen Unterschied, ob man vorlaufend ein Raumordnungsverfahren durchgeführt hat oder nicht. Das wiederum kann letztlich auch gar nicht anders sein, weil im Raumordnungsverfahren das konkrete Vorhaben überhaupt noch nicht feststeht und die Konflikte, die maßgeblichen Konflikte, die treten dann oft erst auf der Ebene des Zulassungsverfahrens ein und dementsprechend hat die raumordnerische Beurteilung, mit der das Raumordnungsverfahren abschließt, auch keine Bindungswirkung für das Zulassungsverfahren. Es ist lediglich eine gutachterliche Äußerung und das führt dann zu Enttäuschungen. Die betroffene Öffentlichkeit und auch der Vorhabenträger fragen sich, wozu das vorgelagerte Verfahren eigentlich gut ist. Die Funktion des Raumordnungsverfahrens wird oft auch dahingehend missverstanden, dass man am Ende dann eine Rangfolge unter verschiedenen Trassen oder Standortvarianten hat. Auch das ist nicht der Fall! Das leistet das Verfahren nicht und dementsprechend ist das neue Antragserfordernis, was jetzt vorgesehen ist, zu begrüßen, was eine flexible Handhabung ermöglicht und wenn der Vorhabenträger sich im konkreten Fall einen Mehrwert davon verspricht, gibt er durchaus praktische positive Erfahrungen und wird es auch beantragen. Jetzt kommt wieder die kleine Kritik: der Gesetzentwurf bleibt dort auf halbem Wege stehen, denn auch wenn der Vorhabenträger die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht beantragt, soll die zuständige Behörde das Verfahren durchführen, wenn sie raumbedeutsame Konflikte befürchtet. Diese Schwelle, die ist sehr niedrig, denn wenn raumbedeutsame Konflikte nicht zu befürchten sind, dann muss man auch jetzt schon kein Raumordnungsverfahren durchführen. Ja, das Verfahren ist dann überflüssig und da kann man auch heute schon darauf verzichten. Es kommt

noch hinzu, dass nach der Begründung des Regierungsentwurfs ein Konflikt schon dann vorliegen soll, wenn bei Straßen, Schienen oder Leitungsvorhaben großräumige Trassenalternativen möglich sind und in Rede stehen. Das, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, ist immer der Fall bei den Vorhaben, dementsprechend werden sie dann ungefähr da wieder landen, wo man jetzt auch schon steht. Deshalb sollte man, das wäre eine relativ einfache Änderung, die Schwelle etwas erhöhen, indem man zumindest erhebliche Konflikte fordert und außerdem statt einer Soll-Vorschrift eine Kann-Vorschrift vorsieht. Zweiter Kritikpunkt – damit bin ich auch schon fast fertig – betrifft das neue Anzeigeverfahren. Das soll der zuständigen Behörde die Prüfung ermöglichen, ob man ein Raumordnungsverfahren einleitet und hier sollen nun die gleichen Unterlagen eingereicht werden, die man jetzt schon für ein Raumordnungsverfahren erstellen muss. Das ist etwas umständlich und damit wird der mögliche Beschleunigungseffekt schon wieder zunichte gemacht. Auch das könnte man mit relativ wenig Aufwand korrigieren.

Ich möchte aber trotzdem lieber noch mit etwas Positivem schließen – von den Punkten, die die Ausgestaltung des Raumordnungsverfahrens betreffen und das ist die Digitalisierung, die man dort verstärkt. Das ist wirklich sehr zu begrüßen, das gilt insbesondere auch für die Änderung, dass zukünftig die Verfahrensunterlagen nicht mehr öffentlich ausgelegt werden sollen, sondern digital im Internet. Die Kritik, die man da gelegentlich daran hört, es würden dann Teile der Bevölkerung nicht erreicht, die geht an der Wirklichkeit vorbei. Es verhält sich in der Praxis nämlich genau umgekehrt. Es ist so, dass die bisherige Art der Auslegung, wo man dann vor Ort ausgelegte Unterlagen einsehen muss, kaum genutzt wird. Mit der Online-Beteiligung erreichen Sie die Bevölkerung besser und durchaus nicht nur jüngere Personen. Und da sollte man gleich bei den Planfeststellungsverfahren weiter machen. Da hat der Gesetzgeber mit dem Planungssicherstellungsgesetz meines Erachtens den richtigen Weg eingeschlagen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Fellenberg! Und wir kommen zu Herrn Dr. Henke.

Dr. Martin Henke (VDV): Vielen Dank Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Auch vielen Dank für die Einladung hierher. Sie führt mich



sozusagen an den Anfang meines beruflichen Werdeganges zurück. Meine erste Einladung in den Bundestagsverkehrsausschuss war zum Thema „Planungsrecht“. Ich war damals der Gesetzesreferent für das Planungsbeschleunigungsgesetz. Es ist ganz interessant, dass auch nach 27 Jahren viele der Fragen wieder hier auftauchen. Es gibt aber auch ganz andere. Nur die Digitalisierung, die war damals noch nicht auf der Tagesordnung.

Die Frage ging darum, ob auch das Personenbeförderungsgesetz mit seinen Schienenstrecken in die Gesamtregelung einbezogen werden sollte. Ich bin ganz klar der Auffassung – ja sollte es! Man hat jetzt dankenswerterweise Voraussetzungen geschaffen durch das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, durch die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und die entsprechend aufgestuften Mittel. Das dürfte dazu führen, dass jetzt zahlreiche Überlegungen konkret werden, auch gerade im städtischen ÖPNV zu neuen Projekten zu kommen. Das ist auch das, was gewollt wird. Wenn es mit den bisherigen Mitteln des Planungsrechtes ablaufen würde, dann würde es mit ziemlicher Sicherheit viele Jahre dauern, bis die dann tatsächlich in dem Bereich angekommen ist, wo dann wirklich Mittel abfließen. Aber genau das ist ja eben etwas, was auch erreicht werden soll. Es soll nicht nur Planungen geben, sondern es soll auch gebaut werden. Es sollen Mittel abfließen, die ja in den nächsten Jahren kontinuierlich steigen werden. Insofern besteht ein großes Interesse der Allgemeinheit und sicherlich auch des Bundes insgesamt an einem stetigen Mittelabfluss und einer raschen Planung. Was auch daran liegt, dass ja wenig in den Schubladen liegt. Man ging ja unter dem Gesichtspunkt des Entflechtungsgesetzes noch davon aus, dass die Mittel noch lange niedrig sein würden oder überhaupt in einigen Bereichen nicht mehr zur Verfügung stünden. Dementsprechend ist die Zeitnot gerade in dem Bereich besonders groß und das Interesse auch besonders hoch, hier zu gleichen Regelungen zu kommen. Ohnehin ist es natürlich insgesamt auch jetzt mal aus rein praktischen Gründen sinnvoll, wenn das Planungsrecht in den verschiedenen Verkehrsarten möglichst ähnlich oder gleich bleibt. Ich erinnere mich noch gut, wie ich damals an dem Gesetzentwurf gearbeitet habe, und dass es auch relativ einfach war, weil man eben tatsächlich die Regelungen alle übertragen

konnte. Das führt auch zu Synergieeffekten und man könnte dementsprechend auch relativ rasch bei einer Ergänzung des Entwurfs um die entsprechenden Regelungen beim Personenbeförderungsgesetz nachlegen, AEG analog im Prinzip. Also insgesamt ein Plädoyer dafür, auch hier das Personenbeförderungsgesetz mit einzubeziehen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Henke! Wir schalten noch einmal ins Internet, Hilmar von Lojewski bitte mit einer Frage.

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag): Vielen Dank, Frau Vorsitzende Kluckert, meine sehr verehrten Abgeordnete! Herr Kühn, ich bin gefragt worden, ob denn die Beschleunigung im Bereich Schiene für das PBefG nicht aus unserer Sicht auch angeraten wäre und ich kann mich da nur vollumfänglich Herrn Dr. Henke anschließen. Ich will aber nicht versäumen dazu ein paar Anmerkungen zu machen. Viele fragen sich ja: warum geht es nicht schneller und warum baut ihr eigentlich nicht so gute Beispiele weiter aus wie den Solinger O-Bus, den Sie analog auch in Eberswalde und in Essen finden oder eben warum dauert es, nicht nur in Berlin, mindestens eine Dekade, bis denn so eine Straßenbahnlinie verlängert wurde? Man könnte auch fragen: warum baut ihr nicht noch mehr Seilbahnen? Das hat zumindest bezogen auf die beiden ersten Fälle eindeutig damit zu tun, dass die Verfahren sowohl für O-Busse wie auch für Straßenbahnen für uns ausgesprochen aufwändig sind. Leider hat uns der EuGH die Präklusionswirkung aus der Hand genommen, da sind wir allerdings alle in einem Boot, Leidende. Nämlich sowohl für den Fernverkehr, wie auch für den Nahverkehr. Die Präklusionswirkung wirksamer zu gestalten und Europa dazu zu bewegen, dass es möglich ist, diese Präklusion auch verfahrensbeschleunigend zu nutzen, wäre zum Beispiel mal – wenn wir über das, was alles noch fehlt, reden wollten – ein ausgesprochen verdient Unterfangen. Seilbahn ist eine andere Geschichte und vielleicht hilft uns ja mal ein Blick auch in andere gesetzliche Voraussetzungen. In Deutschland regeln wir die Seilbahnen, von denen wir in Zukunft hoffentlich sehr viel mehr noch haben werden als gegenwärtig, auch im urbanen Bereich, über die jeweiligen Landesgesetze. Und wenn wir dazu mal einen Blick nach Österreich werfen – da haben wir ja bekanntermaßen



mehr Seilbahnen als in Deutschland –, dann hilft es vielleicht auch, dass man sieht, dass eine Seilbahngenehmigung in vier Paragraphen abgehandelt werden kann und zwar auch unter Ausschluss der aufschiebenden Wirkung. Die österreichischen Kolleginnen und Kollegen unterliegen wahrscheinlich genauso der Präklusion wie wir auch, vielleicht gehen sie damit anders um, das weiß ich nicht. Aber all das, was beschleunigt, hilft natürlich dem ÖPNV. Und um den Kreis zu schließen, selbstredend und darauf haben wir bereits sowohl in der Reformkommission Großbauvorhaben, wie auch in dem Innovationsforum Planungsbeschleunigung BMVI hingewiesen: all das, was auch auf kommunaler Ebene hilft, Verfahren zu beschleunigen, muss natürlich kommen. Deshalb ist es uns wirklich auch unverständlich, warum das PBefG hier unverändert keine Berücksichtigung findet.

Die weiteren gesetzgeberischen Aufträge oder immanenten Bitten, die habe ich ja jetzt schon deutlich gemacht. Wenn wir in Zukunft den ÖPNV stärken wollen, dann müssen wir dafür Linien schließen, neue Linien bauen, bestehende ausbauen und das geht nur mit einer Verfahrensbeschleunigung, weshalb wir aus der kommunalen Perspektive die Gesetzentwürfe in ihrer Intention für gut und richtig halten. Was die Stockfehler angeht, darauf haben die Kundigeren unter uns heute schon hingewiesen. Ich bin, glaube ich, der einzige Nichtjurist als Stadtplaner in dieser Runde und das würde uns natürlich helfen, den Klimaschutzziele, der Lebensqualität in den Städten schneller und wirksamer Rechnung zu tragen. Heute hängt es an den Verfahren und zwar nicht nur an der Erstellung der Planunterlagen, wie wir vorhin gehört haben, sondern natürlich auch an den nachfolgenden Auseinandersetzungen. Gerade Fristen, Präklusion und auch Fiktionsfristen sowie weitere Möglichkeiten eingeräumt zu bekommen, ist aus kommunaler Sicht in jedem Fall hilfreich. Deshalb unser Appell, sich das auch nochmal daraufhin anzuschauen, was denn beschleunigend wirkt. Und seien Sie gewiss, selbst auf der kommunalen Ebene sind wir bereit, dafür auch selbst unsere Klagerechte – wenn auch nicht hinten anzustellen –, so zumindest auch reduziert zu sehen, weil das ist ja eine durchaus direkte Implikation dieses Vorhabens, was wir als Kommune gegenüber den Großbauvorhaben in dem Umfang als Einrede geben können wie das bisher der Fall

war. Und das wird sich natürlich bei Großbauvorhaben, wie der Linienführung einer Bundesautobahn oder die ausbleibende Untertunnelung einer Bahnlinie oder was wir uns auch sonst alles vorstellen können, das gegen die Interessen einer Kommune laufen kann, auswirken. Wir stützen dieses Vorhaben in seiner Grundintention und halten es unsererseits für erforderlich, hier in den genannten Punkten noch „nachzustreiten“. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Damit sind wir am Ende der ersten Runde und treten in die zweite Runde ein. Kollege Donth von der CDU/CSU Fraktion hat als erster das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Vorsitzende! Vielen Dank auch der Dame und den Herren Sachverständigen für die Erläuterungen! Ich habe nun zwei Fragen an Frau Lohrum. Die erste Frage: der Bundesrat hat uns ja zahlreiche Änderungswünsche übermittelt. Wie bewerten Sie denn, das aus Ihrer praktischen Sicht? Bringen die Beschleunigung und sollte der Katalog der planfeststellungsfreien Maßnahmen eventuell sogar noch um weitere Punkte ergänzt werden – also im vorliegenden Entwurf der Bundesregierung? Und können Sie denn auch beziffern, aus Ihrer Praxissicht, wie sich das vielleicht auch in Zahlen auswirkt? Doppeln wir dadurch die Maßnahmen, die schneller gemacht werden können, verfünffachen wir sie, wenn wir diese Vorschläge übernehmen? Gerade speziell auch der Bundesrat schlägt ja vor, die 15-km-Grenze, die bisher für Elektrifizierung vorgesehen ist, auf 50 km heraufzusetzen. Kann man da was sagen? Gibt es überhaupt Fälle mit 15 km oder liegen alle bei 30 oder liegen alle bei 50 – also aus Ihrer Praxissicht? Und hielten Sie letzteres – Sie sind ja von der Rechtsabteilung – denn auch aus europarechtlichen Gesichtspunkten für machbar?

Die zweite Frage: ein anderer Komplex. Sie empfehlen, dass durch die Änderungen im Gesetzentwurf stärker auf Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen verzichtet wird. Ein Thema, das gerade eben ja auch schon eine Rolle gespielt hat. Wie sehen Sie denn die Möglichkeit zu verhindern, dass dadurch Konflikte mit Anwohnern und Naturschutzverbänden entstehen? Was ja dann wiederum auf der anderen Seite zu Verzögerungen führen könnte. Vielen Dank!



Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Kollege Wiehle von der AfD Fraktion. Bitte!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Frau Vorsitzende, vielen Dank! Ich möchte zunächst eine konkrete Frage an Frau Lohrum stellen, eigentlich aufbauend auf der Frage, die Kolleg Donth gerade schon gestellt hat. Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme unter anderem, dass die Ziffer 13 aus der Stellungnahme des Bundesrates nicht umgesetzt wurde, wonach nur dann einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen wäre, wenn eine UVP-Pflicht besteht. Da wollte ich Sie bitten, ein Stückchen genauer darauf einzugehen, insbesondere darauf, warum das aus Ihrer Sicht besonders bedeutsam wäre und wie damit in einem Planungsverfahren Zeit gewonnen werden kann.

Zum anderen möchte ich gerne Herrn Hasler fragen – und zwar mit Bezug auch auf die internationalen Kontakte des BDI. Sie haben da sicher Vergleichswerte und da geht es jetzt einfach darum, inwiefern die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Raumordnungsverfahren in anderen Mitgliedstaaten der EU anders und möglicherweise effizienter ausgestaltet sind. Ist es richtig, was berichtet wird, dass Deutschland da die höchsten regulatorischen Standards hat? Die dann aber auch dazu führen, dass bei Verkehrsinfrastrukturneubauten und -instandsetzungen, das wohl bei uns am längsten dauert und eben auch die Bürokratie- und Prozesskosten am höchsten sind. Können wir da aus den Erfahrungen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union etwas lernen? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Und als nächstes Frau Kollegin Lühmann von der SPD Fraktion. Bitte!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Dankeschön! Meine erste Frage geht an Herrn Henke und betrifft nochmal den Begriff der überregional bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Herr Hasler hat vorhin gesagt, aus seiner Sicht könnte man als Definition TEN-V-Strecken nehmen. Die sind garantiert überregional bedeutsam. So habe ich Sie jedenfalls verstanden, da braucht man nicht zu diskutieren. Und dann haben Sie als Antwort gesagt, naja damit ist, wenn wir die Definition nehmen, der ÖPNV raus, weil das ist in der Regel keine TEN-V-Strecke. Aber ein ÖPNV kann auch überre-

gional bedeutsam sein, wenn es eine Straßenbahnlinie zwischen ... – Köln und Düsseldorf ist, glaube ich, ein blödes Beispiel –, aber Sie wissen, was ich meine. Könnten Sie das bitte erläutern? Und wenn Sie der Meinung sind, es muss über TEN-V-Strecken hinausgehen: wo muss die Abgrenzung passieren? Denn es darf ja, wenn es eine Einschränkung von Rechten ist – es gibt ja auch eine gewisse ... – Verhältnismäßigkeit ist es nicht – aber Sie wissen, worauf ich hinaus will. Es muss eine Bedeutsamkeit sein, wenn ich diese Rechte einschränke. Also die Definition kann jetzt nicht bei jeder Bushaltestelle gelten, die ja sowieso kein Planfeststellungsverfahren hat. Aber wo wären da aus Ihrer Sicht die Grenzen?

Die zweite Frage geht an Herrn von Lojewski. Der Bundesrat hat eine Anmerkung gemacht, die mich ein wenig ratlos zurückgelassen hat. Nicht wegen des Inhalts, sondern weil ich einfach die Dimension nicht verstehe. Der Bundesrat hat gesagt: es gibt ja eine Auflistung von Projekten, die nicht der Planfeststellung unterliegen und da sollte ein zusätzliches Regelbeispiel aufgenommen werden, nämlich Infrastrukturprojekte nach § 68 Wasserhaushaltsgesetz. Da steht drin, dass ein Gewässer Ausbau der Planfeststellung unterliegt und das soll eben jetzt ausgenommen werden, wenn es Häfen betrifft. Jetzt sagt der Bundesrat, wenn wir das machen, dann ist das nur der wasserseitige Ausbau, nicht der landseitige Ausbau. Könnten Sie das bitte erläutern? Was hat das für eine Bedeutung für die Hafenstädte? Und wenn man diese Formulierung einfach fallen ließe, wie es der Bundesrat fordert, würde das nicht zu weit gehen? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Und Kollege Herbst von der FDP Fraktion. Bitte!

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Herzlichen Dank! Ich hätte zwei Fragen an Frau Lohrum. Und zwar zum einen, wie Sie das Beschleunigungspotenzial des jetzt vorliegenden Gesetzentwurfs beurteilt, im Vergleich zu dem ersten Planungsbeschleunigungsgesetz vom November 2018. Also welche Erfahrungen hat die Bahn damit? Kann man das irgendwie quantifizieren, was der jetzige Gesetzentwurf nochmal zusätzlich bringt oder welchen Anteil er an Beschleunigung leisten kann?

Das war das eine und die zweite Frage bezieht sich auf die schon angesprochene Stellungnahme des Bundesrates. Da sind ja auf Initiative von



NRW weitergehende Vorschläge unterbreitet worden für den Bereich des Schienenverkehrs, das Thema Elektrifizierung bis 50 km, auch das Thema Weichen, also Weichenumbauten. Welches Beschleunigungspotenzial erwarten Sie dadurch? Und würden Sie befürworten, dass das in den Gesetzentwurf aufgenommen wird? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Frau Kollegin Leidig von der Fraktion DIE LINKE. Bitte!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE.LINKE.): Ich würde gerne die Fragen, die der Kollege Donth und der Kollege Herbst schon an Frau Lohrum gestellt haben, noch um eine erweitern, eine kleine Frage, die sich auf die Einschätzung von Herrn Teßmer bezieht, dass die meiste Zeit, die für Infrastrukturmaßnahmen gebraucht wird, die Erstellung der Planungsunterlagen betrifft. Also das würde mich einfach interessieren, wie da Ihre Einschätzung ist. Ob Sie es überhaupt von der Position aus, auf der Sie arbeiten, einschätzen können.

Und die zweite Frage, die ist nochmal ein bisschen grundsätzlicher und ich denke, dass ich sie an Herrn von Lojewski stelle. Weil Sie gerade nochmal so deutlich gesagt haben, wie wichtig es wäre, dass ÖPNV-Ausbaumaßnahmen schneller vonstattengehen können und die Einschätzung teilen wir natürlich als LINKE. Wir sind auch sehr dafür, dass wir da viel, viel schneller zu einer wirklichen Verkehrswende kommen. Und in dem Zusammenhang stellt sich für mich die Frage, welche Rolle die Hierarchie der öffentlichen Interessen hat. Also ich stelle die Frage deshalb, weil wir jetzt gerade in Hessen – Sie wissen es wahrscheinlich alle – die Auseinandersetzung um den Weiterbau der A49 haben. Wo letztlich das Bundesverwaltungsgericht entschieden hat, dass der Wasserschutz, der in der EU-Wasserschutzrahmenrichtlinie festgelegt ist, ein gegenüber dem Interesse einer wachsenden Verkehrsentwicklung untergeordnetes öffentliches Interesse ist. Ich weiß jetzt nicht, ob Sie es verstanden haben. Also die europäischen Verkehrswege schneller zu machen, ist als übergeordnetes Interesse gegenüber dem Wasserschutzinteresse gewertet worden. Für mich stellt sich jetzt die Frage, ob wir nicht über diese Hierarchien reden müssen. Ob wir nicht über eine viel stärkere Gewichtung des Klimaschutzinteresses, des Luftreinhaltungsinteresses und so weiter reden müssen. Und in welcher Art und Weise man da zu einer Veränderung kommt.

Denn dann, glaube ich, würden sich die öffentlichen Verkehre in der Abwägung solcher Interessen insgesamt auch besser stellen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Wir kommen zu Herrn Gastel von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank Frau Vorsitzende! Frau Lohrum, jetzt in der zweiten Runde da häufen sich die Fragen an Sie und ich schließe mich dem an. Es ist vorhin, ich weiß leider gar nicht mehr von welchem der Sachverständigen, gesagt worden, bei Bahnplanungen werde die meiste Zeit durch die Planungsphase im engeren Sinne beansprucht. Also das, was bei Ihnen im Hause vonstattengeht. Da möchte ich gerne wissen, ob das so aus Sicht der Deutschen Bahn zutrifft und es tatsächlich die meiste Zeit beansprucht und damit, dann auch hier das größte Potenzial für eine Beschleunigung zu finden ist. Und ob es dann nicht bedeuten muss, dass die Deutsche Bahn weit, weit mehr Personal für die Planung einstellen muss, damit es schneller vonstattengeht. Es ist von dem Sachverständigen vorhin auch gesagt worden, dass man in manch anderen Bereichen, über die wir hier reden, nur Wochen oder maximal Monate rausholen könne. Deswegen die Frage an Sie, was die Möglichkeiten angeht, die Dinge im eigentlichen, im engeren Planungsprozess, der bei Ihnen im Hause stattfindet, planen zu können.

Dann möchte ich meine zweite Frage an die Bundesregierung, hier vertreten durch den Herrn Bilger, richten. Wir haben jetzt immer wieder die Frage gehört, welche Art von Schienenprojekten überhaupt beschleunigt werden sollen. Und es ist beklagt worden, dass die Projekte des Nahverkehrs nicht beschleunigt werden sollen – städtische Schieneninfrastruktur, um es konkret zu machen. Da möchte ich jetzt gerne wissen, was da die Bundesregierung beabsichtigt. Und wenn ich noch eine zweite Frage an Sie hätte, habe ich natürlich nicht, aber was Sie in Ihrer Antwortzeit machen, ist ja Ihnen überlassen. Dann würde mich auch noch interessieren: wir sind jetzt am Ende dieser Anhörung und es ist immer möglich, Gesetze bevor sie beschlossen werden noch zu verändern. Da interessiert mich natürlich schon, was Sie als Vertreter dieser Regierung, die das Gesetz schreibt, gerne geändert haben möchten. Also was nehmen Sie mit von der Anhörung?



Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank Herr Gastel für diesen „Trick 17“! Wir kommen tatsächlich mit großem Schwung zu Ihnen, Frau Lohrum, Ihnen wurden sieben Fragen gestellt – „the floor is yours“. Vielen Dank für die Beantwortung schon jetzt!

Eleonore Lohrum (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren, ich würde, wenn Sie einverstanden sind, die Fragen 1 und 5 zusammenfassen, weil ich glaube, dass beides ganz gut zusammenpasst. Herr Donth hat tatsächlich den richtigen Wert genannt. Es ist in der Tat so, dass sich die Anzahl der Projekte verdoppelt, wenn man nicht nur 15 km Elektrifizierung nimmt, sondern 50 km. Ich kann mal ein Beispiel nennen, von einem Projekt, das tatsächlich nur 15 km lang ist. Das ist Darmstadt - Eberstadt - Pfungstadt. In Summe konnten wir jetzt zehn Projekte identifizieren, die auch nach dem GVFG zu planen sind. Wenn man 50 km nimmt, dann sind es tatsächlich 20 Projekte. Da gehört dann beispielsweise auch nochmal aus Hessen das Projekt Bad Vilbel - Nidderau - Glauburg - Stockheim dazu. Wenn man 30 km nehmen würde, wären es 18 Projekte, sodass man tatsächlich sagen kann, es würde sich verdoppeln. Ich glaube schon, dass man so weit gehen könnte, auch aus europarechtlicher Sicht. Warum glaube ich das: es handelt sich ja um bereits genehmigte Strecken, die dann ausschließlich noch elektrifiziert werden.

Was ich noch sagen kann, ist, dass wir natürlich auch den Vorschlag sehr begrüßen, den Nordrhein-Westfalen eingebracht hat, für die Herstellung von Überleitstellen für den Gleiswechselbetrieb. Das ist tatsächlich ein Thema für den robusten Verkehr. Das ist eine Maßnahme, die in der Schweiz sehr gut praktiziert wird, auch in Österreich, und es handelt sich da nicht darum, dass tatsächlich eine Kapazitätssteigerung damit verbunden ist, sondern es geht tatsächlich darum, dass man Baustellen störungsfrei abwickeln kann, nämlich dadurch, dass die Züge dann einfach auf andere Gleis wechseln können. Wenn man sich das überlegt, wären das nach heutigem Recht tatsächlich Maßnahmen, für die man einen Planfeststellungsantrag stellen müsste. Wenn man das bundesweit machen möchte, dann müssen nicht nur wir mehr Personal einstellen, sondern auch das Eisenbahnbundesamt. Man sieht daran, glaube

ich, ganz gut, dass das eigentlich keinen wirklichen Effekt bringt. Wenn man so eine Maßnahme genehmigungsfrei stellen würde, wäre wirklich allen gedient. Da würde man sehr viele Ressourcen sparen.

Ich würde gleichwohl auch noch ergänzen wollen, dass es sich tatsächlich anbieten würde, auch insoweit Brücken natürlich ... Die Frage stand ja jetzt im Raum, inwieweit diese Maßnahmen aus dem ersten Planungsbeschleunigungsgesetz, dem weiteren und dem jetzigen, sich ergänzen oder wie die Effekte unterschiedlich sind. Ich glaube, man muss einfach sagen, bezüglich der Brücken, sind wir natürlich bereits durch das weitere Planungsbeschleunigungsgesetz erleichtert gewesen, dass wir hier tatsächlich auch im Genehmigungsverfahren Erleichterungen erzielen werden. Es ist tatsächlich jetzt noch nicht so viel zu verzeichnen. Wenn eine solche Maßnahme eben auch von einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht freigestellt werden könnte, dann wäre damit auch viel gewonnen.

Ich möchte an dieser Stelle auch bereits jetzt nochmal sagen: die materiell-rechtlichen Regelungen, die wir im deutschen Umweltrecht haben, die bleiben ja unangetastet, auch wenn man auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet. Wenn man bei einem Gleiswechselbetrieb die Eidechsen schützen muss, dann werden die geschützt, das ist völlig ohne jeden Zweifel. Und das wird auch bei Unterhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten gemacht. Insofern spielt die Umweltverträglichkeitsprüfung an dieser Stelle keine Rolle. Sie hatten auch nochmal sonstige Anträge aus dem Bundesrat angesprochen. Insofern möchte ich vielleicht nochmal ein Augenmerk auch auf die Anträge richten, die gestellt worden sind.

Wenn Grunderwerb erforderlich ist, da kann ich natürlich sagen, es wäre jetzt schade, wenn man nach diesem Kriterium tatsächlich eine Genehmigungspflicht einführen oder behalten würde, weil natürlich auch für eine Schallschutzwand oder Lärmsanierung durchaus mal das eine oder andere Grundstück erforderlich wird. Aber da sind die Anwohner dann auch gerne bereit, ihr Grundstück dafür herzugeben. Insofern kann man hier durchaus einen Konsens mit den Betroffenen erzielen und gleichwohl auf ein Verfahren verzichten.



Dann möchte ich gerne zu Ihrer zweiten Fragen kommen, nämlich der Frage der Widerstände bei einem Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren oder auch bei dem Wegfall der Umweltverträglichkeitsprüfung. Wir haben ja mittlerweile seit mehreren Jahren eine sehr gute Erfahrung mit einer sehr früh beginnenden Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese Öffentlichkeitsbeteiligung geht weit über die Anforderungen des § 25 Absatz 3 hinaus. Ein beredtes Beispiel dafür ist Hanau - Würzburg - Fulda. Dort haben wir über Jahre tatsächlich mit den Anwohnern, mit den Naturschutzvereinen, mit den Kommunen und mit allen, die sich für dieses Projekt interessiert haben, einen sehr intensiven Dialog geführt. Der ging auch über mehrere Jahre. Wo befinden wir uns jetzt? Wir befinden uns jetzt im Raumordnungsverfahren. Das ist insofern einfach ein zeitlicher Verzug, der durch dieses Raumordnungsverfahren ansteht, weil wir in dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits mit den Bürgern die Varianten entwickelt haben. Jeder konnte sich da einbringen – wir haben jederzeit vollste Transparenz über die Planung gehabt –, konnte nachvollziehen, wie Trassen entwickelt werden. Insofern muss nach einer solch intensiven Beteiligung aller natürlich irgendwann auch eine Vorzugstrasse bestimmt werden. Für die Bedarfsplanprojekte Schiene gibt es ja die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung. Das heißt, wenn nach einer solchen intensiven Befassung noch Konflikte übrig geblieben sind, wenn noch Forderungen aus der Region im Raum stehen, dann befasst sich unter Umständen sogar das Parlament mit den verbliebenen Forderungen. Wenn man dann eine Variante bestimmt hat, dann kann natürlich durchaus die Planfeststellungsbehörde über die verbliebenen Einwendungen und auch über die raumordnerischen Belange entscheiden. Ein sich nochmal über mehrere Jahre hinziehendes Raumordnungsverfahren kann da wirklich keinen Mehrwert mehr bringen. Das heißt, man könnte eigentlich sofort ins Planfeststellungsverfahren gehen. Insoweit muss man ja einfach sehen, je mehr Zeit ins Land geht, besteht einfach das Risiko, dass dann diese Akzeptanz, die in einer so breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung erreicht worden ist, dann auch wieder verloren geht. Deswegen plädieren wir dafür, dass man auf dieses Raumordnungsverfahren verzichtet, jedenfalls dann, wenn man eine so intensive frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt hat und in

dieser Öffentlichkeitsbeteiligung eben auch über das gesamte Projekt hinweg die Trassenvarianten zu diesem Projekt entwickelt hat.

Ich möchte dann an dieser Stelle doch nochmal auf den Verzicht in Bezug auf die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung eingehen. Da ist es mir wirklich wichtig, nochmal zu betonen, dass wir in Deutschland einen wirklich sehr guten Umweltstandard in den Umweltgesetzen haben. Dort werden sehr viele materiell-rechtliche Vorgaben gemacht. Es gibt jede Menge Genehmigungserfordernisse und an diesen Genehmigungserfordernissen würden keine Abstriche dadurch gemacht, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung entfallen würde. Das heißt, an dem Umweltschutzniveau, das wir haben, würden keine Abstriche gemacht. Ich glaube, das ist gerade nochmal auch von Bedeutung, wenn man sich die Maßnahme „Lärmsanierung“ anschaut. Dort geht es um Wände zum Schutz der Anwohner vor Schienenlärm. Diese Maßnahme könnte weiter beschleunigt werden, wenn man insoweit auch auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet. Selbstverständlich werden die Querungsmöglichkeiten – so es denn welche gibt, das muss ich allerdings auch gestehen, in den letzten Planfeststellungsbeschlüssen des Eisenbahnbundesamtes sind sie kein Thema gewesen –, wenn sie bestehen, dann werden sie berücksichtigt. Gleiches gilt natürlich auch für die Elektrifizierungsvorhaben, wenn man diese beschleunigt. Dann werden die Anwohner eben auch von negativem Schadstoffausstoß durch die Dieseltraktion früher befreit. Insofern gehen wir davon aus, dass wir da weniger Konflikte mit den Anwohnern und auch den Naturschutzverbänden haben. Gleiches gilt für die Überleitstellen, weil auch insofern keine Kapazitätssteigerung mit einem solchen Projekt verbunden ist. Last but not least würde ich sagen, das gilt auch für Brücken, weil dort natürlich auch die Kunden davon profitieren, wenn diese Brücken schneller saniert werden können.

Sie hatten noch das Thema angesprochen, wie es zu verstehen sei, wenn kein Planfeststellungsantrag gestellt werden muss, wenn keine UVP-Pflicht besteht. Ich meine, das wäre ein Verfahren nach dem § 5 UVPG, also praktisch als Screening, das man durchführen würde, um dann zu entscheiden, ob eine UVP-Pflicht entsteht. Das ist ähnlich, wie Herr Dr. Fellenberg vorhin gesagt hat,



bei den Raumordnungsverfahren, wenn man da komplette Antragsunterlagen erarbeiten und einreichen muss und das eigentlich gar nicht erforderlich ist, dann ist das unnützer Aufwand. So würde ich das sehen und sagen. In der Tat kann man eben gerade in diesen Fällen sehr viel Zeit und auch Aufwand sparen.

Die meiste Zeit brauchen wir zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen? Es ist in der Tat so! Ich glaube alle Juristen sind sich einig: wir reden immer nur über Planungsbeschleunigung und meinen rechtlichen Rahmenbedingungen. Das wäre natürlich schön, wenn sich die Planung mindestens ebenso beschleunigen lassen würde. Es gibt viele Ansätze dafür, gerade auch durch die Digitalisierung, durch „Building Information Modeling“. Da unternehmen wir sehr viel, um die Planung zu beschleunigen. Es wird auch sehr viel Personal eingestellt, das ist nach wie vor ein wichtiges Thema bei der Bahn. Was wir uns aber auch immer vergegenwärtigen müssen, ist: wir brauchen für alle diese Phasen tatsächlich Beschleunigung, denn nur so können wir die Investition in diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung auch wirklich halten. Also wenn die Betroffenen, die sich engagiert haben, die mitgemacht haben, die in diesem Prozess beteiligt waren, wenn die das während des Planfeststellungsverfahrens noch im Bewusstsein haben, dann haben, glaube ich, alle gewonnen, sowohl die Betroffenen, als auch wir, als auch die Behörde. Und ich glaube, dann gibt es auch weniger Gerichtsverfahren. Aber wenn diese Zeit eben, ich sage mal, immer wieder durch neue Anforderungen belastet wird, dann treten immer weitere Verzögerungen ein. Da sage ich auch: es ist natürlich tatsächlich so, je mehr sich ändert im Laufe eines Prozesses, im Laufe eines Verfahrens, desto häufiger müssen auch Unterlagen überarbeitet werden. Deswegen haben wir in unserer Stellungnahme auch gesagt, es wäre wünschenswert, wenn man mal prüfen würde, welche Möglichkeiten man mit einer Stichtagsregelung hat oder mit einem Punkt, dass man sagt, irgendwann ist es tatsächlich so, dass nichts mehr verändert werden soll. Da sind vielleicht auch die Ministerien gefragt, nämlich indem sie sich, wenn sie neue Gesetze einführen, sich einfach nochmal vergegenwärtigen, was das jetzt für Auswirkungen auf laufende Projekte hat. Da kann man Übergangsregelungen bilden. Das haben wir mit dem Wegfall des Schienenbonus gehabt, das haben wir

auch mit der Neueinführung der „Schall 03“ gehabt. Da wurden Regelungen getroffen, sodass die laufenden Vorhaben davon nicht berührt wurden. Das sind Maßnahmen, die natürlich dazu beitragen, dass man auf der Schiene bleibt, dass man nicht ständig anhalten muss, dass man nicht ständig aussteigen und nochmal die Unterlagen überarbeiten muss, sondern das man wirklich ein zügiges Verfahren durchführen kann. Insofern zählt einfach das Tempo, das man macht.

Wenn ich jetzt nochmal auf die Frage eingehe bezüglich der Erfahrungen, die wir mit dem ersten Planungsbeschleunigungsgesetz gemacht haben und dem jetzigen. Ich glaube, es hilft uns tatsächlich alles, das muss man klar sagen. Wir haben natürlich mit dem ersten Planungsbeschleunigungsgesetz den Effekt erreicht, dass das Eisenbahnbundesamt für das gesamte Verfahren Ende des Jahres verantwortlich wird. Da erhoffen wir uns eine deutliche Straffung der Verfahren. Wir erleben jetzt natürlich auch durch das Planungssicherstellungsgesetz, was Herr Dr. Fellenberg vorhin auch angesprochen hat, dass das auch Maßnahmen sind, die dazu beitragen, dass sich wirklich auch die Anwohner gut abgeholt fühlen. Wir haben jetzt bei „Karlsruhe - Basel“ in einem Abschnitt verfolgen können, dass, auch wenn die Unterlagen offengelegt worden sind, fünf Interessierte vor Ort waren, aber an Klicks waren das Tausende und auch an Seitenansichten waren das Tausende. Die Anwohner nutzen auch die Möglichkeiten, die wir an digitaler früher Öffentlichkeitsbeteiligung anbieten. Das kann man sich auch anschauen, auch für Karlsruhe - Basel, für den Abschnitt 7.1. Dort gibt es einen virtuellen Raum, wo alles dargestellt wird. Das wird gut angenommen. Auch die Bürgerinitiativen sagen, das sei eine super Sache, weil dort sehr viel Transparenz hergestellt wird. Und das wird stark angenommen. Habe ich jetzt irgendwas vergessen?

Stellv. Vorsitzende: Fühlen sich alle von Frau Lohrum ausreichend informiert? Wie ich sehe, ist das der Fall! Vielen Dank für diese vielen Antworten! Wir gehen weiter in der Antwortrunde und kommen zu Herrn von Lojewski mit zwei Antworten zu zwei Fragen.

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag): Vielen Dank! Frau Abgeordnete Lühmann, Sie fragten nach der Bundesratsexegese. Und ich fühlte mich ein wenig in das 2. Staatsexamen zurückversetzt.



Aber zum Glück darf ich ja hier während der Prüfung googeln. Die hatte ich nicht drauf, aber jetzt habe ich sie drauf. Und jetzt wird es klar, wenn man Spundwände im Hafen setzt – mehr Wasser, weniger Wasser, tieferes Wasser –, dann erstreckt sich nach meinem Verständnis in der Tat die Regelung des § 68 WHG nur darauf. Alles was an Land stattfindet – Kranbahn nach links, Kranbahn nach rechts, Heranführung der Schienenbahn auf dem Hafengelände und das Hafengelände selber –, ist davon nicht erfasst. Nach meinem Rechtsverständnis – und ich hatte es schon erwähnt, es beschränkt sich auf das eines Stadtplaners mit einem 2. Staatsexamen, und zwar im Städtebau und nicht im Verwaltungsrecht – verhält es sich so, dass darüber keine Erleichterung des Hafenausbaus an sich erreicht würde. Das ist, denke ich, auch auf Betreiben Hamburgs und anderer Hafenstädte zur Kenntnis gegeben worden. Das hat durchaus eine Berechtigung. Wenn man auf der einen Seite erleichtert – in diesem Fall der Wasserseite –, dann möchte man natürlich diese Erleichterung auch auf der Landseite genauso bewirken, denn sonst bringt es auf der Wasserseite wenig, wenn die Landseite keine Erleichterung erzielt. Das ist wie in den Verkehrsnetzen: wenn wir den Fernverkehr erleichtern wollen oder wir gerne wollen, dass der Fernverkehr auch an eine Tram angebunden ist, dann brauchen wir die Erleichterung auch für die Tram. Um das am lebenden Beispiel zu erörtern, braucht man sich ja nur die Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs mit der Tram anzuschauen. Da liegt die Fernbahn, damals noch jenseits der Erleichterung, eben auch ein bisschen früher als die Tram, die sogar 14 Jahre brauchte, bis sie schlussendlich auch herangeführt werden konnte. Bezogen auf die Hafenanlagen: nach unserem Dafürhalten ist es erforderlich, dass sich eine Erleichterung auf der Wasserseite auch auf die Landseite erstreckt, einschließlich aller Straßen- und Schienenanbindungen. Dass jenseits des Hafengebietes selbstredend dann auch wieder das jeweils fachlich einschlägige Verfahren – also AEG für die Schienenanbindung und die jeweiligen Straßen bzw. Fernstraßengesetze für die Straßenanbindung – greifen, ist klar. Also keine Erleichterung nur auf einer Seite, sondern beide sollte man mitdenken. Das wäre unser Petitum. Ich hoffe, dass ich diese Prüfungsfrage damit so halbwegs befriedigend beantwortet habe. Aber ich habe ge-

lernt: befriedigend ist bei den Juristen ja schon super gut.

Frau Leidig, zum übergeordneten Interesse: was trägt jetzt mehr? Muss man Umwelt, Natur, Klima – Lebensqualität will ich dazu rechnen – ein höheres Gewicht verleihen? Da fragen Sie einen Bauleitplaner! Und der Bauleitplaner würde am liebsten, wie in alten Zeiten, abwägen, die Belange gegen und untereinander gerecht abwägen und zu einem tragfähigen Ergebnis kommen, das dem Abwägungsgrundsatz „Belange erkannt, Belange eingestellt und Belange gegen- und untereinander gerecht abgewogen“ Rechnung trägt. Das ist nämlich das, was eine Oberverwaltungsrichterin oder -richter bei uns in der Bauleitplanung prüft. Blöderweise können wir nicht mehr viel abwägen, weil uns die eigengesetzlichen Regelungen das abnehmen. Das ist der Punkt, weshalb wir uns mit dem Beschleunigungsgesetz auch nur auf halber Strecke wähen, denn, das ist auch schon zur Sprache gekommen, uns werfen da in der Tat eine ganze Menge Umweltbelange – und zwar insbesondere die zeitlich relevanten Umweltbelange, nicht die materiellen Umwelt- und Naturschutzbelange – „Knüppel zwischen die Beine“ und es können eben in jedem Planverfahren neue Sachverhalte aufgemacht werden, zu einem Zeitpunkt, wo es bereits eine Bestandsaufnahme von Natur und Landschaft, Flora und Fauna gegeben hat. Es können auch Stellungnahmen nach Ablauf von Fristen abgegeben werden – ich hatte vorhin schon mal die Präklusion genannt – und es können auch Stellungnahmen oder Klagen eingereicht werden, wenn man gar nicht dazu Stellung genommen hat. Das ist die eine Seite der Medaille, Frau Abgeordnete Leidig. Die andere, da bin ich völlig bei Ihnen, ist, dass man natürlich in dieser Abwägung auch eine Verschiebung der Gewichte hat. Allein der Umstand, dass der Deutsche Bundestag seinerseits schon mehrmals eine Veränderung der standardisierten Bewertung eingefordert hat, liebevoll „Standi“ genannt, und die sich ja auch im Verfahren befindet – dankenswerterweise hat das BMVI das aufgenommen und die gutachterliche Voraussetzung dafür zu schaffen ist, glaube ich, in vollem Gange, uns eine „Standi“ zu präsentieren, die eben Natur, Landschaft, Flora, Fauna, Umwelt, Klima anders in Rechnung stellt, als das in der Vergangenheit gegenüber dem Rahmen „Kosten-Nutzen-Aspekte“ der Fall war –, zeigt, da hat sich was verändert. Das verändert



sich nur nicht ganz so schnell wie unsere Wahrnehmung der Relevanz von Klima- und Ressourcenschutz. Also wir haben ja dem Grunde nach mit den Demonstrationen der letzten Jahre quasi eine „Pop-Up-Veränderung“ von Wahrnehmungen, auch in großer Breite der Gesellschaft, erfahren. Wovon ja unter Umständen auch das eine oder andere Kommunalwahlergebnis zeugt. Da läuft natürlich ein Abwägungskonstrukt, wie eine standardisierte Bewertung – oder aber auch die von Ihnen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, zumindest in die Diskussion, wenn nicht in Abrede gestellte Abwägung dazu, ob jetzt bestimmte Autobahnbauprojekte fortgesetzt werden oder durchgeführt werden sollen – nicht so schnell hinterher. Die fußen – man könnte jetzt auch noch den Braunkohletagebau aufrufen – nun mal auf abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren. Und die Abwägung dazu und die rechtliche Prüfung aller Belange liegen wahrscheinlich reichlich anderthalb Dekaden hinter uns. Das also zu korrigieren, ist eine nicht so ganz einfache Entscheidung, wenn die für die Durchführung des jeweiligen Vorhabens berechtigten Träger vor Ort nun mal was in der Hand haben, nämlich einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss, der sie zur Durchführung des jeweiligen Vorhabens ermächtigt. Ich erläutere das jetzt so ein bisschen auf der Meta-Ebene, Frau Abgeordnete Leidig, und kann natürlich zu den von Ihnen konkret bezeichneten Fall nichts sagen. Aber diesen Zeitverzug zwischen Erkenntnisgewinn auf der einen Seite und dem instrumentellen Nachsteuern auf der anderen Seite, den haben wir nun leider auch in vielen anderen Rechtsgebieten. Womöglich muss dann wohl auch die Rechtsetzung etwas agiler, dynamischer, schneller werden. Die liegt nun bekanntlich in diesem Fall in der Verantwortung des Deutschen Bundestages. Insofern, ohne damit unfreiwillig erscheinen zu wollen, möchte ich diese Frage zurückverweisen. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Aber vielleicht ist die Runde ja so offen, meine Ausführungen hierzu noch sachverständiger ergänzen zu können, als ich das mit dem 2. Staatsexamen als Stadtplaner kann.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als Nächster bitte Herr Dr. Henke mit einer Frage!

Dr. Martin Henke (VDV): Vielen Dank! Es geht um den Tatbestand des Vorhabens von überregionaler Bedeutung im § 80 Verwaltungsgerichtsordnung.

