

Stellungnahme der BAUINDUSTRIE zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (BT-Drucksache 20/6879)

Stand: 15.09.2023

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. und seine Mitgliedsverbände (nachfolgend BAUINDUSTRIE) vertreten rund 2.000 Unternehmen des vorwiegend familiengeführten bauindustriellen Mittelstands sowie große Unternehmen. Unsere Unternehmen sind lokal, regional, bundes-, europa- sowie weltweit tätig. Sie bauen rund 80 Prozent der öffentlichen Verkehrs-, Ingenieur- und Energieinfrastruktur in Deutschland sowie die überwiegende Zahl der Mehrfamilienhäuser (Geschosswohnungsbau) und erbringen hoch spezialisierte Leistungen, etwa im Akustik- und Trocken-, im Fassaden-, Feuerfest und Schornstein- sowie Leitungsbau.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Die Bürgerinnen und Bürger, ob im Pendlerverkehr oder als betroffene Anwohner wie in Lüdenscheid, leiden unter zahlreichen Verkehrsbeeinträchtigungen. Zudem werden 4 von 5 Wirtschaftsunternehmen durch schlechte Infrastrukturen, vor allem der Straße, in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt. Zunehmend verliert der Wirtschaftsstandort Deutschland auch international an Attraktivität. So belegte Deutschland im Jahr 2019 im letzten internationalen Vergleich der Verkehrsinfrastruktur-Qualität des Weltwirtschaftsforums nur noch Rang 19, 2006 lag Deutschland noch auf Rang 4.

Seit Jahren wird eine verlässliche Infrastrukturfinanzierung diskutiert. Laut dem IW Köln ist die Investitionssumme 2022 jedoch trotz des nominalen Investitionshochlaufs auf das Niveau von 2009 zurückgefallen. Von Seiten des Bundesverkehrsministeriums heißt es, aktuell hapere es nicht am Geld, allerdings könne das Geld aufgrund langwieriger Verfahren und fehlender Kapazitäten nicht verbaut werden.

Die Autobahn GmbH steht beispielsweise vor der Aufgabe, auf Grund schlechter Bewertungsnoten aus dem sog. Traglastindex heraus, in den nächsten 20 Jahren 8.000 Brücken in ihrem Netz modernisieren zu müssen. Bei einem Großteil dieser Bauwerke wird

eine Verstärkung des Bauwerks nicht ausreichend sein und es bedarf des Ersatzneubaus der betroffenen Brückenbauwerke.

Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, im Zuge von Bedarfsplanmaßnahmen Brückenbauwerke deswegen ersatzneuzubauen, weil im Zuge von Bedarfsplanmaßnahmen Streckenabschnitte von 4 auf 6 oder von 6 auf 8 Spuren verbreitert werden und die dort liegenden Brückenbauwerke dementsprechend anzupassen sind. Fallen erforderlicher Ersatzneubau und Bedarfsplanmaßnahme zusammen, stellt dies i. d. R. insofern kein Problem dar, als dass der erforderliche Ersatzneubau des jew. Brückenbauwerks im Zuge des Genehmigungsverfahrens zur Bedarfsplanmaßnahme mitabgegolten wird.

Problematisch wird es immer dann, wenn im Zuge der Tragslastindexbewertung festgestellt wird, dass die Restlebensdauer eines Brückenbauwerks so kurz ausfällt, dass der erforderliche Ersatzneubau erfolgen muss, bevor ggf. das Planungsverfahren zur zugehörigen Bedarfsplanmaßnahme abgeschlossen ist. Hier kommt es zu einem Konflikt zwischen technischem Erfordernis, gesetzlichem Rahmen und gesamtwirtschaftlicher Betrachtung. Diesen Konflikt gilt es dahingehend aufzulösen, dass die betroffenen Bauwerke im Zuge des statisch bedingten und somit sicherheitsrelevanten Ersatzneubaus aus gesamtwirtschaftlichen Gründen so ausgestaltet wird, dass das neue Bauwerk von Anfang an den Ansprüchen der Zukunft gerecht wird.