Das ist in der Tat in dem Entwurf hier so bezeichnet und das ist in der Tat unbestimmt. Wie man das als Jurist im Allgemeinen gerne hat, nämlich etwas konkreter aber auch nicht so überkonkret, dass man dann überhaupt nicht mehr bewegungsfähig ist, dann nimmt man eben Regelbeispiele. Die so genannten Regelbeispiele, man sagt dann zwar nach wie vor „Vorhaben von überregionaler Bedeutung“, aber man ergänzt dazu „Vorhaben von überregionaler Bedeutung sind in der Regel“ – und dann kommen einige Anstriche, in denen man das konkretisiert. Eines dieser Beispiele ist tatsächlich auch in der Begründung bereits vorhanden, nämlich dass der Bundesverkehrswegeplan Vorhaben, konkreter noch – der Bundesverkehrswegeplan ist ja ein Verwaltungsplan – dann eben die Fachgesetze zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans, die Sie ja verabschieden, nämlich beispielsweise Bundesschienenwegeausbaugesetz, Bundesfernstraßengesetz und so weiter. Das würde ich auf jeden Fall reinschreiben. Was auch eine hohe Legitimität hat – und das sollten diese Regelbeispiele haben, damit es dann nicht hinterher zu Nachfragen und Streit kommt – das sind eben die Projekte, die zu Verbindungen des Transeuropäischen Netzes gehören. Alle zur TEN-T – oder TEN-V in deutscher Übersetzung – dann gehörenden Projekte, einschließlich der für den Güterverkehr, sollten drin sein. Die sind dann auf einer noch höheren Ebene. Dann bleibt aber noch die Frage, wie man das für den Fall der innerstädtischen Verbindungen definiert. Da würde ich – das habe ich mir gerade erst überlegt, aber ich glaube, das ist das Sinnvollste an dieser Stelle zu machen – auf das GVFG-Bundesprogramm abheben. Das ist dann zwar kein vom Bundestag verabschiedetes Programm, sondern eines vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, aber damit von einer obersten Bundesbehörde auf der Grundlage eines von Ihnen geschaffenen Gesetzes. Damit würden allerdings nur relativ wenige Programme für innerstädtische Verbindungen umfasst. Ich würde auch noch die Vorhaben, die nach den ÖPNV-Gesetzen der Länder gefördert werden, dazu nehmen. Auch das ist dann relativ einfach von den entsprechenden Verwaltungen beizubringen und liegt öffentlich vor, man kann leicht darauf zugreifen und zeigt dann auch insgesamt innerhalb dieser vier genannten Beispiele die Wertigkeit der Verfahren oder der Wertigkeit der Projekte, die in das Verfahren gebracht



werden. Man kann natürlich auch noch zusätzlich – oder ausschließlich – qualitative Kriterien nehmen, aber das wird dann sehr kompliziert. Da müsste man beispielsweise bei Projekten auf Prognosewerte abheben. Dann wird es aus meiner Sicht eigentlich noch unkonkreter bzw. dann kommt jemand mit einer anderen Prognose und Sie haben dann noch mehr Streit. Man kann natürlich auch wieder an raumordnerischen Kriterien ansetzen, wie beispielsweise Vorhaben mit aufzunehmen, die Oberzentren verbinden oder innerstädtische Verbindungen in Oberzentren. Dann kommen wir aber auf der anderen Seite wieder zu der Frage: was ist denn mit den ländlichen Räumen? Da wird es dann ganz schwierig, qualitative Kriterien aufzustellen, die mehr brächten als die vier, die ich gerade genannt habe. Also das ist, was mir jetzt zu diesem Thema einfällt. Sie haben natürlich genau das, wo wir in unserer Stellungnahme am unbestimmtesten geblieben sind, sofort rausgefunden. Ich hoffe, ich habe jetzt etwas geholfen.

Stellv. Vorsitzende: Das sieht so aus, wenn ich das Nicken richtig deute. Als nächstes bitte Herr Hasler noch mit einer Frage.

Jürgen Hasler (BDI): Vielen Dank! Die Frage lautete, wie es um die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands bestellt sei. Im Hinblick auf Infrastrukturprojekte: sind andere Länder möglicherweise besser? Ja, das sind sie! Wir haben das vor einigen Jahren im BDI mal in einer Analyse hinterfragt und schon damals festgestellt, dass Dänemark, Frankreich, die Niederlande und Österreich eindeutige Vorzüge bei der zeitgerechten Entwicklung von Infrastrukturprojekten haben. Das war eine Analyse über alle Verkehrsträger hinweg. Um es kurz zusammenzufassen: von den Franzosen könnten wir Zentralismus und Effizienz lernen. Das ist eines der Kriterien, die da eine Rolle spielen. Wir verzetteln uns manchmal zu sehr in Zuständigkeiten. Hier gibt es einen Rahmen, ein Bundesverkehrswegeplan und der wird dann in der Umsetzung delegiert an nachgeordnete Behörden, die dann natürlich – um es mal etwas dramatisch zu formulieren – in ihren Planfeststellungsverfahren Opfer von zahlreichen Klagen sind und nicht wirklich die politische Rückendeckung haben. Von den Dänen könnten wir lernen: die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung – das ist, glaube ich, selbstredend. Fehmarnbelt ist

vielleicht nur ein Stichwort, das uns an der Nordgrenze beschäftigt und wo die Akzeptanz bei großen Infrastrukturvorhaben eben eine gänzlich andere ist. Wenn ich in den Süden nach Österreich schaue oder noch weiter nach Italien: der Brenner ist ein weiteres Thema, wo wir auch nicht gerade stolz auf uns sein können. Dann kann eine der Lösungen sein: Österreich hat Infrastrukturgesellschaften und ist hier also relativ schnell auch mit privatwirtschaftlichen Modellen aufgestellt. Übrigens ebenso die Niederländer. Da hätte ich den Reigen fast geschlossen, wenn ich auf die Betuwe-Linie verweise. Aber was können wir tun? Es ist ja nicht nur die Frage gewesen, was bei anderen besser ist. Ich könnte jetzt auch Beispiele nennen, wo es schlechter ist. Also ich bräuchte bloß Großbritannien erwähnen, die bei diesem Global Competitiveness Index, den die Welthandelsorganisation jährlich bereitstellt, deutlich schlechter abscheidet. Ich kann zusammenfassen: drei öffentliche Beteiligungen, zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen. Das ist ein bürokratischer Moloch, den wir uns leisten! Wir haben an verschiedenen Stellen gehört, dass keiner der Sachverständigen hier bereit ist, diese zu opfern. Aber wir wollen sie alle doch effizienter gestalten und vielleicht auf das Notwendige begrenzen. Wir alle haben gute Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung gemacht. Ich glaube, das ist nicht etwas, wovor man Angst haben muss. Aber es muss an der richtigen Stelle sein und es muss auch für die Beteiligten zu einem Ergebnis führen. Ich stelle mir selber vor, ich würde dreimal zu der gleichen Sache gefragt. Ich glaube, ich hätte spätestens dann auch keine Lust mehr. Auch das muss man vielleicht berücksichtigen.

Frau Lühmann, den Einwand zu den TEN-Projekten möchte ich nur soweit richtig stellen: ich hatte das tatsächlich auf die Maßnahmengesetze bezogen, wo ich glaube, dass doch bitte das Parlament, der Souverän, hier eine klare Vorgabe macht, dass beispielsweise die TEN-Netzwerke also wirklich die von übergeordneter Bedeutung sind. Und hier muss bestimmt nicht jede kleine Umgehungsstraße durch das Parlament gehen. Aber ich glaube, es würde uns enorm helfen, wenn wir bei den uns wirklich wichtigen Infrastrukturprojekten auch hier eine politische Rückendeckung wie in Dänemark oder Frankreich haben. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Damit kommen wir zur letzten Frage, die ging an das BMVI. Der



Parlamentarische Staatssekretär Bilger musste leider gehen. Frau Staatssekretärin Dr. Zieschang ist zur Beantwortung da. Ich glaube, Sie haben auch noch Verstärkung im Rücken.

StSn **Dr. Tamara Zieschang**: Da ich die Frage nicht kenne, würde ich die Antwort an Frau Reimold weitergeben.

MRn **Iris Reimold** (BMVI): Vielen Dank! Ich bin die im BMVI zuständige Referatsleiterin für das Investitionsbeschleunigungsgesetz. Die Frage war ja, was die Bundesregierung, insbesondere mit Blick auf das Personenbeförderungsrecht im ÖPNV, tue. Es ist verschiedentlich angeklungen und auch der Bundesrat hat das gefordert, dass auch der ÖPNV von solchen Beschleunigungsmaßnahmen profitiert. Da gibt es überhaupt keinen Dissens. Auch wir sehen es vollkommen genauso, dass der ÖPNV hier einbezogen werden sollte. Es klang an, ich glaube Herr Dr. Henke, Sie haben das gesagt, der Gleichlauf der unterschiedlichen Fachplanungsgesetze. Ja, wir bemühen uns auch weiterhin darum, dass der erhalten bleibt. Es ist aber natürlich trotzdem so, dass man im Einzelfall prüfen muss, welche Regelungen sich einfach so übertragen lassen und welche nicht. Aus

diesem Grund hat die Bundesregierung in der Gegenäußerung zum Bundesrat gesagt, wir würden das prüfen. Es ist aber so, dass wir das sehr intensiv mit dem Ziel prüfen – momentan auch schon relativ weit sind –, dass wir möglichst schnell und zwar wirklich möglichst schnell hier auch eine Änderung erreichen wollen und die Regelungen so weit wie möglich auch auf den ÖPNV, also auf das Personenbeförderungsgesetz, übertragen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank auch für diese Antwort! Damit kommen wir auch schon zum Ende unserer heutigen Anhörung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei den Sachverständigen, dass Sie hier waren. Ich glaube, das war eine gute Runde und ich glaube, wir haben viel mitgenommen! Es gibt ja die alte Regel – sie wird immer wieder zitiert –, dass nichts aus dem Parlament rausgeht, wie es reingekommen ist. Ich könnte mir auch in diesem Fall vorstellen, dass es noch Änderungen geben wird. Ihnen nochmal herzlichen Dank, eine gute Woche und einen schönen Montag!

Schluss der Sitzung: 15:42 Uhr

Daniela Kluckert, MdB
Stellvertretende Vorsitzende

*Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksachen
19(15)394-A - F
Zusammenfassung der Stellungnahme
85. Sitzung - Öffentl. Anhörung 05.10.2020*



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Montag, 5. Oktober 2020, 14:00 Uhr

A-Drs. 19(15)394-A Eleonore Lohrum Leiterin der Rechtsabteilung Infrastrukturrecht der Deutschen Bahn AG	Seite 1
A-Drs. 19(15)394-B Dr. Martin Henke Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)	Seite 4
A-Drs. 19(15)394-C Dr. Frank Fellenberg Rechtsanwalt und Partner bei Redeker Sellner Dahs, Berlin	Seite 8
A-Drs. 19(15)394-D Hilmar von Lojewski Beigeordneter des Deutschen Städtetages	Seite 18
A-Drs. 19(15)394-E Jürgen Hasler Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.	Seite 21
A-Drs. 19(15)394-F Dirk Teßmer Rechtsanwälte Philipp-Gerlach - Teßmer, Frankfurt/M.	Seite 49

*Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache*

*19(15)394-A
Stellungnahme zur 85. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 05.10.2020*



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG **zum Investitions- beschleunigungsgesetz**



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Investitionsbeschleunigungsgesetz

Die Deutsche Bahn AG begrüßt das Investitionsbeschleunigungsgesetz genauso wie die vorhergehenden Gesetzgebungsinitiativen zur Planungsbeschleunigung. Dies betrifft vor allem Artikel 2 des Investitionsbeschleunigungsgesetz. Die Regelungen in Artikel 4 bewerten wir ebenfalls positiv.

Jedoch werden unseres Erachtens die für Schienenprojekte bestehenden europarechtlichen Spielräume nicht ausgeschöpft. Dies dämpft auch die Beschleunigungswirkung der begrüßenswerten Regelungen von Artikel 2.

Ferner könnte mit Anpassungen in Artikel 5 deutlich mehr Beschleunigungspotenzial realisiert werden. Dessen bisherige Regelungen würden nicht zu einer hier möglichen mehrjährigen Beschleunigung von Schienenprojekten führen.

Artikel 2 und 4 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit der Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Durch die neuen Regelungen im AEG wird ein breites Portfolio gleichermaßen bedeutsamer wie auch unumstrittener Vorhaben beschleunigt – Vorhaben im Rahmen der Digitale Schiene Deutschland (DSD), Bahnhofspunkte zur Herstellung von Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Lärmsanierung sowie kleinere bis mittlere Elektrifizierungsvorhaben.

Allerdings gehen wir davon aus, dass die letzteren beiden Vorhabentypen keine wesentliche Beschleunigungswirkung eintreten wird. Ursächlich hierfür ist die Regelung in § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG, wonach eine Feststellung eines Plan zu beantragen ist, wenn eine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehen kann. Eine solche standortbezogene bzw. eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall nach § 14a Abs. 2 und 3 UVPG besteht für die in § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 („Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung“) und Nr. 4 AEG („Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung“) aufgeführten Maßnahmen.

Sollte also allein die Möglichkeit einer Pflicht zur Durchführung einer UVP bestehen, ist seitens der DB die Feststellung des Planes zu beantragen ist, damit das Eisenbahn-Bundesamt die UVP-Pflicht prüfen und bei negativen Ergebnis das Verfahren wieder beenden kann.

In einem solchen Fall müssen die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet und der Antrag eingereicht werden. Im Regelfall stellt die Behörde dann fest, dass eine UVP und ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung nicht erforderlich ist. Entweder führt die DB dann das Verfahren aufgrund des bisherigen Aufwands doch durch oder sie bricht es ab und muss dann aber noch die Einzelgenehmigungen nach den einschlägigen Gesetzen einholen; der Planfeststellungsantrag wurde folglich „umsonst“ erstellt. Eine merkliche Beschleunigungswirkung ist damit nicht verbunden.

Die Beschleunigungswirkung von Artikel 2 könnte daher erheblich erhöht werden, wenn durch den Bundestag der Nr. 13 der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen würde. Danach wäre nur dann ein Antrag auf Planfeststellung zu stellen, wenn eine UVP-Pflicht besteht. Jedenfalls darf es kein Erfordernis geben, die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeiten zu müssen, sondern zunächst allein das Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht aufgrund eines vorgegebenen Standards zu prüfen.

Die Beschleunigungswirkung des Gesetzentwurfs könnte zusätzlich erhöht werden, wenn es auch zu Änderungen an Artikel 4 kommen würde. Den vorliegenden Artikel 4 begrüßen wir insofern, als durch diesen sich die Zahl der Projekte reduzieren wird, bei denen das Bestehen einer UVP-Pflicht zu prüfen ist. Jedoch werden nicht die europarechtlichen Möglichkeiten zum UVP-Verzicht ausgeschöpft. Diese Spielräume im Bereich Schiene werden am folgenden Sachverhalt sichtbar: Bei 90 Prozent der Vorhaben, für die derzeit eine zeitintensive Prüfung einer UVP-Pflicht obligatorisch ist, kommt man zum Ergebnis, dass keine UVP-Pflicht besteht.

Daher plädieren wir dafür, die von UVP-Prüfungen freien Vorhaben entsprechend den europäischen Vorgaben um alle Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht Schienenwege sind, zu erweitern.

Sollte der Entwurf hier jedoch nur so erweitert werden, dass weiterhin nicht alle europäischen Spielräume ausgeschöpft werden, regen wir an: Zumindest sollten mehr Vorhaben aus Artikel 2 von der UVP-Prüfungspflicht freigestellt werden. Hierdurch ließen sich zumindest Maßnahmen zur Lärmsanierungen und kleinere Elektrifizierungen beschleunigen. Ferner sollten dabei die Verpflichtungen zu UVP-Prüfungen auch bei Vorhaben mit einem Flächenbedarf unter 5.000 Quadratmeter und bei allen Kreuzungsbauwerken entfallen. Im Entwurf ist letzteres bereits für Bahnübergänge und Durchlässe geregelt, nach unserem Verständnis nicht jedoch für Brücken.

Artikel 5 – Änderung des Raumordnungsgesetz

In der vorliegenden Fassung würde dieser Artikel nicht dazu führen, dass es im Bereich der Schieneninfrastruktur zu einem Verzicht auf Raumordnungsverfahren kommt. Ein Beschleunigungseffekt von bis zu vier Jahren würde sich bei für den Deutschlandtakt notwendigen Neubauvorhaben erst dann ergeben, wenn der Entwurf die im Bereich Schiene bewährten Verfahren einer das gesamte Projekt umfassenden frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, die weit über die Anforderungen des § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz hinausgeht, auch bei Vorhaben mit möglichen raumbedeutsamen Konflikten positiv berücksichtigen würde.

Denn unabhängig von der Frage, ob und wie eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist, sieht der Entwurf für derartige Vorhaben weiterhin zeitintensive Raumordnungsverfahren vor. Schließlich sollen diese Verfahren weiterhin dann erfolgen, wenn das Risiko von raumbedeutsamen Konflikten besteht. In der Gesetzbegründung wird hierzu ausgeführt, dass derartige Konflikte „in der Regel auch dann vorliegen, wenn bei linienförmigen Infrastrukturvorhaben neben der Vorzugstrasse des Vorhabenträgers großräumige Trassenalternativen in Betracht kommen.“

Neben einer mehrjährigen Beschleunigung würde dieses auch die Verständlichkeit der zur Akzeptanzsteigerung notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern. Eine dreifache und sich über Jahre hinziehende Beteiligung würde durch ein von Doppelungen befreites zweistufiges Verfahren ersetzt. Daher sollte in den Regelungen des Entwurfs zum Raumordnungsgesetz ergänzt werden, dass im Bereich Schiene das Raumordnungsverfahren stets dann entfällt, wenn zuvor eine das Gesamtprojekt und mehrere Trassenvarianten umfassenden frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist.

Fazit und weitere Gesetzgebungsbedarf zur Beschleunigung von Investitionen

Abschließend ist zu betonen, dass entsprechende Anpassungen am Entwurf zum Investitionsbeschleunigungsgesetz neben diesem Vorteil bei der Öffentlichkeitsbeteiligung auch keine Nachteile für den Umweltschutz mit sich brächten. Unter anderem die für den Artenschutz und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft relevanten naturschutzrechtlichen Vorgaben gelten unverändert. Zudem würde die zum Klimaschutz notwendige infrastrukturelle Kapazitätssteigerung in der Schieneninfrastruktur beschleunigt umgesetzt.

Wegen dieser Klimaschutzrelevanz sollten seitens des Bundestages weiterhin alle Möglichkeiten zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren genutzt werden. Zu begrüßen ist daher die Nr. 33 der Stellungnahme des Bundesrats zum vorliegenden Gesetzentwurf. Hier wird die Bundesregierung gebeten, die Regelungen des pandemiebedingten Planungssicherstellungsgesetz zu evaluieren und aus diesen dann insbesondere Regelungen zur Digitalisierung der Genehmigungsverfahren in das Verfahrensrecht zu übernehmen und damit zu entfristen.

Ferner würden wir es begrüßen, wenn zeitgleich durch die Bundesregierung auch geprüft würde, welche gesetzgeberische Möglichkeiten zur gesetzlichen Stichtagsregelung bestehen. Diese würde insbesondere bei Großprojekten zeitintensive Umplanungen vermeiden.

Zur Vermeidung von zeitintensiven Abstimmungen mit Genehmigungsbehörden empfehlen wir zudem verbindliche Standards zum Artenschutz.

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen (BT-Drs. 19/22139)

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 5. Oktober 2020

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt grundsätzlich den Entwurf als weiteren Baustein auf dem Weg zu schnelleren Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Aus Sicht des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs besteht an dem Entwurf jedoch in einigen Punkten Änderungs- und Ergänzungsbedarf. So lässt der Entwurf erneut den Bereich der städtischen Schienenbahnen unberücksichtigt. Mit Blick auf die aktive Partnerschaft des ÖPNV bei Verkehrswende, Klimaschutz und Luftreinhaltung bitten wir dringend darum, die im AEG vorgesehenen Änderungen noch in diesem Gesetzgebungsverfahren auch im PBefG festzuschreiben. Dies schlägt auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 18. September 2020 (BR-Drs. 456/20 [B]) vor.

Zu Art. 1 – Änderung der VwGO

Zu Art. 1 Nr. 3 a) (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO [neu])

Die Beschränkung auf Infrastrukturprojekte mit „überregionaler Bedeutung“ darf nicht dazu führen, dass Vorhaben städtischer Schienenbahnen und nichtbundeseigener Eisenbahnen nicht in den Genuss der sofortigen Vollziehbarkeit von wichtigen Genehmigungen kommen können, die nicht Planfeststellungsbeschlüsse oder Plangenehmigungen sind. Auch lokale Schienenbahnsysteme haben – man denke nur an den täglichen Berufsverkehr in großen Städten und Ballungsräumen – eine verkehrliche Bedeutung über den bloßen Ortsbereich hinaus. Daher sollte klargestellt werden, dass die Regelung deren Infrastrukturvorhaben ebenfalls umfasst. Dies könnte über eine Aufnahme in Regelbeispiele, wie sie der Bundesrat in Ziffer 3 seiner Stellungnahme (BR-Drs. 456/20 [B]) fordert, oder auch durch eine entsprechende Klarstellung in der amtlichen Begründung erfolgen.

Zu Art. 1 Nr. 7 (§ 188b VwGO [neu])

Der VDV begrüßt die vorgesehene Ermöglichung von Planungskammern und -senaten in § 188b VwGO des Entwurfs. Überlegenswert erscheint jedoch, für Oberverwaltungsgerichte und Bundesverwaltungsgericht die Bestimmung als Soll-Vorschrift auszugestalten, um die hier bestehenden Synergiepotenziale noch konsequenter zu nutzen.

Zu Art. 2 – Änderung des AEG

Zu Art. 2 Nr. 1 (§ 2 Abs. 7f AEG [neu])

Insoweit schließt sich der VDV der Stellungnahme des Bundesrats vom 18. September 2020 (BR-Drs. 456/20 [B], Ziff. 6) an. Das Verhältnis der Vorschrift zu § 2 Abs. 7c und 7d AEG erscheint unklar. Es dürfte daher sinnvoll sein, einen Gleichklang zwischen den Begriffen herzustellen. Zudem regen wir an, die Begründung zu § 2 Abs. 7f AEG-E dahingehend zu ergänzen, dass Unterhaltungsmaßnahmen insbesondere

auch die Instandhaltung einer Anlage (vgl. DIN 31051) umfassen. Die in Bezug genommene DIN kennt neben der Instandhaltung z. B. auch die Instandsetzung und Wartung. Um sicherzustellen, dass alle diesbezüglichen Begriffe erfasst sind, sollte der Zusatz „insbesondere“ erfolgen.

Zu Art. 2 Nr. 2. b) (§ 18 Abs. 1a AEG [neu])

Das Ziel der vorgeschlagenen Regelungen wird begrüßt, jedoch bestehen hinsichtlich des neuen § 18 Abs. 1a AEG-E folgende Bedenken:

- Da nicht als fachplanungsrechtliches *lex specialis* ausgestaltet und durch Satz 6 und die Begründung wieder aufgeweicht, bergen die vorgesehenen Regelungen Gefahren für die Projektverantwortlichen. Ein Vorrang durch Spezialität wäre aber erforderlich, um eine Beschleunigung zu ermöglichen.
- Die Sichtweise der Begründung, nach der die Bündelung mehrerer planfeststellungs*freier* Einzelmaßnahmen einer Planfeststellung unterliegen soll (BT-Drs. 19/22139, S. 22, zu Satz 1), teilen wir nicht und bitten um eine entsprechende Klarstellung. Denn auch dann bestünde die Möglichkeit, freigestellte Baumaßnahmen als Einzelmaßnahmen jeweils nacheinander durchzuführen. Für die Auswirkungen auf öffentliche und private Belange macht es aber – vom Ergebnis her gesehen – keinen Unterschied, ob Baumaßnahmen zeitgleich oder nacheinander durchgeführt werden. Gesplittete Baumaßnahmen würden jedoch mit höheren Kosten und einer insgesamt deutlich verlängerten Bauphase verbunden sein.
- In Satz 2 des § 18 Abs. 1a AEG-E ist der Begriff der „baurechtlichen Zulassung“ unklar. Weder aus dem Gesetzeswortlaut noch aus der Gesetzesbegründung wird deutlich, welche „baurechtliche Zulassung“ gemeint ist. Dies bedürfte daher einer Klarstellung. Nach unserem Verständnis sollten auch landesrechtliche Baugenehmigungserfordernisse verdrängt werden, um Vergleichbarkeit mit dem Effekt einer Planfeststellung herzustellen (Konzentrationswirkung), was aber nach dem Wortlaut („landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt“) gerade nicht der Fall sein soll.
- Satz 4 des § 18 Abs. 1a AEG-E sieht keine ausdrückliche Frist für die Antwort des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor, dass dem Vorhaben keine militärischen Belange entgegenstehen. Lediglich die Begründung sieht vor (BT-Drs. 19/22139, S. 23, zu Satz 4), dass dem Vorhabenträger innerhalb von vier Wochen zu antworten ist. Wir bitten darum, dies im Wortlaut von § 18 Abs. 1a AEG-E zu ergänzen.
- Dass § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG-E bereits bei bloßer Möglichkeit einer UVP-Pflicht vorschreibt, dass die Feststellung des Planes zu beantragen ist, wird kritisiert. Das EBA hätte dann die UVP-Pflicht zu prüfen, und bei Verneinung das Verfahren wieder zu beenden (BT-Drs. 19/22139, S. 23, zu Satz 5). In einem solchen Fall müssten immer vorher die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet werden nur um dann ggf. die Feststellung zu erhalten, dass eine UVP und damit eine Planfeststellung nicht erforderlich ist. Dies erscheint nicht zielführend, weil die Unterlagen für den Planfeststellungsantrag für diesen Fall umsonst erstellt werden müssten. Dies betrifft (wegen § 14a Abs. 2 und 3 UVPG-E) immer die Vorhaben nach § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 und 4 AEG-E: für diese beiden Maßnahmen besteht wegen der Pflicht zur Vorprüfung immer die Möglichkeit der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Wirkung scheint aber sogar nach der Begründung (BT-Drs. 19/22139, S. 23, zu Satz 5) nicht beabsichtigt gewesen zu sein.