Da mehr als 70 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung im Jahre 2021 über den Verkehrsträger Straße abgewickelt wurden, spielt die Verfügbarkeit einer funktionierenden Straßeninfrastruktur für das Gemeinwohl eine nicht zu ersetzende Rolle. Wie sich anhand der Verschlechterung des Zustandes der Autobahnbrücken und dem ebenfalls bedenklichen Zustand der Fahrbahnoberflächen zeigt, sind mit den bisherigen Planungs- und Genehmigungsverfahren die in Zukunft anstehenden Aufgaben hinsichtlich Sicherheit und Verfügbarkeit nicht zu bewältigen.

Auch die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes im Schienenbereich erfordert eine deutliche Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die theoretischen Diskussionen zur Beschleunigung von Genehmigungs- und Planungsverfahren müssen endlich vorbei sein, um die Standortattraktivität Deutschlands zu sichern und die Transformationsziele Umwelt- und Klimaschutz sowie Mobilitäts- und Energiewende zu erreichen.

Neben der Beschleunigung von Genehmigungs- und Planungsverfahren sollten auch die Voraussetzungen geschaffen werden, die Projektentwicklung zu beschleunigen. Folgende Prämissen sollten dafür berücksichtigt werden:

- **Politik muss Baurechtschaffung und Planung selbst vorantreiben.** Die schnelle Baurechtschaffung bzw. eine Forcierung der Projektplanung haben der Bund und seine Verkehrsträgerorganisation, neben europäischen Stellschrauben, in wesentlichen Teilen selbst in der Hand – sie müssen endlich für Beschleunigung auch bereits im bestehenden Rechtsrahmen zu sorgen und personelle Kapazitäten aufstocken. Dabei kann die Politik auf die Unterstützung der planenden und bauausführenden Bauwirtschaft setzen.

- **Planungs- und Genehmigungsverfahren straffen und digitalisieren.** Der Gesetzgeber muss einen rechtssicheren Rahmen für die Anwendung der Planungsinstrumente Plangenehmigung, Maßnahmen unwesentlicher Bedeutung sowie Maßnahmengesetze schaffen und die Zuständigkeiten sowie Rollenverteilung seiner Bundesbehörden und Organisationen eindeutig klären. Doppelprüfungen, wie im Umweltbereich, sind abzuschaffen, Prozesse konsequent zu digitalisieren und Einspruchsmöglichkeiten durch feste Stichtagsregelungen zu organisieren.
- **Bessere Aufgabenteilung zwischen Verwaltung und Wirtschaft.** Die Planungsbeschleunigungsdebatte konzentriert sich nur auf die hoheitlichen Genehmigungsverfahren. Beschleunigungsansätze, die durch ein Zusammendenken von Planung und Bau ab der Ausführungsplanung bestehen, müssen endlich mitberücksichtigt werden. D. h. Planungsleistungen sollten verstärkt an die Planungs- und Bauwirtschaft vergeben sowie innovative marktseitige Ideen frühzeitig mitgedacht werden. So könnten insbesondere geringe Personalressourcen auf öffentlicher Seite entlastet werden.
- **Transparenz und Maßnahmenpriorisierung.** Für eine effiziente Herangehensweise muss eine Priorisierung der zu erneuernden Bauwerke anhand ihres Zustands erfolgen. Neben dem baulichen Zustand sollte dabei die voraussichtliche Traglast entsprechend der zu erwartenden Verkehrsmenge Berücksichtigung finden. Priorisierung und Zustand sind transparent zu machen, um eine effiziente Kapazitätseinsatz auch auf Seiten der Bauwirtschaft zu erreichen.
- **Funktional ausschreiben.** Zusätzlich zu konventionellen Verfahren muss stärker auf funktionale Ausschreibungen zurückgegriffen werden, bei denen neben der Bauausführung auch die Planung mitvergeben wird. Hierdurch können zusätzliche Planungskapazitäten aktiviert sowie optimale technische, wirtschaftliche und gestalterische Lösung im Wettbewerb ermittelt werden. Ansätze zur Beseitigung des Zwangs von Fach- oder Teillosgaben stellen geeignete Instrumente dar, Planungsverfahren auf Seiten der Auftraggeberseite deutlich zu beschleunigen und sollten Kernelemente in einem jeden entsprechenden Planungs- und Beschleunigungsgesetz sein.
- **Rahmenverträge und Paketvergaben anwenden.** Durch eine (mittelstandsgerechte) Bündelung von Einzelmaßnahmen können Schnittstellen und aufwändige Abstimmungsprozesse reduziert sowie Kosten- und Zeiteinsparpotentiale realisiert werden.
- **Industrielle und standardisierte Bauverfahren nutzen.** Neben dem konventionellen Bau können für bestimmte Bauwerkstypen Erfolge in kurzer Zeit und hoher Qualität durch industrielle Bauverfahren (Stichwort: serielles, modulares Bauen) erreicht werden. Zudem können für einfache Bauwerke Standards definiert werden, die bundesweit ausgeschrieben und insbesondere durch mittelständische Unternehmen unkompliziert realisiert werden können.
- **Kooperative Projektkultur zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer stärken.** Bauprojekte gelingen nur miteinander, nicht gegeneinander. Entsprechende dialoggeprägte Vergabe- und Vertragsmodelle müssen stärker genutzt und Streitigkeiten