Sinnvoller erscheint es hier, das Verfahren auf die Feststellung nach § 5 UVPG und die Einreichung der dafür notwendigen Unterlagen (Screeningbogen) zu beschränken.

Diese Problematik hat auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 18. September 2020 (BR-Drs. 456/20 [B], Ziff. 13) dargestellt. Dem dortigen Änderungsvorschlag schließt sich der VDV an.

- Zudem werden vom VDV die vom Bundesrat in seiner Stellungnahme (BR-Drs. 456/20 [B]) in den Ziff. 8 bis 11 gemachten Änderungsvorschläge zu § 18 Abs. 1a AEG-E und die in den Ziff. 14 und 15 gemachten Änderungsvorschläge zu § 18 und § 18c AEG unterstützt.

Zu Art. 2 Nr. 3 (§ 21 AEG)

- Sehr problematisch erscheint dem VDV der Änderungsvorschlag des Bundesrats zu § 21 AEG in Ziff. 16 Buchstaben a bis c seiner Stellungnahme (BR-Drs. 456/20 [B]). Buchstaben a) und c) würden im Falle der Übernahme in das Gesetz dazu führen, dass in der vorzeitigen Besitzeinweisung anstelle verlässlicher Fristen – außerhalb des Anwendungsbereichs von § 75 VwGO – primär die Verfügbarkeit personeller und materieller Ressourcen bei den Behörden maßgeblich für die Bearbeitungsdauer wäre. Buchstabe b) wiederum würde die primäre Verantwortung für die Zustandsermittlung des Grundstücks auf den Vorhabenträger übertragen, was dem Grundsatz der Amtsermittlung nicht entsprechen dürfte. Sinnvoll wäre hier hingegen, dem Vorhabenträger ein solches Vorgehen zu ermöglichen, wenn damit eine Bindungswirkung der Behörde einherginge.

Zu Art. 4 – Änderung des UVPG

Obgleich die im § 14a UVPG-E für Schienenbahnen erstmals vorgesehenen Schwellenwerte grundsätzlich begrüßenswert sind, bleibt der Vorschlag hinter den Ergebnissen des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 (Nr. 4 der Eckpunkte der Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung) zurück. Dieser hatte sich dafür ausgesprochen, EU-rechtliche Spielräume auszunutzen, so dass unterhalb bestimmter Werte künftig weder eine UVP noch eine UVP-Vorprüfung erforderlich ist. Eine solche Möglichkeit sieht der Entwurf jedoch nicht vor. Aber insbesondere Lärmsanierungsmaßnahmen und Elektrifizierungsinselfen sollten zusätzlich von der Vorprüfungspflicht befreit werden, indem

- § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVPG-E in § 14a Abs. 1 UVPG-E verschoben wird und
- die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von weniger als 5 Kilometern sowie die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² zusätzlich in § 14a Abs. 1 aufgenommen werden.

Des Weiteren sollten in § 14a Abs. 2 UVPG-E die Ziffer 3 und in Abs. 3 die Ziffer 2 und 3 gestrichen werden, um einen Gleichklang mit § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG herzustellen und eine Schlechterstellung der genannten Maßnahmen gegenüber anderen Vorhaben, für die Schwellenwerte vorhanden sind, zu verhindern. Ferner regen wir an, § 14a UVPG-E um einen neuen Abs. 4 zu ergänzen, der eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 2 und 3 an die Voraussetzung der Möglichkeit erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen durch die Änderung knüpft. Dies entspricht dem Gedanken von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 3 Satz 2 UVPG.

Ferner scheinen Ziffer 14.7 und 19.13 der Anlage 1 UVPG-E von der dahinterstehenden Wertung bezüglich Bahnstromfernleitungen „verdreht“. Nach 14.7 soll der Bau von Bahnstromfernleitungen „auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ immer UVP-pflichtig sein. Für die übrigen – also selbstständig geführte – Bahnstromfernleitungen gilt hingegen dann 19.13, der „nur“ eine Vorprüfungspflicht vorsieht. Unseres Erachtens sind die Umweltauswirkungen im zuerst genannten Fall aber weit geringer, da sie auf bereits baulich belasteten Flächen erfolgen.

Außerdem erscheint es aufgrund der bisherigen Praxisfälle nahezu ausgeschlossen, dass „Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ errichtet werden. Bahnstromfernleitungen dienen der Zuführung von elektrischer Energie und verlaufen daher in der Regel „über Land“; hin zu den Schienenwegen und sonstigen Betriebsanlagen (z. B. Unterwerken).

Wir regen daher an, in Ziffer 14.7 den Zusatz „sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ zu streichen.

Zudem unterstützt der VDV die vom Bundesrat in seiner Stellungnahme (BR-Drs. 456/20 [B]) in den Ziff. 23 bis 25 gemachten Änderungsvorschläge zu § 14a UVP-G-E und zur Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“.

Zu Art. 5 – Änderung des ROG

Die vorgesehenen Regelungen zur Digitalisierung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROVf) werden größtenteils ausdrücklich begrüßt, ebenso die Klarstellung, dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vorhabenträgers durch die Behörde zu schützen sind.

Jedoch hat der VDV Bedenken hinsichtlich der in § 15 Abs. 4 und 5 ROG-E vorgesehenen Änderungen. Da es erheblicher Planungsschritte bedarf, um nach einem ROVf Planfeststellungsreife zu erreichen, ist die in Abs. 4 Satz 2 vorgesehene „zeitnahe“ Beantragung des Zulassungsverfahrens nicht hilfreich, zumal die Planfeststellungsbehörde weiterhin an das Ergebnis des ROVfs nicht gebunden ist.

Zudem sollten die in § 15 Abs. 4 ROG-E vorgesehenen Sätze 4 und 5 gestrichen werden. Zunächst darf das ROG keine Vorgaben für das nachgelagerte Zulassungsverfahren machen (Satz 4 – vgl. auch BT-Drs. 19/22139, S. 29, zu Buchstabe d] – vgl. auch Art. 5 Nr. 1. g). Durch den vorgesehenen Satz 5 könnten zudem mehrere ROVf für ein Vorhaben entstehen. Dies scheint auch die Begründung (BT-Drs. 19/22139, S. 29, zu Buchstabe d]) zu verstehen zu geben (vgl. auch Stellungnahme des Bundesrats in BR-Drs. 456/20 [B], Ziff. 28). Eine solche Aufspaltung dürfte aber zu Verzögerungen bei Realisierung solcher Vorhaben führen.

Aus der Begründung zu § 15 Abs. 5 ROG-E (BT-Drs. 19/22139, S. 29, zu Buchstabe e]) wird deutlich, dass bei linienhaften Vorhaben weitgehend nicht auf ein ROVf verzichtet werden kann. Schließlich bestehen selbst bei kleineren linienhaften Vorhaben (bspw. der Neubau von Verbindungskurven im Schienenverkehr) häufig großräumige Trassenalternativen. In Abs. 5 sollte daher eine Regelung aufgenommen werden, dass in Fällen, in denen eine abschnittsübergreifende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, die die Kriterien des § 25 Abs. 3 VwVfG erfüllt, dazu führt, dass auf das ROVf zu verzichten ist. Eine entsprechende Anpassung von Artikel 6 ROV wird ebenfalls empfohlen.

Erst mit einer solchen Regelung würde für linienhafte Vorhaben im signifikanten Umfang die Möglichkeit zum Verzicht auf ROVf geschaffen. Die gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung bestehen Doppelungen zwischen früher Öffentlichkeitsbeteiligung und ROVf würden hierdurch entfallen und betreffende Vorhaben angesichts üblicher Verfahrensdauern von ROVf voraussichtlich um bis zu mehrere Jahre beschleunigt.

Insgesamt bleibt auch bezüglich des ROG der Gesetzentwurf deutlich hinter den Ergebnissen des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 (erster Punkt der „Eckpunkte der Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung“) und den Handlungsempfehlungen des Abschlussberichts des Innovationsforums Planungsbeschleunigung (S. 6, 26, 28) zurück, die eine möglichst weitgehende Integration von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren empfehlen, um Doppelprüfungen (wie UVP), mehrfache Öffentlichkeitsbefassung und gleichartige Verfahrensschritte bei unterschiedlichen Behörden zu minimieren.

Vorschlag für eine Änderung von § 14 BNatSchG

Wir regen an, § 14 BNatSchG um einen Absatz zu ergänzen, nach dem nicht als Eingriff bauliche Maßnahmen auf solchen Flächen gelten, die nach § 4 Nummer 3 dem öffentlichen Verkehr als öffentliche Verkehrswege dienen, wenn diese keiner baurechtlichen Zulassung bedürfen und die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt werden. Derartige Maßnahmen dienen der Funktionssicherung des Verkehrsweges. Der Biotop- und Artenschutz sowie die Regelungen zu Natura 2000 finden auf diesen Flächen weiterhin Anwendung.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)394-C

Stellungnahme zur 85. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 05.10.2020

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Öffentliche Anhörung zum
Gesetzentwurf der Bundesregierung

Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen
BT-Drs. 19/22139

am 5. Oktober 2020

Stellungnahme

von Dr. Frank Fellenberg, LL.M. (Cambridge)
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Berlin

Dr. Frank Fellenberg
Leipziger Platz 3
10117 Berlin
Tel.: +49 30 885665-183
fellenberg@redeker.de

Der Regierungsentwurf soll Planungen und ihre Umsetzung beschleunigen. Er fügt sich in eine Reihe von Gesetzespaketen ein, die eine vergleichbare Zielsetzung verfolgen und jeweils einzelne Beschleunigungsinstrumente herausgreifen. Angesichts der weiterreichenden Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 dürften noch weitere Novellen folgen. Die vorliegende Stellungnahme beschränkt sich auf Anmerkungen zu den hier konkret vorgesehenen Regelungen. Insgesamt erscheint die in dem Regierungsentwurf gewählte Umsetzung einzelner Vorschläge zur Beschleunigung von Infrastrukturplanungen gut geeignet, den beabsichtigten Beschleunigungseffekt zu erzielen. Die Vorschläge halten Maß und sie entwerfen weder die Zulassungsverfahren noch den gerichtlichen Rechtsschutz. Einzelne Präzisierungen der gesetzlichen Regelungen erscheinen angezeigt, ebenso punktuelle Ergänzungen.

I. Gerichtliches Verfahren – Änderungen der Verwaltungsgerichtsordnung

1. Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte (§ 48 Abs. 1 VwGO-E)

Die vorgesehene Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten von Oberverwaltungsgerichten erfasst alle relevanten Windenergieanlagen (Gesamthöhe von mehr als 50 Metern), ferner Landesstraßen, größere Häfen, Wasserkraftanlagen mit einer elektrischen Nennleistung von mehr als 100 Megawatt und Planfeststellungen nach dem Bundesberggesetz. Die Regelung zentralisiert den Rechtsschutz für das jeweilige Land und verkürzt den Instanzenzug. Sie ist aus Sicht der Praxis zu begrüßen. Während eine Zuweisung erstinstanzlicher Zuständigkeiten an das grundsätzlich als Revisionsgericht tätige Bundesverwaltungsgericht (§ 50 VwGO) engen Grenzen unterliegt (BVerwGE 131, 274), gilt dies für die Zuweisung an die strukturell als Tatsachengerichte eingerichteten Oberverwaltungsgerichte nicht. Auch der Verlust an Ortsnähe ist bei einer Verlagerung der Eingangszuständigkeit auf die Oberverwaltungsgerichte nicht erheblich und mit Blick auf die Bedeutung der erfassten Vorhaben jedenfalls hinnehmbar.

Eine Beschleunigung wird allerdings nur zu erzielen sein, wenn die zukünftig bei den Oberverwaltungsgerichten gebündelte Rechtskontrolle tatsächlich zeitnah erfolgt. Fehlen dort die personellen Ressourcen und Erfahrungen, verkehrt sich der gewollte Effekt geradezu in sein Gegenteil. Die Bündelung von Verfahren bei den Oberverwaltungsgerichten dürfte es den Ländern indes ermöglichen, spezialisierte und personell hinreichend ausgestattete Senate einzurichten, die landesweit eine zügige Erledigung der von § 48 VwGO erfassten Verfahren gewährleisten.

Die Auswahl der von der Erweiterung erfassten Vorhaben ist nachvollziehbar. Sie könnte aber punktuell noch erweitert werden:

Ergänzend einbezogen werden sollten neben den Landesstraßen auch die entsprechenden Straßenkategorien in den Stadtstaaten (§ 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 VwGO-E) und auch Hafenausbauten auf Grundlage landesrechtlicher Planfeststellungserfordernisse (§ 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11 VwGO-E).

Zu erwägen ist ferner, die im Bereich bergrechtlicher Verfahren nun vorgesehene Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte noch zu erweitern. Vorgesehen ist sie für die gerichtliche Kontrolle von Zulassungen sog. obligatorischer Rahmenbetriebspläne, d.h. solcher Rahmenbetriebspläne, die zwingend vorzulegen und in einem Planfeststellungsverfahren mit förmlicher Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zuzulassen sind (§ 52 Abs. 2a – 2c, § 57 BBergG i.V.m. UVP-V Bergbau). Verfahren zur Zulassung sonstiger (fakultativer) Rahmenbetriebspläne, die ohne Planfeststellungsverfahren und förmliche UVP zugelassen werden, werfen indes häufig vergleichbar komplexe bergrechtliche und umweltrechtliche Fragestellungen auf. So besteht für zahlreiche bergrechtliche Vorhaben keine Pflicht zur förmlichen UVP, da sie als Gesamtvorhaben bereits vor Inkrafttreten der UVP-Richtlinie begonnen wurden (vgl. BVerwG, NVwZ 2002, 1237; OVG NRW, NuR 2005, 416).

Vorzugswürdig wäre es daher, wenn alle Klagen gegen bergrechtliche Zulassungen von Rahmenbetriebsplänen in die Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte fielen (§ 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 VwGO-E).

2. Entfall der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten (§ 63 BImSchG-E und § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO-E)

Der Regierungsentwurf sieht vor, dass der Widerspruch und die Klage eines Dritten zukünftig in weiteren Fällen abweichend von der Regel des § 80 Abs. 1 VwGO keine aufschiebende Wirkung mehr haben. Ein solcher gesetzlich angeordneter Sofortvollzug führt dazu, dass eine angefochtene Zulassung vollziehbar bleibt, soweit und solange der Sofortvollzug nicht behördlich ausgesetzt oder gerichtlich die aufschiebende Wirkung des Drittrechtsbehelfs angeordnet wird (§§ 80, 80a VwGO).

a) Windenergieanlagen (§ 63 BImSchG-E)

Die in § 63 BImSchG-E vorgesehene gesetzliche Anordnung des Sofortvollzugs bei der Zulassung von Windenergieanlagen reagiert auf eine in den letzten Jahren wahrgenommene Entwicklung. Die Realisierung von Windenergieanlagen liegt nach der gesetzlichen Wertung des § 1 EEG im Allgemeininteresse. Zugleich kann eine zeitnahe Umsetzung der Vorhaben für den jeweiligen Vorhabenträger wegen der gesetzlichen Einspeisevergütung bedeutsam sein. Der Sofortvollzug kann bereits derzeit behördlich zusammen mit der Zulassungsentscheidung oder nachträglich, auch gerade in Reaktion auf einen Drittrechtsbehelf, angeordnet werden. So wird in vielen Fällen

auch verfahren. Die formalen Anforderungen an die Anordnung sind niedrig. Gleichwohl hat die gesetzliche Anordnung einen Beschleunigungseffekt, soweit ein Vorhabenträger/Investor bereit ist, vor Bestandskraft seiner Zulassung und damit auf eigenes Risiko mit der Durchführung des Vorhabens zu beginnen: Zum einen verschiebt sich die Verfahrenslast auf den Dritten (Anwohner, Umweltvereinigung), der sich nicht mehr auf die Anfechtung der Genehmigung beschränken kann. Zum anderen bringt die gesetzliche Anordnung des Sofortvollzugs auch die Wertung zum Ausdruck, dass es sich um Vorhaben handelt, deren Umsetzung das Interesse Dritter an der aufschiebenden Wirkung grundsätzlich überwiegt. Diese Wertung ist im Rahmen der gerichtlichen Interessenabwägung mit erheblichem Gewicht zu berücksichtigen, soweit in dem Eilverfahren noch keine klare Aussage zu den Erfolgsaussichten in der Hauptsache getroffen werden kann. Da der Gesetzgeber das Regel-Ausnahme-Verhältnis der aufschiebenden Wirkung zum Sofortvollzug umkehrt, ist die gebotene Abwägung zwar nicht präjudiziert, aber gesetzlich vorstrukturiert (BVerwGE 123, 241, Rn. 12).

Die Regelung dürfte vermehrt zu Anträgen auf Aussetzung des gerichtlichen Sofortvollzugs führen und kann damit einen Mehraufwand der Oberverwaltungsgerichte (s. vorstehend Ziff. 1) begründen. Das ist bei der Geschäftsverteilung zu berücksichtigen.

b) Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur

§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO-E sieht eine entsprechende Regelung des gesetzlichen Sofortvollzugs übergreifend in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur vor. Auch hier ist das Regelungsziel unmittelbar nachvollziehbar. Allerdings begegnet die Umsetzung Bedenken.

Bereits der Anwendungsbereich ist unklar. Dem Begriff der Infrastrukturvorhaben im Bereich der digitalen Infrastruktur fehlen klare Konturen. Gleiches gilt für das Erfordernis überregionaler Bedeutung, das auch durch die in den Regierungsentwurf aufgenommene kurze Erläuterung nicht operabel wird. Zwar liegt es auf der Hand, dass Bundesverkehrswege stets die erforderliche überregionale Bedeutung haben. Eine Abgrenzung „nach unten“, d.h. die Bestimmung, ab wann von einer überregionalen Bedeutung ausgegangen werden kann, ist hingegen schwierig. Fraglich kann auch der Bezugspunkt bei der Prüfung der überregionalen Bedeutung sein. Wenn sie auf die jeweils verfahrensgegenständliche Maßnahme bezogen ist, werden die Voraussetzungen des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO-E etwa bei einem Änderungsvorhaben oder bei Einzelmaßnahmen seltener erfüllt sein als wenn auf die Bedeutung der jeweiligen Infrastruktur insgesamt abzustellen ist. Gerade bei der Frage, ob eine Zulassung aktuell ausgenutzt werden darf oder nicht, sollte aber Rechtssicherheit bestehen, ohne dass es vorheriger behördlicher oder gerichtlicher Feststellungen bedarf.

Ohnehin sind Zulassungsentscheidungen für die wichtigsten (überregional bedeutsamen) Infrastrukturvorhaben – einschließlich der Zulassung von Planänderungen – bereits nach geltendem Recht aufgrund fachgesetzlicher Regelungen i.S.d. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO sofort vollziehbar (vgl. insb. § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG, § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG, § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG, § 14e Abs. 2 Satz 1 WaStrG). Auch die Landesstraßengesetze sehen für die Planfeststellung oder Plangenehmigung auf Grundlage der Ermächtigung des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, 2. Alt. VwGO in unterschiedlichem Umfang einen gesetzlichen Sofortvollzug vor (vgl. etwa § 38a StrWG NRW, § 39 Abs. 10 SächsStrG).

Die Neuregelung des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO-E erfasst daher nur Zulassungen, die nicht bereits unter § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO fallen. Einen Anwendungsbereich dürften etwa Bundesfernstraßenprojekte oder Bahnprojekte bilden, für die nicht nach dem Fernstraßenausbaugesetz bzw. dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ein vordringlicher Bedarf festgestellt wurde, da in diesem Fall der in § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG bzw. § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG fachgesetzlich angeordnete Sofortvollzug nicht eingreift.

Zu bedenken ist allerdings, dass in den vorrangigen fachgesetzlichen Regelungen aus gutem Grund zugleich eine Monatsfrist für etwaige Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage bestimmt ist (vgl. etwa § 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG). Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. Die Frist stellt sicher, dass der Vorhabenträger innerhalb kurzer Zeit Klarheit erhält, ob ein Eilrechtsschutzverfahren zu führen ist. Eine entsprechende Frist besteht bei den von § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO-E erfassten Zulassungen nicht.

Es wäre vorzugswürdig und wird angeregt, vorrangig die bestehenden fachgesetzlichen Regelungen des gesetzlichen Sofortvollzugs zu erweitern. So könnte der Anwendungsbereich des gesetzlichen Sofortvollzugs auf alle nach dem FStrG oder nach dem AEG planfeststellungspflichtigen Vorhaben erweitert werden, indem in § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG und in § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG jeweils die Beschränkung auf Bedarfsplanvorhaben, die in den vordringlichen Bedarf eingeordnet sind, gestrichen wird.

Ein weiterer Anwendungsbereich verbleibt für § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO-E, wenn er auch isolierte Zulassungen erfassen soll, wie etwa die Zulassung von Einzelmaßnahmen im Vorfeld der Vorhabenzulassung außerhalb der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens. Hier dürfte indes die ohnehin an geringe Voraussetzungen geknüpfte behördliche Anordnung des Sofortvollzugs in aller Regel ausreichen.

c) **Weiterer Regelungsbedarf**

Bedauerlich ist, dass die Novelle davon absieht, Entscheidungsdeterminanten für die Interessenabwägung im einstweiligen Rechtsschutz vorzugeben. Der gesetzliche oder behördlich angeordnete Sofortvollzug führt zu keiner Beschleunigung, wenn er in gerichtlichen Verfahren unter Hinweis auf die Komplexität der Verfahren wieder aufgehoben wird. Die Frage, nach welchen Kriterien gerichtlich über die Vollziehbarkeit der Zulassung entschieden wird, hat höhere Bedeutung als die Frage, wer die Verfahrenslast trägt, einen Antrag auf Anordnung bzw. Aussetzung des Sofortvollzugs zu stellen. Naheliegend wäre entsprechend einem Vorschlag des Normenkontrollrats insbesondere eine Regelung, die einen Fortbestand des sofortigen Vollzugs von reversiblen und reparablen Maßnahmen auch bei offenen Erfolgsaussichten in der Hauptsache regelhaft vorsieht.

3. **Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung (§ 101 Abs. 1 Satz 2 VwGO-E)**

§ 101 Abs. 1 Satz 2 VwGO-E sieht vor, dass die mündliche Verhandlung so früh wie möglich stattfinden soll. Die Regelung ist nicht auf bestimmte Verfahren beschränkt, sondern soll allgemein gelten. Sie bringt eine Selbstverständlichkeit zum Ausdruck. Die Regelung ist letztlich überflüssig, sie schadet aber auch nicht.