nicht vor Gericht, sondern zielorientierte durch alternative Streitbeilegungs- und Eskalationsmechanismen auf Projektebene geklärt werden.

2. Einschätzung im Einzelnen

Vor diesem Hintergrund begrüßt die BAUINDUSTRIE die Bemühungen der Bundesregierung, die Genehmigungs- und Planungsverfahren im Verkehrsbereich zu beschleunigen. Ausdrücklich zu begrüßen ist, dass im vorliegenden Gesetzentwurf durch Artikel 2 und Artikel 4 der Bau oder die Änderung bestimmter Schienen- und Straßenprojekte, die fest disponiert sind oder im jeweiligen Bedarfsplan mit vordringlichem Bedarf gekennzeichnet sind, im überragenden öffentlichen Interesse liegen sollen. Weiterhin ist zu begrüßen, dass durch Artikel 1 Nr. 5 eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren für Ersatzneubauten bei Brückenbauwerken der Bundesfernstraßen, durch Artikel 1 Nr. 3 Erleichterungen bei der Genehmigung von baulichen Anlagen / Windenergieanlagen in der Anbaubeschränkungszone sowie durch weitere Maßnahmen die Digitalisierung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren erreicht werden sollen.

Insbesondere drei Änderungen des nun vorliegenden Gesetzentwurfs mit Stand 17. Mai 2023 zur Version mit Stand 14. April 2023 werden jedoch kritisch gesehen. Erstens darf der Wegfall der Projektliste (vormals Anlage 2, Artikel 2, Nummer 4) und der jetzige Verweis auf die noch zu erstellende „Rechtsverordnung nach Absatz 4“ in Artikel 2, Nummer 1, nicht dazu führen, dass die ursprünglich 148 ausgewählten Ausbau-Vorhaben nun doch nicht alle beschleunigt bzw. überhaupt umgesetzt werden. Nicht ohne Grund sind diese 148 Ausbau-Vorhaben im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)“ bzw. „Fest disponiert-Engpassbeseitigung (FD-E)“ eingestuft. Der Wegfall der konkreten Projektliste und zweitens der Zusatz, dass überragendes öffentliches Interesse für Projekte zum Ausbau oder zur Änderung einer Bundesfernstraße nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) erfolgen soll, sind in Bezug auf die Beschleunigung unserer Straßeninfrastruktur ein klarer Rückschritt im Vergleich zur vorherigen Version des Gesetzentwurfes. Dass drittens die Bezeichnung „dient der öffentlichen Sicherheit“ für die Bauvorhaben, die fest disponiert sind oder im Bedarfsplan mit vordringlichem Bedarf gekennzeichnet sind, weggefallen ist, darf nicht dazu führen, dass die Bauvorhaben weniger dringlich umgesetzt werden.