II. **Zulassung eisenbahnrechtlicher Verfahren**

Die vorgesehenen Regelungen, mit denen Maßnahmen zur Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie kleinere bauliche Maßnahmen von der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungspflicht ausgenommen werden sollen, sind zu begrüßen. Unions- oder verfassungsrechtliche Vorgaben stehen ihnen nicht entgegen. Zwei Anmerkungen erscheinen angezeigt:

Für die vom Katalog des § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1–4 AEG-E erfassten und damit von der Planfeststellungspflicht ausgenommenen Einzelmaßnahmen ist nach § 18 Abs. 1a Satz 2 AEG-E „keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt“. Hintergrund der Regelung ist die sog. Konzentrationswirkung der Planfeststellung. Sie führt dazu, dass bei planfeststellungspflichtigen Vorhaben andere behördliche Entscheidungen – insbesondere Baugenehmigungen – nicht erforderlich werden (§ 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Hs. VwVfG); die materiellen Anforderungen werden dann im Planfeststellungsverfahren geprüft. Bei den nun nicht mehr planfeststellungspflichtigen Einzelmaßnahmen sollen etwaige landesrechtliche Baugenehmigungspflichten offenbar verdrängt werden, also gerade nicht unberührt bleiben, nicht aber andere Genehmigungserfordernisse (z.B. des Denkmalschutzrechts).

Ist dies das Regelungsziel, sollte in § 18a Abs. 1a Satz 2, 2. Hs. AEG-E formuliert werden, dass „*sonstige Genehmigungserfordernisse*“ unberührt bleiben.

§ 18a Abs. 1a Satz 5 AEG-E enthält zudem einen unnötig aufwendigen Mechanismus, der den Beschleunigungseffekt konterkariert: Zwar erscheint es sachgerecht, das Planfeststellungserfordernis an das Bestehen einer UVP-Pflicht zu knüpfen. Vorgesehen ist aber, dass für die entsprechende Prüfung bereits der vollständige Planfeststellungsantrag einzureichen ist. Dieser Aufwand ist nicht gerechtfertigt.

Ausreichend sein sollten Screening-Unterlagen (§ 5 UVPG), die eine Beurteilung der möglichen UVP-Pflicht ermöglichen. § 18a Abs. 1a Satz 5 AEG-E sollte entsprechend angepasst werden.

III. Raumordnungsverfahren

Der Regierungsentwurf sieht Änderungen in der Struktur des Raumordnungsverfahrens (ROV) vor. Die drei Hauptziele bestehen darin, das ROV als Kann-Regelung auszugestalten, das Verfahren zu verschlanken und die Verzahnung mit dem Planfeststellungsverfahren zu optimieren. Diese Zielsetzungen sind zu begrüßen. Die gewählte Umsetzung ist jedoch nur bedingt geeignet, für die Anwendungspraxis einen echten Mehrwert zu generieren.

1. Antragserfordernis

Nach geltendem Recht ist dem Zulassungsverfahren (Planfeststellungsverfahren, immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren etc.) bei bestimmten raumbedeutenden Vorhaben nach § 15 ROG ein ROV vorgelagert. Sofern das Vorhaben eine UVP erfordert, bestimmt § 49 Abs. 1 UVPG, dass auch bereits im ROV eine dem Planungsstand des Vorhabens entsprechende UVP einschließlich Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Das nationale Recht geht insoweit über den unionsrechtlichen Mindeststandard hinaus, denn unionsrechtlich ist eine UVP auf dieser Ebene ebenso wenig gefordert wie die Durchführung eines ROV insgesamt. Das ROV ist grundsätzlich zwingend, kann aber in bestimmten Konstellationen beschleunigt durchgeführt werden (§ 16 Abs. 1 ROG) oder auch ganz entfallen (§ 16 Abs. 2 Satz 1 ROG sowie landesrechtliche Regelungen).

Aufwand und Ertrag des ROV stehen häufig in einem Missverhältnis. Das ROV ist einerseits als eigenständige Verfahrensstufe mit Öffentlichkeitsbeteiligung und UVP ausgestaltet, strukturell aber nicht geeignet, das nachfolgende Zulassungsverfahren substantiell zu entlasten. Das liegt darin begründet, dass das Ergebnis eines ROV, die raumordnerische Beurteilung, keinen bindenden Charakter hat. Sie stellt lediglich eine

gutachterliche Äußerung der zuständigen Behörde dar, die als weiteres Erfordernis der Raumordnung abwägend zu berücksichtigen ist (§§ 3 Abs. 1 Nr. 4, 4 Abs. 1 ROG). Auch ungeachtet der fehlenden Bindungswirkung ist das ROV nur bedingt geeignet, das nachfolgende Zulassungsverfahren zu entlasten, da dem ROV noch keine ausgearbeitete Planung für ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt. Eine positive raumordnerische Beurteilung beschränkt sich auf eine Aussage zur voraussichtlichen Machbarkeit der Planung und möglicher Alternativen unter raumordnerischen Gesichtspunkten.

Unabhängig davon, ob ein ROV durchgeführt wurde oder nicht, ist daher in dem nachfolgenden Zulassungsverfahren unter Beteiligung der zuständigen Raumordnungsbehörde zu prüfen, ob die Ziele der Raumordnung beachtet werden. Bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen wie insbesondere der Planfeststellung sind darüber hinaus die Grundsätze und die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung im Rahmen der Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 ROG). Dies bedeutet, dass das ROV weder für den Vorhabenträger eine Gewähr dafür bietet, dass das Vorhaben mit Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt, noch Betroffene und Verbände nach Durchführung eines ROV eine Gewähr haben, welche Trassenalternative realisiert wird und welche nicht.

Die begrenzte Funktion legt es nahe, auf ein vorgelagertes ROV vollständig zu verzichten und die Prüfung der Raumverträglichkeit auf das Zulassungsverfahren zu konzentrieren (vgl. die Stellungnahme Nr. 51/2000 des Deutschen Anwaltvereins zum Referentenentwurf des Investitionsbeschleunigungsgesetzes aus August 2020 durch die Ausschüsse Umweltrecht und Verwaltungsrecht). Dieser Verzicht könnte an das Erfordernis geknüpft werden, dass der Vorhabenträger eine umfassende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführt, deren Ausgestaltung dann allerdings im ROG über den derzeit in § 25 Abs. 3 VwVfG geregelten Umfang hinausgehend zu regeln wäre.

Soweit dieser Weg, der ein höheres Beschleunigungspotenzial böte, nicht gewählt wird, ist die im Regierungsentwurf vorgesehene kleine Lösung naheliegend, die Durchführung des ROV jedenfalls an einen entsprechenden Antrag des Vorhabenträgers zu knüpfen (§ 15 Abs. 5 Satz 1 ROG-E). Mit einer Entwertung der Raumordnung hat das nichts zu tun. Vielmehr geht es darum, das verfahrensrechtliche Instrumentarium so flexibel auszugestalten, dass es zu den durch die jeweilige Planung aufgeworfenen Konflikten passt. Der Verzicht auf ein ROV schließt es zum einen nicht aus, dass mit den für raumordnerische Aspekte relevanten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange insbesondere in Bezug auf Trassen- oder Standortalternativen Abstimmungen erfolgen, um die jeweiligen Antragsunterlagen sachgerecht ausarbeiten zu können. Diese Abstimmung kann auch mit dem Scoping nach § 15 UVPG sowie der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG verbunden werden.

Zum anderen werden Vorhabenträger auch zukünftig in geeigneten Fällen den formalisierten Rahmen eines ROV wählen, gerade wenn hiermit bereits in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht worden sind.

Der Regierungsentwurf belässt es indes nicht bei dem Antragserfordernis, sondern räumt der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde in § 15 Abs. 5 Satz 3 ROG-E die Möglichkeit ein, ein ROV einzuleiten, wenn sie „befürchtet, dass die Planung oder Maßnahme (...) zu raumbedeutsamen Konflikten führen wird“. Ausweislich der Begründung des Regierungsentwurfs soll das in der Regel bereits dann der Fall sein, wenn bei linienförmigen Infrastrukturvorhaben großräumige Trassenalternativen in Betracht kommen. Diese Voraussetzung erscheint zu niedrig angesetzt. Sie wird bei Straßen-, Leitungs- oder Schienenvorhaben regelhaft erfüllt sein, so dass es bei der Durchführung eines ROV bleiben wird. Der Regelungsansatz, den Vorhabenträger individuell entscheiden zu lassen, ob er die Durchführung eines vorgelagerten ROV als zielführend und sachgerecht ansieht, liefe damit weitgehend leer.

Soweit an der Möglichkeit einer Einleitung des ROV von Amts wegen festgehalten werden soll, sollte die Schwelle daher angehoben werden. Konsequenz wäre es, die Regelung des § 15 Abs. 5 Satz 3 ROG-E wie folgt zu fassen: „Die für Raumordnung zuständige Landesbehörde kann ein Raumordnungsverfahren einleiten, wenn die Planung oder Maßnahme erhebliche raumbedeutsame Konflikte aufwirft, die die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Raumverträglichkeit erforderlich erscheinen lassen.“

Darüber hinaus ist das Anzeigeverfahren zu aufwendig ausgestaltet: Um der Landesbehörde die Prüfung zu ermöglichen, ob ein ROV von Amts wegen eingeleitet wird, hat der Vorhabenträger das Vorhaben anzuzeigen und Unterlagen vorzulegen, die letztlich den Antragsunterlagen für ein ROV bereits genügen müssen und daher sehr aufwendig zu erstellen sein können. Die Regelung steht im Widerspruch zu der Beschleunigungsintention des Gesetzentwurfs.

Vorzugswürdig und ausreichend wäre es, wenn in § 15 Abs. 5 Satz 2 ROG-E die Vorlage von Unterlagen gefordert wird, „die der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde eine Entscheidung über die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens nach Absatz 5 Satz 3 ermöglichen.“

2. Ausgestaltung des Raumordnungsverfahrens

Die vorgesehenen Änderungen zur Modernisierung des ROV sind hingegen zu begrüßen. Das gilt namentlich für den verstärkten Einsatz elektronischer Formate. Richtig erscheint insbesondere die ausschließliche Veröffentlichung der Unterlagen im Inter-

net. Die Kritik, Teile der Bevölkerung würden hierdurch nicht erreicht, erscheint zunehmend wirklichkeitsfern. Tatsächlich sind umgekehrt die überkommenen Formen der Beteiligung einer der wesentlichen Gründe dafür, dass die Öffentlichkeit sich deutlich weniger an den Verfahren beteiligt, als dies nach dem Gewicht der Vorhaben und der von ihnen berührten Belange zu erwarten und zu wünschen wäre. Entsprechende Digitalisierungsschritte sind auch für das Planfeststellungsverfahren selbst wünschenswert und sollten im Rahmen weiterer Beschleunigungsnovellen eingeführt werden. Sie könnten in Übernahme und Fortschreibung von Regelungen des Planungsicherstellungsgesetzes einen ganz erheblichen Beschleunigungseffekt nach sich ziehen.

3. Verzahnung mit Zulassungsverfahren

Die Regelungen zur besseren Verzahnung des ROV mit dem nachfolgenden Zulassungsverfahren werden keine wesentliche Beschleunigung bewirken.

Die in § 15 Abs. 4 Satz 5 ROG-E vorgesehene Regelung bei abschnittsweiser Zulassung sollte ersatzlos gestrichen werden. Sie würde dazu führen, dass bei Gesamtvorhaben, die im Wege der Abschnittsbildung Gegenstand mehrerer Planfeststellungsverfahren sind, auch das ROV entsprechend aufzuspalten wäre und verschiedene Verfahren, jeweils mit Öffentlichkeitsbeteiligung, durchzuführen wären. Ein ROV kann indes gerade dann eine Funktion erfüllen, wenn es die Gesamtplanung in den Blick nimmt.

Die Vorgabe des § 15 Abs. 4 Satz 1 ROG-E, das Verfahren in sechs Monaten durchzuführen, bietet den Beteiligten Orientierung, ein Verstoß bleibt aber folgenlos. Soweit § 15 Abs. 4 Satz 2 ROG-E bestimmt, dass das Zulassungsverfahren zeitnah nach Abschluss des ROV eingeleitet werden soll, wird dies keine Beschleunigung bewirken. Der Vorhabenträger hat in der Regel jedes Interesse daran, die Planung voranzutreiben. Welche Zeit das in Anspruch nimmt, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Die eigentlichen Herausforderungen – z.B. die Bewältigung naturschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Anforderungen, eigentumsrechtliche Fragen – stellen sich bei der Erarbeitung der detaillierten Antragsunterlagen für das Zulassungsverfahren. Sie werden auf der Ebene des ROV nicht adressiert und bewältigt. Aus dem gleichen Grund wird das Zulassungsverfahren auch durch die neue Abschichtungsregelung des § 15 Abs. 4 Satz 4 ROG-E voraussichtlich nicht wesentlich entlastet werden. Nach ihr soll die Prüfung im Zulassungsverfahren auf Belange beschränkt werden, die nicht Gegenstand des ROV waren. Eine vergleichbare Regelung besteht mit § 49 Abs. 2 UVPG bereits für den Bereich der UVP. Derartige Abschichtungsregelungen laufen in der Praxis weitgehend leer, da sich der Detaillierungsgrad der Prüfungen auf der Ebene des ROV und des Zulassungsverfahrens deutlich voneinander unterscheidet.

Deutscher Städtetag · Gereonstraße 18 - 32 · 50670 Köln

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: verkehrs-ausschuss@bundestag.de

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
am Montag, dem 5. Oktober 2020, Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundesta-
ges zu den Vorlagen**

- **Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen
BT-Drs. 19/22139**
- **Gesetzentwurf der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
Entwurf eines Gesetzes für ein Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungs-
gesetz
BT-Drs. 19/22106**

Ihre Einladung vom 24.09.2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen nehmen
wir wie folgt Stellung:

Allgemein

Der Deutsche Städtetag war intensiv in das 2016 vom damaligen Bundesmi-
nister Alexander Dobrindt initiierte „Innovationsforum Planungsbeschleuni-
gung“ eingebunden und unterstützt die im Abschlussbericht von 2017 enthal-
tenen Empfehlungen.

Der vorgelegte Gesetzentwurf bildet daher aus unserer Sicht einen weiteren
Baustein zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren

01.10.2020/Nm/nj

Kontakt

Eva Maria Niemeyer
evamaria.niemeyer@
staedtetag.de
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-287
Telefax 0221 3771-509

Aktenzeichen
61.20.40 D

Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-0
Telefax 030 37711-999

Avenue des Nerviens 9 - 31
1040 Bruxelles
Belgien
Telefon +32 2 74016-20
Telefax +32 2 74016-21

www.staedtetag.de

insbesondere im Verkehrsbereich und findet daher im Grundsatz unsere Unterstützung. Nicht nachvollziehbar ist allerdings, warum die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vorgesehenen Erleichterungen beim Ausbau und bei der Ertüchtigung des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs nicht auch beim städtischen Schienenverkehr gleichermaßen umgesetzt werden sollen. Wir halten es für dringend geboten, die im AEG vorgesehenen verfahrensbeschleunigenden Elemente auch gleichermaßen in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu übernehmen. Insoweit schließen wir uns ausdrücklich der Forderung des VDV in seiner Stellungnahme vom 30.09.2020 an.

Zu Artikel 1: Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

Die Einfügung einer neuen Nr. 3a) in § 48 der Verwaltungsgerichtsordnung mit der eine erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte für sämtliche Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit bestimmten Windkraftanlagen begründet werden soll, kann zur Verfahrensbeschleunigung beitragen. Allerdings sollte korrespondierend dazu im Allgemeinen Teil der Begründung unter „VI. Gesetzesfolgen – 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand“ deutlicher etwas zur erforderlichen personellen Aufstockung der Oberverwaltungsgerichte dargelegt und nicht nur darauf verwiesen werden, dass etwaigen Mehrbedarfen bei den Oberverwaltungsgerichten infolge der vorgesehenen Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten dieser Gerichte Minderbedarfe bei den Verwaltungsgerichten in mindestens gleicher Höhe gegenüberstehen. Ein „Personaltransfer“ von den Verwaltungsgerichten zu den Oberverwaltungsgerichten wird sich vermutlich nicht einfach darstellen lassen.

Durch die „Einsparung“ eines Instanzenzugs sehen wir auch keine gravierende Einschränkung kommunaler Rechte bei Klageverfahren. Ausweislich einer Untersuchung der Fachagentur Windenergie an Land aus dem Jahr 2019 waren bei in diesem Jahr 325 beklagten Anlagen die Kläger nur in drei Fällen die Nachbarkommunen.

Unklar ist aus unserer Sicht jedoch, ob die neue Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auch schon bei Rechtsstreitigkeiten gegen **eine** einzelne Windenergieanlage ab 50 m Höhe einsetzen soll. Der Wortlaut der Neuregelung ist hier nicht eindeutig. Zur Vermeidung einer übermäßigen Belastung der Oberverwaltungsgerichte sollten die Anlagen eine gewisse Bedeutung für die Versorgungsinfrastruktur entfalten. Diese könnte beispielsweise durch das Festlegen einer Mindestanzahl von zu errichtenden Windkraftanlagen definiert werden.

Zu Artikel 2: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Hier schließen wir uns den Ausführungen in der Stellungnahme des VDV vom 30.09.2020 an.

Zu Art. 3: Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die gesetzliche Festlegung im Bundes-Immissionsschutzgesetz, dass Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung bestimmter Windenergieanlagen keine aufschiebende Wirkung haben, entspricht der Regelung bei Zulassungsentscheidungen in § 212a Baugesetzbuch. Eine gesetzlich geregelte sofortige Vollziehbarkeit von Zulassungen von Windenergieanlagen auch nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist daher folgerichtig und kann den Windenergieausbau an Land beschleunigen.

Allerdings möchten wir darauf verweisen, dass bereits heute die Genehmigungen in der Regel mit einer Sofort-Vollzugsanordnung versehen werden, sodass sofort gebaut werden könnte. In vielen Fällen wird jedoch die aufschiebende Wirkung im verwaltungsgerichtlichen Eilverfahren wiederhergestellt.

Zu Art. 4: Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Hier schließen wir uns den Ausführungen in der Stellungnahme des VDV vom 30.09.2020 an.

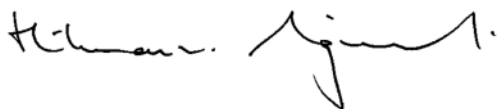
Zu Art. 5: Änderung des Raumordnungsgesetzes

Die vorgesehenen Änderungen zur Förderung der Digitalisierung des Raumordnungsverfahrens und auch bei der Auslegung der Verfahrensunterlagen wird begrüßt und kann in vielen Fällen von den Beteiligten auch problemlos genutzt werden. Wir weisen aber darauf hin, dass derzeit bei der Auslegung der Verfahrensunterlagen die Offenlage in Papierform noch der Regelfall ist. Eine übergangslose Umstellung auf eine ausschließliche Veröffentlichung der Unterlagen im Internet halten wir daher – insbesondere auch mit Blick auf die zu beteiligende Öffentlichkeit und vor dem Hintergrund des hohen Stellenwerts des Beteiligungsverfahrens – für nicht angemessen. Nach wie vor verfügen zahlreiche Bürgerinnen und Bürger nicht über einen Internetzugang und/oder sind nicht in der Lage, komplexe Planungsvorgänge ausschließlich über einen Monitor zu erfassen. Auch bei den öffentlichen Stellen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die zur Beurteilung der Verfahrensunterlagen erforderliche Hardware flächendeckend vorhanden ist. Zumindest für einen Übergangszeitraum sollte daher noch eine Offenlage auch in Papierform angeboten werden.

Für eine Berücksichtigung unserer Anregungen im weiteren Verfahren wären wir dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Hilmar von Lojewski

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)394-E

Stellungnahme zur 85. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 05.10.2020



Stellungnahme

Referentenentwurf vom 2. August 2020

Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes (InvBeschIG)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Stand: 06.08.2020

Inhalt

I. Vorbemerkung	3
II. Gesamthafte Bewertung	4
III. Zusammenfassung Änderungsbedarf	6
Artikel 1 – Änderung VwGO	6
Artikel 2 – Änderung des AEG.....	6
Artikel 4 – Änderung des UVPG	7
Artikel 5 – Änderung des ROG	7
Neuer Artikel 7 – Änderung des BNatSchG	8
IV. Anmerkungen zum Entwurf	9
ad Artikel 1 Nr. 6.....	11
ad Artikel 2 Nr. 1.....	11
ad Artikel 2 Nr. 2b.....	11
ad Artikel 2 Nr. 2c.....	14
ad Artikel 2 Nr. 3.....	14
ad Artikel 2 Nr. 4.....	14
ad Artikel 4 Nr. 3.....	14
ad Artikel 4 Nr. 4.....	16
ad Artikel 5 Nr. 1.....	17
ad Artikel 6	18
Neuer Artikel 7	18
V. Weiterer Handlungsbedarf	19
Infrastrukturen aller Verkehrsträger berücksichtigen.....	19
Wiedereinführung der materiellen Präklusion	19
Gutachten zur Stichtagsregelungen.....	19
Änderung der AVV Baulärm	20
Standards zum Artenschutz	20
Revision der Natura-2000-Richtlinien	20
Über den BDI	21
Impressum	21
Ansprechpartner	21
Beteiligte BDI-Gremien	21

I. Vorbemerkung

Laut dem jüngsten Bericht des Wissenschaftlichen Beirats des Bundeswirtschaftsministeriums sehen 72 Prozent der Unternehmen in Deutschland im ungenügenden Zustand der Straßenverkehrsinfrastruktur ein Hindernis für ihre Geschäftsentwicklung. In den Jahren 2012 bis 2018 hat sich die Länge der Staus auf deutschen Autobahnen von 500 Millionen auf 1.500 Millionen Kilometer verdreifacht. Für den Schwerverkehr sind wichtige Autobahnbrücken schon jetzt nicht oder nur eingeschränkt nutzbar, so der Bericht. Zügige Verfahrenswege für Brückenersatzneubauten sind dringender denn je. Wenn in Genua binnen zwei Jahren eine unter tragischen Umständen eingestürzte Brücke neu geplant und gebaut werden kann, in Deutschland gleiches aber wohl unmöglich wäre, dann ist dies für deutsche Planungs- und Verfahrensdauern ein bitteres Armutszeugnis.

Deutschland darf mit der Sanierung und dem Ausbau seiner Verkehrswege nicht ins Hintertreffen geraten. Voraussetzung dafür ist ein ambitioniertes Investitionsniveau, das die Rolle einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit der industriellen Wertschöpfung in Deutschland und seine Rolle als Logistikkreuzung in Europa widerspiegelt. Von fast ebenso großer Bedeutung ist aber auch, dass haushaltsgesetzgeberisch bereitgestellte Investitionsmittel kurzfristiger und zeitlich präziser planbar als bisher verausgabt werden können.

Als Volkswirtschaft berauben uns die hohen und unkalkulierbaren Zeitbedarfe zudem der Möglichkeit, in Rezessionsphasen Infrastrukturinvestitionen besonders effektiv für die Stimulierung der Konjunktur einzusetzen. Hier dürften in der jüngsten Vergangenheit bereits Wohlstandschancen in erheblichem Umfang vergeben worden sein.

II. Gesamthafte Bewertung

Der Entwurf erfüllt nicht die hohen Erwartungen, die der Koalitionsbeschluss vom 8. März 2020 weckte, enthält aber keine abzulehnenden Vorschläge und ist insoweit umfassend zu begrüßen. Insbesondere die in Artikel 1 vorgesehene Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird in der Praxis beschleunigende Wirkung entfalten. Von herausgehobener Bedeutung für die Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen sind die Regelungen zur gesetzlichen Anordnung des Sofortvollzugs für die Zulassung von Vorhaben von überregionaler Bedeutung.