In Bezug auf die Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses für bestimmte Schienen- und Straßenprojekte kritisieren wir weiter, dass die Bundeswasserstraßen von einer derartigen Regelung ausgenommen wurden. Dabei sind die Binnen- und Küstenwasserstraßen in besonderem Maße dazu geeignet, große Mengen an Gütern über lange Strecken klimagerecht ans Ziel zu bringen. Die küstennahen Wasserstraßen sollen zukünftig auch die Versorgung mit Energie unter anderem durch eine Ausweitung der Flüssiggas Transporte sicherstellen. Die Kanäle, beispielsweise im Westdeutschen Kanalnetz, sind das Rückgrat verschiedener Industriezweige, etwa der chemischen Industrie. Der Zustand systemkritischer Bauwerke wie Schleusen und Wehre im Bereich der Bundeswasserstraßen ist ähnlich zu bewerten, wie der der Brücken an Autobahnen. Sie befinden sich häufig in einem schlechten Zustand, der dringendes Handeln erfordert. Noch dazu dienen solche Anlagen und Bauwerke der öffentlichen Sicherheit und dem Schutz vor den Auswirkungen extremer Wetterereignisse. Daher ist es aus Sicht der BAUINDUSTRIE

dringend erforderlich, auch die Projekte der Bundeswasserstraßen, die mit fest disponiert oder vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung im Bedarfsplan gekennzeichnet sind, als Projekte im überragenden öffentlichen Interesse und dem Dienst der öffentlichen Sicherheit dienend, einzustufen. Aus den gleichen Gründen ist es auch unverständlich, warum der vorzeitige Baubeginn, der ursprünglich im Artikel 5 Absatz 3 vorgesehen war, nun nicht mehr in dem Entwurf enthalten ist.

Artikel 1 – Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Nummer 1, b (§3 Absatz 1 FStrG)

Vor dem Hintergrund der notwendigen Dekarbonisierung des Straßenverkehrs bis 2045 wird die Zielsetzung der Regelung, die Flächenpotentiale im Bereich der Bundesautobahnen für den Ausbau von erneuerbaren Energien zu nutzen, von der BAUINDUSTRIE unterstützt. Für welche Flächen oder Bauwerke genau, zum Beispiel Schallschutzmauern, dies gelten soll, sollte präzisiert werden. Auch die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit bestimmter Maßnahmen sollte berücksichtigt werden.

Nummer 3 (§9 Absatz 2a FStrG)

Die BAUINDUSTRIE begrüßt die Einführung einer Genehmigungsfiktion. Durch klare Fristen der Verwaltungen, inklusive Fristen für Nachforderung von Unterlagen oder die Fristverlängerung, können Verzögerungen vermieden werden und dem Vorhabenträger und den am Bau beteiligten Firmen Planungssicherheit ermöglicht werden.

Nummer 5, a (§17 Absatz 1 FStrG)

Durch diese Änderung von 17 Absatz 1 FStrG ist es möglich, Ersatzbrücken planfeststellungsfrei zu bauen. Dies wird ausdrücklich begrüßt. So kann ein an die Verkehrsbedingungen angepasster Ersatzneubau faktisch wie eine Sanierung ohne Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung erfolgen. Ein Bedarf an Genehmigungsfreistellung besteht allerdings auch für Tunnel und Strecken, die eine erhebliche Infrastrukturbedeutung aufweisen. Auch eine Integration der Errichtung und des Ausbaus von Pkw- und Lkw-Stellplätzen mit erneuerbaren Energien wäre zur Erreichung der Klimaziele begrüßenswert. Die Möglichkeit des Vorhabenträgers, ein Planfeststellungsverfahren (freiwillig) zu beantragen wird grundsätzlich begrüßt, sollte aber die Ausnahme bleiben.

Nummer 6 (§17a, 17b FStrG), Abs, 2, 3

Die Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren wird ausdrücklich begrüßt, um Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Unklar und regelungsbedürftig ist, ab wann die Frist zur Erwiderng zu laufen beginnt, wenn von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, bei der Anhörungsbehörde eine „leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit“ anzufordern. Beginnt die Frist mit der Bekanntgabe im Intranet oder mit dem Zurverfügungstellen der alternativen Zugangsmöglichkeit? Im letzteren Fall birgt die Regelung ggf. Verzögerungs- und Missbrauchspotential, da sich der Fristablauf nach hinten verschieben würde.