Für die Erreichung des Ziels, Infrastrukturvorhaben effektiv zu beschleunigen und damit auch konjunkturstimulierende Investitionen so weit wie möglich vorzuziehen, bewegt der vorliegende Entwurf aus Sicht der Deutschen Industrie jedoch zu wenige der zur Verfügung stehenden bundesgesetzgeberischen Hebel. Zu nennen sind hier exemplarisch Regelungen, die missbräuchliche Klageführungen und jahrelange Gerichtsverfahren mit „Gutachterschlachten“ vermeiden helfen und eine weitergehende Verzahnung von Raumordnung und Planfeststellung ermöglichen (Stichwort: zweifache Umweltverträglichkeitsprüfung). Der BDI hat hierzu in der laufenden Legislaturperiode mehrfach Empfehlungen gegeben¹ und auf die zahlreichen existierenden Evaluierungen bezüglich Beschleunigungspotentialen hingewiesen.²

Mit einiger Überraschung ist festzustellen, dass in dem vorliegenden Entwurf die in der Anlage des Beschlusses des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 aufgeführten Eckpunkte für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren keineswegs umfänglich und zum Teil nur in wenig ambitionierter Form eingeflossen sind. Hierzu zählen u.a. die Einführung weiterer Stichtagsregelungen, die Beschränkung der Revision gegen OVG-Entscheidungen auf eine Divergenzrüge, die Einführung von Schwellenwerten für UVP-Prüfung und UVP-Vorprüfung auch jenseits von Schienenwegen sowie das Ziel, mehr Standardisierung beim Artenschutz zu erreichen. Zu vermissen sind weiter Vorstöße, um eine prioritäre Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) im Bereich von Leistungen und

¹ Vgl. die Stellungnahmen des BDI im Rahmen der Verbändebeteiligungen des BMVI zum PBeschlG, zum MgvG und zum PBeschlG-II.

² Abschlussbericht Innovationsforum Planungsbeschleunigung des BMVI, März 2017; die (3) Strategie Planungsbeschleunigung des BMVI, Mai 2017; das (4) Gutachten im Auftrag des Nationalen Normenkontrollrates, April 2019; das (5) Gutachten im Auftrag des DIHK: Rechtliche Stellungnahme zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Gewerbeansiedlungen und Infrastrukturvorhaben, Februar 2019.

Genehmigungsverfahren in der Umweltverwaltung für Vorhaben für öffentliche Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.³

Weiter scheinen für den Entwurf die Beschleunigungspotentiale im Bereich der Straßen- und Binnenschifffahrtsinfrastruktur noch nicht auf dem gleichen Ambitionsniveau wie für den Bahnbau evaluiert worden zu sein. Diese Zurückhaltung ist angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser Verkehrsträger und zahlreicher auch dort brachliegender Beschleunigungspotentiale schwer nachvollziehbar. In diesem Zusammenhang sieht der BDI die Bundesregierung aufgefordert, rasch zu prüfen, inwieweit die in dem vorliegenden Gesetzesentwurf für den Bereich der Schieneninfrastruktur vorgesehenen Änderungen auch für den Bereich anderer Verkehrsträger Anwendung finden können.

³ Es ist an dieser Stelle vorsorglich darauf hinzuweisen, dass für den Bereich von Industrieanlagen und anderer Infrastrukturen beim Thema digitale Genehmigungsverfahren noch erheblicher Konsultationsbedarf zwischen Bundesregierung und Industrie besteht.

III. Zusammenfassung Änderungsbedarf

Artikel 1 – Änderung VwGO

Die vorgesehene Verlagerung der Eingangszuständigkeit vom Verwaltungsgericht (VG) auf das Oberverwaltungsgericht (OVG) bzw. den Verwaltungsgerichtshof (VGH) ist zur Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen als sachgerecht zu bewerten. Auch die Einführung einer Soll-Vorschrift zur frühestmöglichen Eröffnung von Verwaltungsgerichtsverfahren ist aus Sicht des BDI sinnvoll.

Mit den geplanten Änderungen wird die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte (OVG) erheblich erweitert, diese betrifft v. a. das über 85.000 km umfassende Landes- und Staatsstraßennetz sowie den Ausbau der Windenergie. Es ist daher folgerichtig, dass der Entwurf auch organisatorische Regelungen, die zur Beschleunigung der Verfahren wichtige Spezialisierung der OVG fördern. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Planungsspruchkörper bestehen bereits an einigen OVG und haben sich bewährt. Daher sollte in Nr. 6 die entsprechende Regelung § 188b nicht als Kann-, sondern durchgängig als Soll-Regelung formuliert werden (siehe „ad Artikel 2 Nr. 2b) Dieses betrifft sowohl die Einrichtung von Planungskammern oder -senaten wie auch deren Entscheidung über Streitigkeiten im Zusammenhang mit PFV.

Artikel 2 – Änderung des AEG

Die Zielsetzung, dass bei Entfall der Planfeststellung nicht landesrechtliche Baugenehmigungserfordernisse entstehen, ist zu begrüßen. Dies ergibt sich allerdings derzeit nicht eindeutig aus dem Gesetzeswortlaut und der Gesetzesbegründung. Daher wird hierzu in den Anmerkungen ein Formulierungsvorschlag gemacht (siehe unten: „ad Artikel 2 Nr. 2b“). Ferner machen wir einen Vorschlag, wie die beabsichtigte Beschleunigungswirkung weiter erhöht werden kann (siehe: Anregung zur Änderung des § 18 Abs.1a Satz 5 AEG). Hierdurch sollen Fälle vermieden werden, in denen die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet wurden, dann jedoch von der Behörde festgestellt wird, dass eine UVP und damit auch eine Planfeststellung nicht erforderlich ist.

Artikel 4 – Änderung des UVPG

Der Koalitionsausschuss hatte sich dafür ausgesprochen, EU-rechtliche Spielräume zugunsten der Einführung sogenannter Schwellenwerte im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) auszunutzen, wonach unterhalb bestimmter Schwellenwerte zukünftig weder einer UVP noch einer UVP-Vorprüfung bedürfen. Aufgrund fehlender Schwellenwerte ist derzeit im Bereich Schiene sehr vielen Vorhaben eine zeitintensive UVP-Vorprüfung obligatorisch, die jedoch in rund 90 Prozent der Fälle zum Ergebnis kommt, dass keine UVP-Pflicht besteht. Daher ist folgerichtig, wenn der Gesetzentwurf nun erstmals für Schiene Schwellenwerte vorsieht. Jedoch sind hier die EU-rechtlichen Spielräume noch nicht vollständig genutzt. In den Anmerkungen (siehe unten) werden konkrete Vorschläge gemacht, wie diese noch stärker genutzt werden sollten.

Der BDI sieht die Bundesregierung aufgefordert, rasch zu prüfen, inwieweit die in dem vorliegenden Gesetzesentwurf sowie die hier ergänzend dazu gemachten Vorschläge zur Änderung des UVPG auch im Bereich anderer Verkehrsträger Anwendung finden können.

Artikel 5 – Änderung des ROG

Die Verpflichtung sowohl zu Raumordnungsverfahren (ROV) wie auch zu Planfeststellungsverfahren (PFV) – ergänzt um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 Verwaltungsverfahrensgesetz) – führt im hohen Maße zu Doppelungen. Diese betrifft dabei vor allem die damit dreimal erfolgende Öffentlichkeitsbeteiligung (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Raumordnungsbehörde sowie das Anhörungsverfahren als Teil des PFV durch die Planfeststellungsbehörde) sowie die jeweils sowohl im ROV wie im PFV obligatorische Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Der Koalitionsbeschluss hatte sich daher zu Gunsten möglichst einer Zusammenlegung beider Verfahren bzw. zu einer Verzahnung zwischen ROV und PFV ausgesprochen. Es würden mit dem vorliegenden Entwurf jedoch nicht rund die Hälfte der ROV entfallen – wie in der Gesetzesbegründung ermittelt, sondern es würden ROV allenfalls in wenigen Fällen entfallen.

Ursächlich hierfür ist im Entwurf in § 15 Absatz 5 eine Regelung, wonach auch ohne Antrag ein ROV erfolgen soll, wenn die Raumordnungsbehörde raumbedeutsame Konflikte befürchtet. In der Gesetzesbegründung wird hierzu erläutert, dass diese auch dann vorliegen, wenn großräumige Trassenalternativen in Betracht kommen. Derartige Alternativen kommen jedoch

selbst vielfach bereits bei kleineren ROV wie bspw. bei der Schiene beim Neubau von Verbindungskurven in Betracht. Bleibt es daher bei der vorliegenden Regelung würde allenfalls nur in Ausnahmefällen ein ROV entfallen können. Die für die betroffene Öffentlichkeit nur schwer nachvollziehbare und auch für sie aufwendige Praxis einer dreifachen Beteiligung würde bestehen bleiben. In Absatz 5 sollte daher eine Regelung aufgenommen werden, dass in Fällen, in denen eine abschnittsübergreifende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, die die Kriterien nach § 25 Abs. 3 VwVfG erfüllt, dazu führt, dass auf das ROV zu verzichten ist.

Die verbleibende ROV sollten ferner entsprechend des Koalitionsausschusses verzahnt werden, indem auf derzeit doppelte Verpflichtung zur UVP verzichtet wird. Zudem geht diese Verpflichtung über die EU-rechtlichen Anforderungen hinaus. Die Regelung § 49 im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sollte daher gestrichen werden.

Die in Artikel 5 vorgesehenen Vorstöße zur Digitalisierungsthemen sind ausdrücklich zu begrüßen. Wichtig ist jedoch, dem Vorhabenträger stets die Möglichkeit zu lassen, auf die Form einer Online-Auslage bzw. Online-Veröffentlichung zu verzichten, da durch den niederschweligen Zugang zu und durch die einfache Verbreitbarkeit von konkurrenz- und sowie sicherheitsrelevanten Informationen, neue Risiken entstehen können.

Neuer Artikel 7 – Änderung des BNatSchG

Für den engeren Kreis der durch den Entwurf tangierten Genehmigungspraxis sieht der BDI Ergänzungsbedarf im BNatSchG hinsichtlich der Definition des Begriffs des „Eingriffes“ in Bezug auf bauliche Maßnahmen auf Flächen, die dem öffentlichen Verkehr als öffentliche Verkehrswege dienen (siehe unten „Neuer Artikel 7“)

IV. Anmerkungen zum Entwurf

ad Artikel 1 Nr. 1 ee)

Erweiterung der Erstzuständigkeit des OVG für Planfeststellungsverfahren nach dem BBergG.

Die Planfeststellungspflichtigkeit bergbaulicher Vorhaben richtet sich vornehmlich nach § 52 Abs. 2a BBergG i.V.m § 57c BBergG.

Der Planfeststellungspflicht unterliegen damit bergbauliche Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Dann handelt es sich um ein sog. „Obligatorisches Rahmenbetriebsplanfeststellungsverfahren.“

In der Tat erscheinen die Verwaltungsgerichte teilweise aktuell wegen der Spezialmaterie des BBergG bei der Behandlung von Zulassungsentscheidungen zu Rahmenbetriebsplänen überfordert. Rahmenbetriebspläne decken in der Regel das komplexe bergbauliche Gesamtvorhaben mit all seinen Auswirkungen und Folgen ab (vgl. § 52 Abs. 2 Nr. 1 BBergG). Nach Maßgabe der geltenden Gesetzes- und Rechtsprechungslage sind bereits hier die Abwägungen des Vorhabens mit dem Allgemeinwohl umfassend vorzunehmen. Hinzu kommt, dass bei flächengreifenden Bergbauvorhaben (Braunkohlentagebaue in NRW) räumlich mehrere Gerichtsbezirke betroffen sein können und somit mehrere Verwaltungsgerichte mit derselben Zulassungsentscheidung für einen Rahmenbetriebsplan nach § 52 BBergG befasst sein können. Unterschiedliche und sich widersprechende Urteile können die Folge sein. Deshalb ist es unbedingt sinnvoll, Entscheidungen zu Rahmenbetriebsplänen bei den OVG schon für die 1. Instanz zu bündeln.

Allerdings ist es zu kurz gegriffen, insofern nur auf Planfeststellungsverfahren (d.h. Rahmenbetriebspläne, die in einem Planfeststellungsverfahren ergehen) abzustellen. Die nach § 52 Abs. 2 b Satz 2 BBergG vom Gesetz her möglichen sog. Fakultativen Rahmenbetriebspläne, die nicht der Planfeststellungspflicht unterliegen, stehen umfangsmäßig in ihrer Festsetzungsregelung den Rahmenbetriebsplänen, die mittels einer Planfeststellung zugelassen werden, in Nichts nach. Auch sie regeln in der Regel das bergbauliche Gesamtvorhaben, die Planfeststellung ist nur deshalb nicht erforderlich, weil und wenn die die Planfeststellung auslösende UVP nach § 52 Abs. 2 b Satz 2 BBergG bereits im vorgelagerten Braunkohlenplanverfahren durchgeführt worden ist und es deshalb nach dem Bergrecht keines planfeststellungspflichtigen Rahmenbetriebsplanes mehr bedarf.

Die Rechtslage für Braunkohlentagebaue in NRW stellt sich also so dar, dass in NRW weiterhin die erstinstanzliche Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte bei Klagen gegen (fakultative) Rahmenbetriebsplanzulassungen gegeben wäre. Gerade in NRW aber, in der der Großteil der bergbaulichen

Anpassungen der Braunkohlentagebaue aufgrund des Kohleausstiegsgesetzes stattfinden wird und muss, ist die Erstzuständigkeit des OVG im Sinne der zügigen Erlangung der Rechts- und Planungssicherheit bei der Umplanung der Tagebaue zur Vermeidung eines Betriebsstillstandes unbedingt erforderlich.

Es wird deshalb angeregt, die erstinstanzliche Zuständigkeit des OVG nicht nur für planfestgestellte Rahmenbetriebspläne sondern auch für fakultative Rahmenbetriebspläne festzuschreiben. Andernfalls würde die geplante Regelung in NRW im geschilderten Zusammenhang leerlaufen.

Vorschlag für die Änderung des Art. 1 Ziffer 1 ee) Nr. 13:
„Planfeststellungen und fakultative Rahmenbetriebsplanzulassungen nach dem Bundesberggesetz“.

ad Artikel 1 Nr. 3

Anregung zur Präzisierung „Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung“

Das Gesetz regelt in Artikel 3 den Entfall der aufschiebenden Wirkung von Anfechtungsklagen für Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von größer als 50 Metern.

Mit Artikel 1 Nr. 3 wird Gleiches für „Infrastrukturvorhaben, die von überregionaler Bedeutung sind“ vorgeschlagen. Dabei handelt es sich möglicherweise um einen zu unbestimmten Begriff, der auch in der Begründung nicht greifbarer wird. Er weicht auch von den im Raumordnungsrecht geläufigen Begrifflichkeiten der „Raumbedeutsamkeit“ bzw. „überörtlichen Bedeutung“ ab, so dass diese jedenfalls nicht als Interpretationshilfe dienen können. Hier ist die Gefahr zu sehen, dass nicht nur bei BImSch-Projekten, sondern auch bei kleineren Trassenprojekten nicht klar ist, ob das Vorhaben als „Infrastrukturprojekt“ im Sinne der Vorschrift einzuordnen ist oder nicht. Die Behörde weiß damit im Zweifel erst im Eilverfahren, ob eine formale Anordnung des Sofortvollzugs vorgenommen hätte werden müssen oder nicht.

Abhilfe würde schaffen, den § 63 BImSchG auf „Stromerzeugungsanlagen“ zu beziehen. Es gibt aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keinen sachlichen Grund, dieses Privileg nur für Windenergieanlagen gelten zu lassen. Falls man die Regelung in § 80 Abs. 2 beibehalten will, sollte eine schärfere Konturierung des Begriffs „Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung“ geprüft werden

ad Artikel 1 Nr. 6**Hinweis zu § 188b VwGO**

Zum neuen § 188b ist darauf hinzuweisen, dass wir mit der Bildung von Senaten, die u. a. für das Planungsrecht zuständig sind in vielen Ländern sehr gute Erfahrung gemacht haben. Angesichts des bundesweiten Planungshochlaufs für alle Infrastrukturen, sollte in jedem Bundesland entsprechendes Planungs-Know-how bei den Gerichten vorhanden sein.

ad Artikel 2 Nr. 1**§ 2 Abs. 7f AEG - Definition Unterhaltung**

Wir regen an, in der Gesetzesbegründung zu § 2 Abs. 7f AEG folgenden Satz zu ergänzen:

„Unterhaltungsmaßnahmen umfassen insbesondere die Instandhaltung einer Anlage (vgl. DIN 31051).“

Begründung: Die in Bezug genommene DIN kennt neben der Instandhaltung, z.B. auch die Instandsetzung und Wartung. Um sicherzustellen, dass alle diesbezüglichen Begriffe erfasst sind, sollte der Zusatz „insbesondere“ erfolgen. Zum neuen § 188b ist darauf hinzuweisen, dass wir mit der Bildung von Senaten, die u. a. für das Planungsrecht zuständig sind in vielen Ländern sehr gute Erfahrung gemacht haben.

ad Artikel 2 Nr. 2b**§ 18 Abs. 1a AEG weitere neue Sätze**

Da die Regelung nicht als lex specialis ausgestaltet ist und nicht nur durch Satz 6 aufgeweicht wird, sondern auch erheblich durch die Begründung, ohne, dass Klarheit hergestellt wird, bergen die Regelungen enorme Gefahren für die Projektverantwortlichen, ohne eine wirkliche Beschleunigung zu erreichen.

Der neue Satz 2 des § 18 Abs. 1a AEG („Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt.“) ist unklar. Zum einen wird weder aus dem Gesetzeswortlaut noch aus der Gesetzesbegründung erkennbar, welche „baurechtlichen Zulassungen“ gemeint sein sollen. Denkbar scheinen überhaupt nur Baugenehmigungserfordernisse nach den Landesbauordnungen, soweit diese überhaupt auf Verkehrsanlagen Anwendung finden. Sofern beispielsweise bei Maßnahmen für die digitale Schiene (wohl gemeint mit ERTMS) digitale Stellwerke in Gebäude oder

Modulgebäude errichtet werden, ist nach dem Gesetzeswortlaut zweifelhaft, ob für diese Gebäude etwaige Baugenehmigungserfordernisse nach Landesbaurecht greifen sollen oder durch die bundesrechtliche Regelung verdrängt werden sollen, da nach dem zweiten Halbsatz der Neuregelung landesrechtliche Regelungen gerade unberührt bleiben sollen. Dies bedürfte daher einer Klarstellung. Nach unserem Verständnis sollen die landesrechtlichen Baugenehmigungserfordernisse verdrängt werden, damit die Situation mit einer Planfeststellung vergleichbar ist (Konzentrationswirkung). Dies ergibt sich allerdings – wie ausgeführt – derzeit nicht eindeutig aus dem Gesetzeswortlaut und der Gesetzesbegründung. Wir würden daher folgende Anpassung des Satzes vorschlagen:

„Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung nach Bundes- und Landesrecht erforderlich; ~~landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt~~“. Ferner sollte in der Gesetzesbegründung ausdrücklich als Beispiel insoweit die Baugenehmigung aufgeführt werden. Nach unserem Verständnis fallen unter den Begriff der „baurechtlichen Zulassungen“ auch solche nach dem Denkmalschutzrecht. Dies sollte vorsorglich in der Gesetzesbegründung klargestellt werden.

Angesichts der Zuständigkeit der Länder für die Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten wird - wie im Entwurf vorgesehen (§ 18 Abs. 1a Satz 3 AEG) - die dringende Notwendigkeit der Antragsmöglichkeit im Falle der Betroffenen Dritter gesehen.

Anregung zur Änderung des § 18 Abs.1a Satz 5 AEG

Die in § 18 Abs.1a Satz 5 vorgesehene Konstruktion, dass wenn für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen kann, der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen hat, damit dann das EBA die UVP-Pflicht prüfen kann, und bei deren Verneinung das Verfahren dann wieder beenden kann (vgl. hierzu auch die Gesetzesbegründung auf S. 31), hat für die Praxis aller Voraussicht nach keine wirkliche Beschleunigungswirkung. In einem solchen Fall müssen die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet werden, dann wird der Antrag eingereicht und dann festgestellt, dass eine UVP und damit eine Planfeststellung nicht erforderlich ist. Entweder führt der Vorhabenträger dann das Verfahren doch freiwillig durch (weil ohnehin schon alle Unterlagen eingereicht wurden) oder er bricht es ab und muss dann aber noch die Einzelgenehmigungen nach anderen Gesetzen einholen; den Planfeststellungsantrag hat man dann aber „umsonst“ erstellt. Eine wirkliche Beschleunigungswirkung ist damit daher aller Voraussicht nach nicht verbunden. Dies betrifft immer die in § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 und 4 AEG aufgeführten Maßnahmen, da für diese nach § 14a Abs. 2 und 3 UVPG immer eine standortbezogene bzw. eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall besteht. Das heißt, für diese beiden Maßnahmentypen des § 18 Abs.1a „kann“ immer „die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen“, mit der Folge, dass insoweit immer zunächst ein Antrag nach § 18 Abs.

1 Satz 1 AEG einzureichen ist. Um dies zu vermeiden, würden wir folgende Umformulierung vorschlagen:

„Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

Ergibt die Feststellung nach § 5 UVPG, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Plans nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG zu beantragen.“

Somit wäre das Verfahren auf die Feststellung nach § 5 UVPG und die Einreichung der für § 5 UVPG notwendigen Unterlagen (Screeningbogen) beschränkt und es muss kein vollständiger Antrag nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG eingereicht werden, der sich bei Verneinung der UVP-Pflicht als überflüssig herausstellt.

Im Gesetzeswortlaut des § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG („Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen.“) spiegelt sich zudem nicht das vom Gesetzgeber nach der Gesetzesbegründung Gewollte wieder. Dort heißt es (S. 31):

„Kann für das Vorhaben eine UVP-Pflicht bestehen, hat der Vorhabenträger die Feststellung des Planes nach § 18 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz zu beantragen. Die Planfeststellungsbehörde führt aufgrund dieses Antrags eine UVP-Vorprüfung durch. Besteht eine UVP-Pflicht für die geplante Baumaßnahme, ist weiterhin ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ergibt die UVP-Vorprüfung, dass keine UVP-Pflicht gegeben ist, ist das Bauvorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 5 Allgemeines Eisenbahngesetz von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen.“

Der aktuelle Gesetzeswortlaut des § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG suggeriert jedoch, dass eine Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG durchzuführen ist, wenn eine UVP-Pflicht bestehen „kann“. Aus dem Gesetzeswortlaut ergibt sich demgegenüber nicht, dass wenn der Antrag auf Planfeststellung gestellt wurde, danach das EBA festgestellt hat, dass nach der Einzelfallprüfung keine UVP-Pflicht besteht, das Verfahren dann aber wieder beendet werden kann. Dies müsste in dem Gesetzeswortlaut klargestellt werden, sofern nicht der vorstehend vorgeschlagenen Formulierungsänderung gefolgt wird.

ad Artikel 2 Nr. 2c

Anregung zur Änderung des § 18 Abs. 3 AEG

§ 18 Abs. 3: „(3) Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner ~~vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung~~ Entscheidung nach § 18 AEG.“

Begründung: Auch der „Entfall“ von Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 74 Abs. 7 VwVfG muss erfasst werden.

ad Artikel 2 Nr. 3

Anregung zur Änderung des § 21 Abs. 8 AEG

§ 18 Abs. 3: „(3) Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung

„(8) Die Absätze 1 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen ~~Planfeststellung oder Plangenehmigung~~ Entscheidung nach § 18 AEG.“

Begründung: wie oben zur Änderung des § 18 Abs. 3 AEG

ad Artikel 2 Nr. 4

Anregung zur Konkretisierung der Neuregelung in § 22 Abs. 1 AEG

Zur Neuregelung in § 22 Abs. 1 AEG, soweit sie die Unterhaltung betrifft, regen wir an, zu konkretisieren, welche Voraussetzungen konkret durch die zuständige Landesbehörde bei der Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung zu prüfen sind

ad Artikel 4 Nr. 3

Anregung zur Änderung von § 14a Abs. 1 UVPG

Wir regen an, den in § 14a Abs. 1 Nr. 4 und 5 UVPG verwendeten Begriff der „Erneuerung“ zu streichen und durch „Änderung“ zu ersetzen sowie den Begriff der „Eisenbahnübergänge“ durch „Kreuzungen von Eisenbahnen mit Verkehrswegen“ zu ersetzen:

„(...) 4. der ~~Erneuerung~~ Änderung von ~~Eisenbahnübergängen~~ Kreuzungen von Eisenbahnen mit Verkehrswegen sowie
5. der ~~Erneuerung und~~ Änderung eines Durchlasses.“

Begründung:

1. Es bleibt unklar, wie der Begriff der „Erneuerung“ vom Gesetzgeber verstanden und zum Begriff der „Änderung“ abgegrenzt wird. Eine gesetzliche Definition des Begriffs findet sich weder im AEG noch im UVPG. Vielmehr soll im Zuge des Investitionsbeschleunigungsgesetzes der in § 22b AEG verwendete Begriff der „Erneuerung“ wieder gestrichen und durch den Begriff der „Unterhaltung“ ersetzt werden. In dem neuen § 14a Abs. 1 UVPG wird der Begriff der „Erneuerung“ mehrfach verwendet teilweise als Unterfall einer „Änderung“ im Sinne des UVPG teilweise neben dem Begriff der „Änderung“ (vgl. § 14a Abs. 1 „Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1 UVPG, soweit sie lediglich aus den folgenden Einzelmaßnahmen besteht: (...) 4. der Erneuerung von Eisenbahnübergängen sowie 5. der Erneuerung und Änderung eines Durchlasses.“) Das UVPG kennt den Begriff der „Erneuerung“ eigentlich nicht und entspricht auch nicht der Systematik des § 9 UVPG, bezogen auf den letztlich § 14a UVPG eine Sonderregelung enthält. § 9 UVPG spricht vielmehr nur von der „Änderung“. Um von der Verwendung der Begrifflichkeiten einen Gleichklang mit § 9 UVPG zu erreichen und um Auslegungsschwierigkeiten bezogen auf den unklaren Rechtsbegriff der „Erneuerung“ zu vermeiden, sollte dieser gestrichen werden.