Artikel 2 - Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Nummer 1, b (§1 Absätze 3 und 4 FStrAbG neu)

Die BAUINDUSTRIE begrüßt das klare Bekenntnis auch zur Straßeninfrastruktur. Die Ausbau-Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen mit den Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)“ bzw. „Fest disponiert-Engpassbeseitigung (FD-E)“ sollten schnellstmöglich umgesetzt werden. Dass die 148 ausgewählten Ausbau-Vorhaben (vormals Anlage 2, Artikel 2, Nummer 4) nun im Vergleich zur Version des Entwurfs des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes vom April nicht mehr enthalten sind sowie dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nun „im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Vorhaben zum Ausbau oder zur Änderung einer Bundesfernstraße nach Maßgabe des Satzes 3 bezeichnen [muss], die im überragenden öffentlichen Interesse liegen“, wird ausdrücklich kritisiert. Eine Zustimmungspflicht des BMUV zur Auswahl der Projekte, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, wird von der BAUINDUSTRIE negativ bewertet. Die grundsätzliche Einigung der Bundesregierung, dass auch Straßenbauprojekte von der Beschleunigung durch ein überragendes öffentliches Interesse profitieren sollten, kann durch die Veto-Option des BMUV unterlaufen werden. Darüber hinaus werden in Artikel 4 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) des vorliegenden Entwurfs nach wie vor die konkreten Schienenprojekte genannt, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger Straße und Schiene ist nicht nachvollziehbar. Zudem ist der zeitliche Horizont der notwendigen Rechtsverordnung für die Straßenbauprojekte nicht abzusehen. Der Wegfall der Projektliste (vormals Anlage 2, Artikel 2, Nummer 4) darf nicht dazu führen, dass die ursprünglich vorgesehene Projektliste gekürzt wird bzw. die Projekte nicht beschleunigt umgesetzt werden.

Ferner wird die Weglassung des Zusatzes „dient der öffentlichen Sicherheit“ kritisiert. Neben der Wichtigkeit für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie für den Transport von Groß- und Schwertransporten (GST), beispielsweise im Rahmen des Ausbaus der erneuerbaren Energien, ist eine intakte Straßen- und Brückeninfrastruktur auch wichtig für die potenzielle militärische Verlegbarkeit von Material oder Truppen. Eine weitere Änderung, die wir kritisch zur Kenntnis nehmen ist, dass es nun in Artikel 2 „Ausbau oder die Änderung einer Bundesfernstraße“ und nicht mehr „Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße“ heißt.

Artikel 10 - Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Nummer 2 (§ 14c UVPG neu)

Die BAUINDUSTRIE begrüßt die vorgesehenen Änderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Durch den Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ersatzneubauten von Brücken, auch bei notwendigen Kapazitätserweiterungen, werden diese Maßnahmen beschleunigt, ohne dabei das materielle Schutzniveau für Natur und Umwelt abzusenken. Durch beschleunigte Ersatzneubauten können insbesondere bei Brücken mit einer geringen Restnutzungsdauer langfristige Vollsperrungen und die damit verbundenen sozialen und wirtschaftlichen Nachteile in der betreffenden Region vermieden werden. Die mit dem Ausbau verbundenen Umweltauswirkungen sowie die baubedingten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen sind durch die Einschränkung auf eine durchgehende Länge von 1.500 Metern der Ausbaumaßnahmen als gering zu bewerten.

Nummer 2 (§ 14d UVPG neu)

Die BAUINDUSTRIE unterstützt ebenfalls, den Bau von Radwegen an Bundesstraßen von der Umweltverträglichkeitsprüfung zu befreien. Beim Bau oder der Erweiterung von straßenbegleitenden Radwegen ist aufgrund des geringen Ausbaumumfangs sowie dem Fehlen betriebsbedingter Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Stellungnahme des Bundesrates zum vorliegenden Gesetzentwurf

Änderungsvorschlag Nummer 7

Die BAUINDUSTRIE begrüßt grundsätzlich das Ziel, Flächenpotentiale im Bereich der Verkehrsinfrastruktur für den Ausbau von erneuerbaren Energien zu nutzen. Allerdings darf eine Prüfpflicht zum Thema erneuerbare Energien für Schienenvorhaben nicht dazu führen, dass Verfahren verzögert werden oder sich angesichts knapper Gutachterkapazitäten die Energiewende gebremst wird.

Änderungsvorschlag Nummer 8 a) und b)

Die BAUINDUSTRIE begrüßt den Vorschlag des Bundesrates, insbesondere die Ergebnisse des Abschlussberichtes der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) zur Erweiterung des Kataloges des planrechtfreien Bauens aufzunehmen.