2. Der bislang im Gesetz verwendete Begriff „Eisenbahnübergänge“ ist nicht definiert. Wir gehen davon aus, dass damit sämtliche Kreuzungen von Eisenbahnen mit jeder Art von Verkehrswegen (z.B. öffentlich-rechtliche und private Straßen, Wege – jeweils als Bahnübergänge und als Überführungen) erfasst werden sollen. Dementsprechend ist eine Anpassung des Gesetzeswortlauts, wie oben vorgeschlagen, erforderlich.

Anregung zur Änderung des § 14a Abs. 1 UVPG

Wir regen an, die Ziffer 2 des § 14a Abs. 2 in den Abs. 1 zu verschieben und folgende weitere zwei Ziffern in § 14a Abs. 1 UVPG aufzunehmen:

„*XXX die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von weniger als 5 Kilometern.*

„*XXX die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m².*“

Begründung:

1. Es handelt sich um Wände an bestehenden Strecken. In der Vergangenheit wurden bei Lärmsanierungsmaßnahmen keine wie in der Gesetzesbegründung aufgeführten Konflikte bezogen auf eine Barrierewirkung bekannt. Da die materiell-rechtlichen Artenschutzanforderungen unberührt bleiben,

könnten potenziell im Einzelfall auftretende Konflikte über das Artenschutzrecht gelöst werden (§§ 44 f. BNatSchG).

2. Bei solchen Maßnahmen wie Elektrifizierungsinselfen oder die Elektrifizierung einer „letzten Meile“ sind keine Konflikte zu erwarten, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können. Bezogen auf die Artenschutzerfordernisse gilt zudem das vorstehend Gesagte.

Anregung zur Änderung von § 14a Abs. 2 und 3 UVPG

Wir regen an, § 14a UVPG an die in § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG enthaltene Wertung anzupassen. Danach ist beim Vorhandensein von Schwellenwerten für die Vorprüfung die UVP-Pflichtigkeit der Änderung per se ausgeschlossen, wenn bereits die Schwellenwerte nicht erreicht werden. Um dies zu erreichen, sind in § 14a Abs. 2 die Ziffer 3 und in Abs. 3 die Ziffer 2 und 3 zu streichen.

Begründung: Herstellung des Gleichklangs mit § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG und damit Verhinderung einer Schlechterstellung der genannten Maßnahmen gegenüber anderen Vorhaben, für die Schwellenwerte vorhanden sind.

ad Artikel 4 Nr. 4

Ferner scheinen uns die Neufassungen in Ziffer 14.7 und 19.13 der Anlage 1 zum UVPG von der dahinterstehenden Wertung „verdreht“. In 14.7 wird geregelt, dass der Bau von Bahnstromfernleitungen „auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ immer der UVP-Pflicht unterliegt. Für die übrigen Bahnstromfernleitungen (also für selbständig geführte Bahnstromfernleitungen) gilt hingegen dann 19.13, der also für nicht auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang der Schienenwege zu bauende Bahnstromfernleitungen „nur“ eine Vorprüfungspflicht bzw. eine standortbezogene Vorprüfungspflicht vorsieht. Diese Wertung erscheint unseres Erachtens insoweit nicht nachvollziehbar, als dass Anlagen auf dem Betriebsgelände/entlang des Schienenweges als per se beeinträchtigender für die Umwelt angesehen werden und daher eine UVP-Pflicht zwingend angeordnet wird, als Anlagen, die außerhalb des Betriebsgeländes/des Schienenweges angeordnet werden. Unseres Erachtens sind die Umweltauswirkungen im zuletzt genannten Fall normalerweise aber höher, da sie eben nicht auf bereits baulich belasteten Flächen erfolgen. Aus der Gesetzesbegründung lässt sich hierzu auch nichts weiter für den Hintergrund ableiten.

Außerdem ist es aufgrund der bisherigen Praxisfälle nahezu ausgeschlossen, dass „Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ errichtet werden. Bahnstromfernleitungen dienen der Zuführung von elektrischer Energie und verlaufen daher in der Regel „über Land“ hin zu den Schienenwegen und sonstigen Betriebsanlagen (z.B. Unterwerk).

Wir regen daher an, dass in der Ziffer 14.7 der Zusatz „auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ zu streichen:

„Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen ~~auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs~~“

ad Artikel 5 Nr. 1

zu d) aa)

Die Aufhebung des Satzes 1 ist nur akzeptabel, weil die Regelung in Absatz 5 verschoben wird.

zu d) bb)

Die Regelung in dem neuen Satz 2 („zeitnah“) ist für Planfeststellungsverfahren ein frommer Wunsch, da es noch erheblicher Planungsschritte bedarf, um nach dem Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens (ROV) Planfeststellungsreife zu erreichen. Die Begründung zu diesem Satz ist nachvollziehbar, ändert jedoch auch nichts an der Tatsache, dass weitere Planungen erforderlich sind. Zutreffend in der Begründung ist auch, dass die Planfeststellungsbehörde das Ergebnis des ROV lediglich berücksichtigen muss und nicht daran gebunden ist.

Genau diese Tatsache steht unseres Erachtens jedoch auch dem neuen Satz 4 entgegen. Die Planfeststellungsbehörde wird nicht auf die Prüfung verzichten können. Der Satz ist daher zu streichen.

Satz 5 ist ebenfalls zu streichen, da anderenfalls mehrere ROVs für ein Vorhaben entstehen können, so ist die Begründung auf Seite 39 zu verstehen.

Das ROG kann unseres Erachtens keine Vorgaben für das Zulassungsverfahren machen; dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des 1) g)

Zu e)

Nach der Gesetzesbegründung zu Absatz 5 wird bei linienhaften Vorhaben nie auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden können. In Absatz 5 sollte daher eine Regelung aufgenommen werden, dass in Fällen, in denen eine abschnittsübergreifende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, die die Kriterien nach § 25 Abs. 3 VwVfG erfüllt, dazu führt, dass auf das ROV zu verzichten ist.

ad Artikel 6

Ergänzung § 1 Satz 1 ROV

§ 1 Satz 1 sollte wie folgt ergänzt werden:

„...und überörtliche Bedeutung haben, sofern keine abschnittsübergreifende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden hat, die den Anforderungen an § 25 Abs. 3 VwVfG genügt.“

Begründung:

Siehe die vorstehenden Ausführungen zu Artikel 6 ROG, Ziffer 1e).

Neuer Artikel 7

Anregung für eine Ergänzung § 14 BNatSchG

Wir regen an, § 14 BNatSchG um folgenden Absatz zu ergänzen:

„(4) Nicht als Eingriff gelten bauliche Maßnahmen auf Flächen, die nach § 4 Nummer 3 dem öffentlichen Verkehr als öffentliche Verkehrswege dienen, wenn diese keiner baurechtlichen Zulassung bedürfen und die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt werden.“

Begründung: Die Maßnahme dient der Funktionssicherung des Verkehrswe-
ges. Der Biotop- und Artenschutz sowie die Regelungen zu Natura 2000 fin-
den auf diesen Flächen weiterhin Anwendung. Entsprechende Maßnahmen
müssen im Einzelfall mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt
werden.

V. Weiterer Handlungsbedarf

Infrastrukturen aller Verkehrsträger berücksichtigen

Der BDI fordert die Bundesregierung auf, rasch zu prüfen, inwieweit Regelungen zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, die bisher nur für einzelne Verkehrsträger gelten bzw. gelten sollen, auch auf andere Verkehrsträger übertragbar sind. Handlungsbedarf besteht aus Sicht des BDI in Bezug auf die Ermöglichung von Maßnahmengesetzen auch im Bereich der Bundesfernstraßen sowie die in diesem Entwurf vorgesehenen Änderungen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Bereich der Schieneninfrastruktur.

EU-Initiative zur Einschränkung missbräuchlicher Klageführungen

Um missbräuchliche Klageführungen entgegenzuwirken, sollte die Bundesregierung auf EU-Ebene eine Initiative anstoßen, die sich gegen Klageführungen mit dem ausschließlichen Ziel der Verzögerung unanfechtbaren Baurechts richtet.

Wiedereinführung der materiellen Präklusion

Gutachten zur Stichtagsregelungen

In vielen Fällen verzögern sich insbesondere Großprojekte mit ihren ohnehin schon komplexen Genehmigungsverfahren aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich hierfür ist, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf den Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen auch Gesetzesänderungen noch Eingang in die Planung finden, was regelmäßig zu zeitintensiven Umplanungen führt. Bei einer Stichtagsregelung legt hingegen der Gesetzgeber fest, dass für die in der Vergangenheit begonnenen Sachverhalte weiterhin die alte Rechtslage anwendbar ist. Dies kann zu signifikant schnelleren Verfahren führen. Nur für einzelne Sachverhalte wird bereits von Stichtagsregelungen Gebrauch gemacht. Der Koalitionsausschuss hatte sich daher für die Prüfung der Einführung weiter Stichtagsregelung ausgesprochen.

Dem vorliegenden Entwurf nach scheint diese Prüfung mindestens nicht abgeschlossen zu sein. Soweit dieses noch nicht erfolgt ist, regen wir die Beauftragung eines wissenschaftlichen Gutachtens zu Stichtagsregelungen an. Bereits im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens könnte eine Regelung eingefügt werden, die zumindest die Transparenz zum Thema

Stichtagsregelungen verbessert. Bei Gesetzesänderungen sollte im Rahmen der Ermittlung des Erfüllungsaufwands durch den Gesetzgeber zumindest eine qualitative Abschätzung erfolgen, ob es zu Erfüllungsaufwand in Form von Umplanungen bei Bauvorhaben kommen kann, die in Folge des Gesetzes notwendig werden.

Änderung der AVV Baulärm

Ebenso hatte sich der Koalitionsausschuss zugunsten der Prüfung der Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm von 1970) ausgesprochen, wonach allein aufgrund dieser Vorschrift kein PFV geführt werden sollte. Diese Situation entsteht dabei auch bei Lärmsanierungsmaßnahmen, die der dauerhaften Reduktion der vom Verkehr ausgehenden Lärmimmissionen dienen. Wegen Baulärms an nur wenigen Tagen bzw. in wenigen Nächten verzögert sich der Bau des Lärmschutzes um bis zu einem Jahr. Daher sollte noch in dieser Legislaturperiode es zu einer Novellierung der AVV Baulärm kommen.

Standards zum Artenschutz

Zur Verfahrensbeschleunigung hatte sich der Koalitionsausschuss am 8. März 2020 für eine stärkere Standardisierung im Vollzug des Artenschutzes ausgesprochen. Wir regen daher an, dass diese durch Schaffung einer entsprechenden Verordnung erfolgt. Von Arten, die besonders häufig Gegenstand von Genehmigungsverfahren im Bereich Verkehrsinfrastruktur sind, sollte eine Regelung noch in dieser Legislaturperiode erfolgen.

Revision der Natura-2000-Richtlinien

Die Natura-2000-Richtlinien sollten u.a. in Bezug auf Bestandsschutz, Individuenbezug und Kumulation überarbeitet werden. Die Artenschutzlisten sollten nach wissenschaftlichen Kriterien überarbeitet werden.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jonas Fritz
Senior Manager
Telefon: +49 30 2028-1528
j.fritz@bdi.eu

Beteiligte BDI-Gremien

Verkehrsausschuss
Ad-hoc-Arbeitskreis Planungsbeschleunigung
Arbeitskreis Immissionsschutz
Arbeitskreis Genehmigung

BDI-Dokumentennummer: D 1227

Stellungnahme

Bundestags-Drucksache 19/22106

Gesetzesentwurf für ein Bundesfernstraßen- Baubeschleunigungsgesetz

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
Zu § 2	5
Zu § 2 Nr. 1	5
Zu § 2 Nr. 2	6
Zu § 4, § 6	6
Über den BDI	7
Impressum	7
Beteiligte BDI Gremien	7

Vorbemerkung

Der BDI hat bereits im Herbst 2019 in seiner Stellungnahme zu dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zu einem Maßnahmenengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) deutlich gemacht, dass es nur schwer nachvollziehbar ist, wenn das Instrument des Maßnahmenengesetzes zwar bei der Schienen- und Binnenschifffahrtsinfrastruktur, nicht aber im Bereich der Bundesfernstraßen zur Anwendung kommt.

Eine solche Beschränkung steht nicht nur in deutlichem Gegensatz zu dem voraussichtlich noch auf Jahrzehnte fortbestehenden Sanierungs- und Ausbaustau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur in Deutschland, sondern wird auch der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße nicht gerecht. Aus Sicht des BDI sollten vielmehr alle Verkehrsinfrastrukturen mit dem gleichen hohen Ambitionsniveau auf mögliche Beschleunigungspotenziale hin evaluiert werden.

Gesamthafte Bewertung

Die Initiative vermittels eines Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungsgesetz Baurecht auch für bestimmte, besonders bedeutende Bundesfernstraßenprojekte per Parlamentsbeschluss schaffen zu können, ist ausdrücklich zu befürworten.

Aus der Vielzahl der in den vergangenen Monaten bundesgesetzgeberisch ergriffenen Maßnahmen für das Ziel einer Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist das Instrument des Maßnahmengesetzes deutlich herauszuheben: Während sich bei der überwiegenden Zahl der möglichen Optimierungen, die der Beschleunigung dienen sollen, spürbare Beschleunigungseffekte in der Praxis häufig nur dann einstellen, wenn mehrere Optimierungen zusammenwirken, sind die durch Maßnahmengesetze erreichbaren Beschleunigungseffekte ungleich größer.

Maßnahmengesetze können Infrastrukturprojekte vor Verschleppung und unkalkulierbar hohen Zeitbedarfen für die Umsetzung schützen, indem sie missbräuchliche Klageführungen einschränken helfen und Anreize zur Übernahme politischer Verantwortung setzen.

Maßnahmengesetze ermöglichen im parlamentarischen Prozess eine öffentliche Verständigung über den volkswirtschaftlichen Nutzen und gesamtgesellschaftliche Wohlfahrtsgewinne eines Projekts und können so zu mehr Akzeptanz beitragen. Die rationale Abwägung von Vor- und Nachteilen eines Infrastrukturprojektes und der Ausgleich wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Interessen ist im Parlament als dem Ort demokratischer Willensbildung und Entscheidungsfindung am richtigen Ort – Gerichte dagegen können und sollen das nicht leisten müssen.

Bewertung im Einzelnen

Zu § 2

Im Entwurf wird in § 2 der Kreis derjenigen Bundesfernstraßenprojekte definiert, für die Baurecht zukünftig qua Maßnahmengesetz geschaffen werden können soll. Die Definition erfolgt wünschenswert präzise aber den-noch ausreichend weitgreifend. Dass damit für ganz verschiedene Typen und eine große Anzahl von Bundesfernstraßenprojekten die Schaffung von Baurecht qua Maßnahmengesetz ermöglicht würde, trägt dem großen Handlungsbedarf beim Abbau des Sanierungs- und Ausbaustaus Rechnung und ist ausdrücklich zu befürworten.

Insbesondere, dass gemäß § 2 Nr. 2 auch der Ersatzneubau von Brücken mit Ausbau und gemäß § 2 Nr. 3 die Beseitigung von Engpässen, mit denen eine Verbesserung des Klimaschutzes erreicht werden kann, in den Gegenstandsbereich aufgenommen werden sollen, ist zu begrüßen. Eine Beschleunigung dieser beiden Projekttypen hat besonders positive Wirkungen. Zugleich ist aber darauf hinzuweisen, dass das Maßnahmengesetz, sieht man von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) ab, für die parlamentarische Praxis ein Novum darstellt und daher unklar ist, als wie leistungsfähig sich dieser Weg zur Erlangung von Baurecht darstellen wird.

Insbesondere das Prinzip der parlamentarischen Diskontinuität setzt der Kapazität, Entscheidungen über Projekte und Varianten herbeizuführen, Grenzen und kann auch ein Risiko für eine rasche Entscheidungsfindung darstellen. Es gilt daher, Vorsorge dafür zu treffen, dass sich die Anzahl der Projekte, die in die parlamentarische Beratung gezogen werden, einerseits und die Kapazitäten des Parlaments andererseits die Waage halten. Dies könnte beispielsweise im Rahmen einer ambitionierten Pilotierung gewährleistet werden. Im Deutschen Bundestag und im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur müssen ausreichend leistungsfähige Strukturen zur Abwicklung dieses neuen Typs von Beratungsvorgängen bzw. Stellungnahmepflichten vorgesehen werden.

Zu § 2 Nr. 1

Das Maßnahmengesetz soll laut § 2 Nr. 1 u. a. Anwendung finden für als vordringlich im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eingestufte Projekte, für die seit mehr als sieben Jahren das Planfeststellungsverfahren (PFV)

eingeleitet, aber nicht abgeschlossen ist. Hierzu ist anzumerken: Sieben Jahre sind im PFV eine lange Zeit. Zielführend könnte dagegen eine Fünf-Jahres-Staffelung sein, deren Prüfung wir für Ihre Gesetzesinitiative anregen möchten: Es ist in der Regel durchaus schon zu einem frühen Zeitpunkt im PFV abschätzbar, ob das Verfahren nach fünf Jahren abgeschlossen werden kann, oder ob es deutlich mehr Zeit benötigen wird. Zeichnet sich ab, dass deutlich mehr als fünf Jahre erforderlich sein werden, sollte es bereits früher als nach der im Entwurf vorgesehenen Sieben-Jahres-Grenze möglich sein, den Deutschen Bundestag mit dem Projekt zu befassen. Nicht nur bereits „steckengebliebene“, sondern auch Projekte, bei denen ein Steckenbleiben wahrscheinlich ist, würden so in den Anwendungsbereich des Maßnahmengesetzes kommen.

Zu § 2 Nr. 2

Durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich wurde der grundsätzliche Verzicht auf das Erfordernis der Planfeststellung oder der Plangenehmigung bei Ersatzneubauten von Brücken eingeführt. Keine Berücksichtigung erfuhr dabei jedoch, dass bei Autobahnbrücken häufig neben einer Sanierungsbedürftigkeit parallel auch eine Ausbauplanung gemäß BVWP (Kapazitätserweiterung) um weitere Fahrstreifen vorliegt. Alle diese Vorhaben können nicht von der im Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich eingeführten Neuregelung profitieren. Die in dem vorliegenden Entwurf vorgesehene Aufnahme entsprechender Projekttypen in den Kreis derjenigen Vorhaben, für die eine Maßnahmengesetzgebung in Frage kommen, würde dieses Defizit heilen und ist daher sehr zu begrüßen.

Zu § 4, § 6

Eine frühe und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung kann Einsprüche im späteren Verfahren verringern. Eine Ausweitung des Kreises der Anzuhörenden über die bestehenden verwaltungsrechtlichen Vorgaben hinaus erfordert jedoch schlanke und effiziente Prozesse im Deutschen Bundestag und im involvierten Bundesressort, denn ein Abweichen vom Prinzip der eigenen Betroffenheit kann zu einer Flut von Stellungnahmen von Anhörungswilligen führen.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler

Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jonas Fritz
Referent
T: +493020281528
J.Fritz@bdi.eu

Beteiligte BDI Gremien

BDI-Verkehrsausschuss

BDI Dokumentennummer: D 1244

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

An den Deutschen Bundestag - Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur –

per E-Mail:
verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Ursula Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt

Tobias Kroll
Rechtsanwalt

Niddastraße 74
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400-13
Fax: 069 / 4003 400-23

kanzlei@pg-t.de

Ihr Zeichen

PA 15 - 5410

Unser Zeichen

2020P146

Frankfurt am Main, den

02.10.2020

Betr.: Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen (BT-Drs. 19/22139)

hier: Stellungnahme zur Sachverständigenanhörung am 05.10.2020

Sehr geehrten Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Einladung zur Sachverständigenanhörung am 05.10.2020 und reichen hiermit vorab nachfolgende Stellungnahmen zu dem genannten Gesetzesentwurf.

I. Zu Art. 1 (Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung)

1. Zu 1. (§ 48 VwGO) – Ausweitung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten von OVG/VGH

Der bereits seit einigen Jahren zu verzeichnende Trend, die gerichtliche Kontrolle behördlicher Entscheidungen aus den Bereichen des Umwelt- und Fachplanungsrechts in einer stetig zunehmenden Anzahl von mehr Fällen den Obergerichtsinstanzen/Verwaltungsgerichten/Verwaltungsgerichtshöfen in erstinstanzlicher Zuständigkeit zu übertragen, wird mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf fortgesetzt. Es ist daran zu erinnern, dass hiermit eine immer höhere Beanspruchung einer nur kleinen Anzahl von bundesweit nur 16 Gerichten¹ und den dortigen Richtern einhergeht. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund kritisch, dass damit immer mehr besonders komplexer und aufwändiger Großverfahren einer relativ geringen Anzahl von Gerichten und Richtern aufgegeben wird. Wenn man keine deutliche

¹ Es gibt in Deutschland 16 OVGe/VGHe der Länder, gegenüber 51 Verwaltungsgerichten insgesamt.

Verlängerung der Dauer der Verfahren in der instanzgerichtlichen Prüfung in Kauf nehmen möchte, was vor dem Hintergrund der Intention der Regelungen des Gesetzesentwurfs ersichtlich widersinnig wäre, muss einhergehend mit der Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Obergerichte mithin eine deutliche Personalaufstockung an den betreffenden Gerichten gewährleistet werden.

2. Zu Art. 1, Nr. 3. (§ 80 VwGO) und zu Art. 3 (§ 63 BImSchG) – Entfall aufschiebender Wirkung von Rechtsmitteln

Nach geltendem Recht bietet § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO die Möglichkeit der Anordnung sofortiger Vollziehung von Genehmigungsentscheidungen, deren Umsetzung „im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten“ liegt. Vor diesem Hintergrund ist ein Bedarf für die Einführung der beabsichtigten neuen Ziffer 3.a) nicht ersichtlich. Dies wäre nur dann anders zu beurteilen, wenn die Beantragung der Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit einer Genehmigung bzw. die hierüber zu treffende Entscheidung² mit einem besonderen, hohen Aufwand verbunden wäre, den es mit der Gesetzesänderung einzusparen gälte. In der Praxis werden Anträge auf Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit praktisch immer dann gestellt, wenn ein Vorhabenträger hieran ein Interesse hat und – soweit diesseits bekannt – praktisch immer positiv im Sinne der Antragstellung entschieden.

Da mit der Anordnung einer sofortigen Vollziehbarkeit – unabhängig davon, ob diese gesetzlich oder behördlich erfolgt – natürlich keine Pflicht zur unmittelbaren Umsetzung des Vorhabens verbunden ist, kann der Gesetzgeber mit der intendierten Rechtsänderung nicht mehr erreichen, als den Vorhabenträgern den (geringen) Aufwand der Anfertigung eines Antrages auf Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit und den Behörden den (ebenfalls geringen) Aufwand, hierüber zu entscheiden, zu ersparen.

Eine Anordnung sofortiger Vollziehbarkeit einer Genehmigung ändert natürlich nichts daran, dass der Vorhabenträger das Risiko von Mehrkosten und Fehlinvestitionen trägt, wenn er aufgrund einer sofortigen Vollziehbarkeit der Genehmigung mit Baumaßnahmen beginnt, während ggf. ein Verfahren gerichtlicher Überprüfung deren Rechtmäßigkeit anhängig ist.

Vor diesem Hintergrund erschließt sich nicht, welchen Nutzen die gesetzliche Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit entfalten kann.

Problematisch ist, dass mit einer gesetzlichen Festlegung der sofortigen Vollziehbarkeit eine pauschale Unterstellung besonderer öffentlicher Interessen an einer Vorhabenrealisierung einhergeht, die den konkreten Ausgestaltungen des Einzelfalles naturgemäß nicht gerecht werden kann.

Es ist daher zu empfehlen, von einer Ausweitung gesetzlicher Sofortvollzugsanordnung Abstand zu nehmen, da sich mit dieser – angesichts der gegebenen

² Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit ist kein eigenständiger Verwaltungsakt

Möglichkeiten des § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO – in der Praxis keine relevante Beschleunigung erwirken lässt.

Sodann ist insbesondere in Bezug auf § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO festzustellen, dass die verwandte Begrifflichkeit „Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung im Bereich Verkehr und digitale Infrastruktur“ nicht nur sprachlich misslungen, sondern auch ersichtlich zu unbestimmt ist, um rechtsicher angewandt werden zu können.

Unabhängig davon ist gesetzessystematisch zu kritisieren, dass vorliegend weiter zu der – ohnehin bereits zu beklagenden – erheblichen Unübersichtlichkeit, Unstrukturiertheit und Zersplitterung des Rechts weiter beigetragen wird: Während vorgesehen ist, für „Infrastrukturvorhaben“ über § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a eine sofortige Vollziehbarkeit zu erwirken, soll dies für Windenergieanlagen in § 63 BImSchG geschehen – und findet sich dies in Bezug auf andere Vorhaben in wieder anderen Gesetzen (BauGB, FStrG, AEG, LuftVG, ...).

3. Zu Art. 1, Nr. 5. (§ 101 VwGO) – Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung

Nach geltendem Verwaltungsprozessrecht ist die mündliche Verhandlung erst kurz vor Entscheidungsreife der Streitsache durchzuführen (da nach deren Schluss binnen kurzer Frist die Entscheidung zu verkünden ist). Da § 101 VwGO hieran nichts ändert, kann die Vorschrift keine Wirkung entfalten, sofern man davon ausgehen darf, dass die Richter die ihnen übertragenen Aufgaben schon grundsätzlich so zügig wie möglich erledigen und sich um eine schnellstmögliche Erledigung der Rechtsmittelverfahren bemühen, an deren Ende – somit ohnehin „so früh wie möglich“ – die mündliche Verhandlung steht.

Sollte der Gesetzgeber wünschen, dass – ähnlich wie es die ZPO ermöglicht – „frühe erste Termine“ durchgeführt werden, müsste die intendierte Rechtsänderung anders ausfallen als es im Entwurf vorgesehen ist.

II. Zu Art. 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

1. Zu Art. 2, Nr. 1 (§ 7f AEG) – Begriffsdefinition „Unterhaltung“

Es bedarf einer Klarstellung, dass unter den Begriff der „Unterhaltung“ nur solche Maßnahmen fallen, die nicht zu einer Intensivierung der von der Betriebsanlage ausgehenden Umweltauswirkungen – im Vergleich zu deren ursprünglich genehmigten Zustand – führen. Hieran ist insbesondere dann zu denken, wenn es um die Realisierung von Maßnahmen geht, die über eine „Anpassung an die anerkannten Regeln der Technik“ dazu führen, dass sich die Kapazität eines Schienenweges erhöht und damit hiervon Belastungen z.B. für Anwohner in Bezug auf Lärm- oder Erschütterungsimmissionen ausgehen, die im Zuge der Genehmigung des Schienenweges nicht für möglich gehalten bzw. nicht berücksichtigt wurden.

Des Weiteren muss klargestellt werden, dass Maßnahmen, die mit erheblichen Eingriffen in Rechtspositionen Dritter verbunden sind (wie beispielsweise ein Abriss von Gebäuden oder umfänglicher Zugriff auf Grundstücke oder deren Nutzung), nicht als „Unterhaltungsmaßnahme“ im Sinne des Gesetzes durchgeführt werden dürfen. Dieser Klarstellung der nur eingeschränkten Anwendbarkeit des „Unterhaltungsbegriffs“ bedarf es insbesondere im Hinblick auf die in §§ 18, 21 und 22 AEG vorgesehene Privilegierung von Unterhaltungsmaßnahmen, da dort davon ausgegangen wird, dass von solchen Unterhaltungsmaßnahmen gerade keine erweiterten Belastungen ausgehen; dies ist gerade der Grund für die intendierte Privilegierung von Unterhaltungsmaßnahmen.

Alternativ könnte in den §§ 18, 21 und 22 AEG klargestellt werden, dass gegenüber dem ursprünglichen Genehmigungsstand kapazitätserhöhende Maßnahmen von der Freistellung der Genehmigungspflichtigkeit nicht erfasst werden.

2. Zu Art. 2, Nr. 2 (§ 18 AEG) – Freistellung von Genehmigungspflichten

Soweit im angedachten neuen Absatz 1a eine Freistellung von der Genehmigungspflichtigkeit bestimmter Maßnahmen erfolgen soll, ist klarzustellen, dass aufgrund des Entfalls der Planfeststellungs- und Baugenehmigungspflichtigkeit die somit nach dem Fachrecht gesondert erforderlichen Genehmigungen einzuholen sind. Dies kann etwa die Genehmigung bzw. gesondert erforderliche Fehlanzeige in Bezug auf artenschutzrechtliche Verbotstatbestände betreffen, deren es im Falle der Errichtung von Oberleitungen oder sonstigen Baumaßnahmen bedarf.

Weiterhin muss sichergestellt werden, dass Kapazitätserhöhungen, die mit einer Realisierung von Maßnahmen, die Absatz 1a erfasst, einhergehen, auf ihrer Genehmigungsfähigkeit in Bezug auf damit einhergehende erhöhte Belastungen für die Umwelt und Nachbarschaft geprüft und entschieden werden. Dies ist aufgrund des ggw. intendierten Wortlauts von § 18 Abs. 1a AEG nicht gewährleistet. Es fragt sich, in welchem Verfahren die Genehmigungsfähigkeit von mit Kapazitätserhöhungen einhergehenden Umwelt- und Nachbarschaftsbelastungen geprüft werden sollen und können, wenn es keiner Planfeststellung, Plangenehmigung oder Baugenehmigung bedarf.

Es bedarf mithin – mindestens – der Klarstellung in § 18 Abs. 1a Satz 3 AEG:

*„Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, ~~kann~~ **hat** der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 **zu** beantragen.“*

Es bietet sich weiterhin an den ggw. Satz 3 mit dem ggw. Satz 5 zu verbinden, so dass letztere entbehrlich wird. An die vorgeschlagene Fassung von Satz 3 sollte dementsprechend angefügt werden:

„... ; gleiches gilt, wenn für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen kann.“

In dem beabsichtigten § 18 Abs. 3 („*Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung*“) ist klarzustellen, dass dies nicht gilt, soweit die Maßnahmen zu einer Intensivierung der von der Betriebsanlage ausgehenden Umweltauswirkungen – im Vergleich zu deren ursprünglich genehmigten Zustand – führen. Diese Klarstellung hat in § 18 Abs. 3 AEG jedenfalls dann zu erfolgen, sofern dies nicht bereits über die Definition des Begriffs der „Unterhaltungsmaßnahme“ klargestellt ist (siehe hierzu oben unter II.1.).

3. Zu Art. 2, Nr. 3 (§ 21 AEG) – vorzeitige Besitzeinweisung für Unterhaltungsmaßnahmen

Der beabsichtigte neue Absatz 8 zu § 21 berücksichtigt nicht, dass die Enteignungsbehörde im Rahmen der von ihr zu treffenden Entscheidung nicht auf einen bereits vorliegenden und enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltenden Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigungsbeschluss zurückgreifen kann. Dieser Umstand ist allerdings die Rechtfertigung für die – ohnehin aus haftungsrechtlichen Gründen schon problematische – Fristenregelungen in § 21 Abs. 2 und Abs. 4 AEG. Es ist zu bedenken, dass die Enteignungsbehörde im Falle des Nichtvorliegens einer Planfeststellung/Plangenehmigung eine originäre Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit der Maßnahme zu treffen hat, welche den Anforderungen aus dem Eigentumsgrundrecht und den besonderen Voraussetzungen einer Enteignung i.S.v. Art. 14 Abs. 3 GG genügen muss. Hierzu gehört nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass zu überprüfen ist, ob die Maßnahme, für welche die Enteignung / Besitzeinweisung erfolgen soll, in jeder Hinsicht mit allen Anforderungen des öffentlichen Rechts im Einklang steht. Weiterhin muss nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung eine „Gesamtabwägung“ vorgenommen werden, in welcher insbesondere auch die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit des Eingriffs umfassend zu prüfen ist. Dabei ist zu bedenken, dass die angedachte Vorschrift des § 21 Abs. 8 AEG nicht nur für bestimmte Maßnahmen – wie beispielsweise eine Betretung des Grundstückes oder ein Zurückschneiden von Buschwerk – gilt, sondern nach dem ggw. Wortlaut wohl auch dann Anwendung finden kann, wenn es zur Realisierung im Zuge der „Unterhaltungsmaßnahme“ (die wohl zB auch in einem Brückenabriss und -neubau liegen können soll) eines Abrisses von Gebäuden bedarf.

Es ist offensichtlich, dass eine Entscheidung über die Recht- und Verfassungsmäßigkeit gravierender Eingriffe in das Grundeigentum nicht binnen der Fristen des § 21 Abs. 2 und 4 AEG getroffen werden können.

Sofern nicht über die Begriffsdefinition in § 2 Abs. 7f AEG klargestellt wird, dass solche Maßnahmen nicht unter den Begriff der „Unterhaltung“ fallen, ist klarzustellen, dass § 21 AEG nicht für Unterhaltungsmaßnahmen gilt; § 21 Abs. 8 AEG wäre dann zur Herstellung der Verfassungskonformität zwingend zu streichen.

4. Zu Art. 2, Nr. 4 (§ 22 AEG) und Nr. 5 (§ 22b AEG) – Enteignung für Unterhaltungsmaßnahmen

Die soeben zu Ziffer 3 (§ 21 AEG) sowie zuvor zu Ziffer 1 (§ 2 Abs. 7f AEG) angeführten Aspekte sind auch bei der intendierten Änderung von § 22 und § 22b AEG zu berücksichtigen; auch insofern besteht aus verfassungsrechtlichen Gründen dringender Änderungsbedarf.

III. Zu Art. 3 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Auf die obigen Ausführungen unter I.2. wird verwiesen.

IV. Zu Art. 4 (Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)

Über die Einführung des neuen § 14a UVPG sollen bestimmte Maßnahmen des Baus, Ausbaus oder sonstiger Änderungen von Schienenwegen von der Verpflichtung zur Durchführung einer UVP freigestellt bzw. vom Ergebnis einer UVP-Vorprüfung abhängig gemacht werden.

Im Hinblick auf die vorgesehenen generellen Freistellungen in Fällen des § 14a Abs. 1 UVPG ist darauf hinzuweisen, dass Maßnahmen nach Nr. 1 (Digitalisierung einer Bahnstrecke) kapazitätserhöhende Wirkung haben können, von welchen dann allerdings auch erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen können. Die Freistellung von (jeglicher) UVP und UV-Vorprüfungspflicht ist nur in Fällen gerechtfertigt, in welchen dies nicht zu besorgen ist.

Zu Absatz 2 und Absatz 3 von 14a UVPG sowie die Änderungen 14.7, 14.8 sowie 19.13 der Anlage 1 zum UVPG erschließt sich aus dem Gesetz und seiner Begründung nicht, weshalb die mit Ausstattung einer Oberleitung verbundenen Umweltauswirkungen von der Streckenlänge abhängig sind. Artenschutzrechtliche Probleme treten auch bei kürzeren Strecken von Leitungsführungen auf und bedürfen auch in diesem Falle einer Überprüfung.

Auch in Bezug auf Lärmschutzwände ist jedenfalls eine grundsätzliche Freistellung von der Durchführung einer UVP-Pflicht problematisch. Deren Errichtung ist sicherlich grundsätzlich im Sinne einer Verminderung der von Bahnstrecken ausgehenden Immissionsbelastungen zu begrüßen und bedarf in Bezug auf die vermindernden Auswirkungen auf die Umwelt insoweit keiner UVP. Die Errichtung und Existenz von Lärmschutzwänden kann aber in anderer Hinsicht relevante Umweltwirkungen entfalten, die es zu ermitteln und bewerten gilt – etwa in Bezug auf die damit einhergehenden Zerschneidungswirkungen (was wiederum in artenschutzrechtlicher Hinsicht relevant ist), Auswirkungen auf Stadt-/ Landschaftsbild oder auch Lärmreflektionen.

Von daher sollte mindestens eine UVP-Vorprüfungspflicht statuiert werden.

V. Zu Art. 5 (Änderung des Raumordnungsgesetzes)

1. Zu Art. 5, Nr. 1 c) (§ 15 Abs. 3 ROG - Internetveröffentlichung)

Eine Verabschiedung des vorgelegten Wortlautes hätte zur Konsequenz, dass eine Einsehbarkeit der in die Öffentlichkeitsbeteiligung zu gebenden Unterlagen ausschließlich im Internet erfolgen würde. Dies dürfte auch ausweislich der Gesetzesbegründung nicht beabsichtigt sein und würde auch gegen den jedermann zustehenden Anspruch auf gleichen und effektiven Zugang zu den Unterlagen verstoßen, wie er sich bspw. aus der SUP-Richtlinie und der Aarhus-Konvention – aber auch deutschen rechtsstaatlichen Grundsätzen der Beachtung von Mindestanforderungen einer Verfahrensbeteiligung – ergibt.

Eine verpflichtende Veröffentlichung der Bekanntmachung wie der einsehbaren Unterlagen auch im Internet ist dabei zunächst zu begrüßen. Jedoch bedarf es zwingend neben der Bekanntmachung im Internet auch einer Bekanntmachung per Tageszeitung. Man muss den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit geben, sich darauf verlassen zu können, alle ihn potentiell betreffenden Bekanntmachungen an einem Ort auffinden zu können und nicht vielfältige Bemühungen unternehmen zu müssen, alle ihn betreffende Bekanntmachungen wahrnehmen zu können. Dieser eine Ort muss zudem über eine lokale Zuordnung verfügen, um die zwingend nötigen Übersichtlichkeit und Auffindbarkeit der Informationen zu gewährleisten. Dies ist aufgrund des Gesetzesentwurf bislang nicht der Fall.

Weiterhin muss eine flankierende Möglichkeit gewährleistet werden, die Unterlagen auch in zumutbarer Entfernung vom eigenen Wohnort bzw. dem eigenen Sitz in Papierform einsehen bzw. die Unterlagen zur postalischen Übersendung beantragen zu können. Zum einen kann nicht davon ausgegangen werden, dass jedermann Zugang zu hinreichender digitaler Infrastruktur hat, um auch große Datenmengen über das Internet abrufen und einsehen zu können. Zum anderen sind große und komplexe Planzeichnungen ab einer gewissen Datengröße bzw. Anzahl an dargestellten Elementen praktisch nicht digital einsehbar, sofern man nicht über außerordentlich leistungsfähige Infrastruktur verfügt, wie sie ggw. wohl nur im beruflichen Bereich genutzt wird.

Der in diesem Kontext stehende neue Satz 5 (Wortlaut siehe Fn. ³) läuft leer, da in dem in Bezug genommenen Satz 2 kein zusätzliches Informationsangebot vorgesehen ist. Bei Beseitigung dieses – wohl nur redaktionellen - Fehlers muss im Wortlaut von Absatz 3 letztlich präzisiert werden, dass auf Anforderung ein Zugang zu den Unterlagen oder Teilen von Unterlagen in Papierform gewährt wird. Es sollte den Behörden offenstehen, eine Entscheidung dahingehend zu treffen, die Unterlagen zusätzlich zur Internetveröffentlichung auch komplett auslegen zu lassen.

³ “Als zusätzliches Informationsangebot nach Satz 2 sind zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten, etwa durch Versendung oder öffentlich zugängliche Lesegeräte, zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach Feststellung der nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Behörde angemessen und zumutbar ist.“

2. Zu Art. 5, Nr. 1 d) (§ 15 Abs. 4 ROG)

§ 15 Abs. 4 Satz 2 ROG soll den Vorhabenträger dazu anhalten, „zeitnah“ (was zudem bereits unbestimmt ist) die Durchführung von fachplanungsrechtlichen Zulassungs-/Genehmigungsverfahren oder Linienbestimmungsverfahren zu beantragen. Dadurch, dass dies nur als „Soll“-Bestimmung vorgesehen ist, deren Nichtbeachtung zudem komplett folgenlos bleibt, wird die Regelung keine Wirkung entfalten können. Um einen sicherlich die gewünschte Beschleunigungswirkung entfaltenden Antrieb zu schaffen, wäre ein Verfall der Wirkung der Raumordnungsentscheidung nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums zu etablieren.

In § 15 Abs. 4 Satz 4 ROG ist klarzustellen, dass die Prüfung der Belange abhängig vom Detaillierungsgrad und der Vollständigkeit der Abarbeitung der betreffenden Punkte im Raumordnungsverfahren ist. Dass Belange „Gegenstand des Raumordnungsverfahrens“ waren, kann für sich genommen noch nicht legitimieren, diese Belange keiner weitergehenden, ergänzenden oder auch erneuten Überprüfung unterziehen zu müssen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Genehmigungsbehörde – auch angesichts des beabsichtigten § 15 Abs. 7 ROG – für das Ergebnis des Raumordnungsverfahren im Falle einer Genehmigungserteilung einzustehen und ggf. vor Gericht im Rahmen der dann erfolgenden Inzidentkontrolle zu verteidigen hat. Es muss der Behörde daher nicht nur möglich, sondern diese muss auch dazu verpflichtet sein, die Ergebnisse der Bearbeitung und Prüfung der Belange, die bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahren waren, ggf. – nach ihrem Ermessen – im nachfolgenden fachplanungsrechtlichen Verfahren zu wiederholen oder zu vertiefen.

Dies ist – auch rechtsstaatlich – insbesondere auch deswegen unabdingbar, wenn und soweit nicht sichergestellt ist, dass die Prüfungen der Belange im Raumordnungsverfahren noch hinreichend aktuell sind. Dies ist ggw. – mangels Bestimmung einer maximalen Geltungsdauer des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens – nicht gewährleistet. Veraltete Erkenntnisse und nicht mehr haltbare Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens können und dürfen daher dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren nicht zu Grunde gelegt werden – auch dann nicht, wenn die „Belange bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens waren“.

Es ist zu empfehlen, den Wortlaut – mindestens – in der Weise abzuändern, dass die eigene Verantwortung der Genehmigungsbehörde im Hinblick auf eine Übernahme von Unterlagen, Bewertungen oder Ergebnissen aus dem Raumordnungsverfahren betont und deren eigenes Ermessen, ob und inwieweit die betreffenden Belange nochmals oder vertiefend zu behandeln sind, klargestellt wird.

3. Zu Art. 5, Nr. 1 e) (§ 15 Abs. 5 ROG) und Art. 6 (Änderung der Raumordnungsverordnung)

Die beabsichtigte Änderung von § 15 Abs. 5 ROG führt zu einem fundamentalen Wechsel des Sinns und Zwecks der Durchführung von Raumordnungsverfahren. Bislang ist Maßstab für die Entscheidung, ob ein „Raumordnungsverfahren durchzuführen ist allein, ob die betreffende Planung als „raumbedeutsam“ einzu-stufen ist. Dies hat seinen Grund darin, dass eine Einschätzung der Betroffenheit öffentlicher Belange der Raumordnung zu treffen ist. Diese Bewertung obliegt selbstverständlich den zuständigen Behörden – und nicht dem Vorhabenträger.

Die Änderung in Absatz 5 würde dies nun aber umkehren und die Möglichkeit der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gleichsam nur noch als Service für den Vorhabenträger bereithalten. Dieser soll nach seinem Ermessen entscheiden dürfen, ob er ein Raumordnungsverfahren vorab eines fachplanungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens betrieben haben möchte oder nicht. Der Raumordnungsbehörde wird lediglich noch die Möglichkeit eröffnet, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens dann verlangen zu können, wenn sie im Ergebnis einer Vorabprüfung befürchtet, dass die Planung zu raumbedeutsamen Konflikten führen wird. Hier findet somit eine Umkehrung der bisherigen Verhältnisse zu Lasten der Belange der Raumordnung – und damit zu Lasten öffentlicher Interessen – statt.

4. Zu Art. 5, Nr. 1 g) (§ 15 Abs. 7 ROG)

Der beabsichtigte Ausschluss einer abgeschichteten gerichtlichen Überprüfung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens und die damit einhergehende Verlagerung der diesbzgl. Inzidentprüfung in das Rechtsmittelverfahren im Nachgang der fachplanungsrechtlichen Genehmigungsentscheidung führt im Falle der gerichtlichen Feststellung von einschlägigen Mängeln dazu, dass der Vorhabenträger viel Zeit (Jahre) verloren und fehlinvestiert hat. Eine vorab mögliche, abgeschichtete gerichtliche Überprüfung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens würde zu mehr Planungs- und Investitionssicherheit sorgen und eine etwaig nötige Beseitigung von Mängeln frühzeitiger und leichter möglich machen.

VI. Zu Art. 7 (Inkrafttreten)

Die Verwaltungsgerichtsbarkeit wird einen gewissen zeitlichen Vorlauf benötigen, um die Personalaufstockung in den Oberverwaltungsgerichten/Verwaltungsgerichtshöfen bereitzustellen, welche für die erhebliche Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Oberverwaltungsgerichte/Verwaltungsgerichtshöfe und der damit einhergehenden höheren Beanspruchung der dortigen Richterschaft zweifelsfrei nötig sein wird. Ohne eine solche Aufstockung der Richterschaft werden sich die Verfahrenslaufzeiten in den betreffenden zuständigen Senaten durch die gesetzgeberische Maßnahme nicht verringern, sondern bezogen auf die Anhängigkeit der Verfahren in erster Instanz verlängern.

Jedenfalls im Hinblick darauf bedarf es einer zeitlich verzögerten Inkraftsetzung des Gesetzes zumindest bzgl. der einschlägigen Vorschriften des Art. 1 des Gesetzes.

Mit freundlichen Grüßen

Teßmer
Rechtsanwalt