Um die Generalsanierungen in den Hochleistungskorridoren zu beschleunigen, schlagen wir folgende Modifizierungen der Stellungnahme des Bundesrates vor (Streichungen sind entsprechend durch ~~Streichungen~~ und Ergänzungen in **Gelb** markiert):

a) In Artikel 3 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:
 ,1a. § 18 Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteig-zugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), ~~Bahnsteigdächern~~ **Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen** einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,

5. die Herstellung von **Überleitverbindungen bzw.** Überleitstellen, insbesondere für Gleis- wechselbetriebe,

6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen, **inkl. notwendiger Anpassungen an sonstigen baulichen Anlagen.**

12. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen **oder auf Eisenbahnbetriebsflächen,**
 (...).

**„§ 14a
 Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen**

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 der Anlage 1, soweit sie lediglich aus den folgenden Vorhaben besteht:

3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahn-steigzugängen (auch Personenüber- und -unterführungen sowie Reisendenübergänge), **Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen**~~Bahnsteigdächern~~ einschließ- lich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räum-lich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,

6. der Herstellung von **Überleitverbindungen bzw.** Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,

8. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen, **inkl. sonstiger baulicher Anpassungen.**

14. den Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Ver-tikalen **oder auf Eisenbahnbetriebsflächen** sowie
 (...).

Änderungsvorschlag Nummer 12

Die BAUINDUSTRIE begrüßt, dass mit dem Bundesratsvorschlag eine Verfahrensbeschleunigung zur Erreichung der Ziele des Deutschlandtaktes erreicht werden soll.

Änderungsvorschlag Nummer 16

Die BAUINDUSTRIE begrüßt den Vorschlag des Bundesrates, insbesondere die Ergebnisse des Abschlussberichtes der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) nach Vorbild der Erneuerbare Energien zur Erweiterung des überragenden öffentlichen Interesses über den Bedarfsplan Schiene hinaus auf das gesamte DB-Baugeschehen aufzunehmen. Hierzu kann auch der Formulierungsvorschlag der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) genutzt werden, der sich an der entsprechenden Regelung im EEG orientiert.

Änderungsvorschlag Nummer 23

Die BAUINDUSTRIE spricht sich dafür aus, auch Wasserbau-Projekte in das überragende öffentliche Interesse einzubeziehen. Durch die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wird geregelt, dass die Realisierung besonders wichtiger Vorhaben im Bereich der Fernstraßen und der Eisenbahnen im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Eine solche Regelung fehlt für den Bereich der Wasserstraßen. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 12. Mai 2023 (Drucksache 198/23) vorgeschlagen, einen Artikel 5a zur Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes mit Ergänzung um einen Absatz 3 im § 1 aufzunehmen:

„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“

Diesen Vorschlag hat die Bundesregierung bereits abgelehnt, mit dem Hinweis, der von ihr gewählte Formulierungsvorschlag stelle einen politischen Kompromiss dar. Hierdurch erweckt die Bundesregierung den Eindruck, dass sie einen Kompromiss zu Lasten des Verkehrsträgers Wasserstraße und zugunsten der Verkehrsträger Straße und Schiene geschlossen hat. Fachliche Begründungen werden nicht genannt. Die Vorgehensweise der Bundesregierung widerspricht ihren eigenen politischen Zielsetzungen aus dem Koalitionsvertrag, nämlich den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr steigern zu wollen und die Klimaschutzziele 2030 und 2045 auch durch entsprechende Umgestaltungen im Verkehrsbereich erreichen zu wollen. Aber auch das im Koalitionsvertrag abgegebene Bekenntnis, die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland sichern zu wollen, kann mit einer Vernachlässigung der gerade für die Wirtschaft so wichtigen Wasserstraßeninfrastruktur nicht ernsthaft unterlegt werden. Die Bundesregierung sollte dem Vorschlag und der Begründung des Bundesrates folgen. Im Sinne einer Präzisierung der besonders wichtigen Maßnahmen und zur

Fokussierung auf die dringend notwendige Beseitigung von Engpässen in den deutschen Verkehrswasserstraßen schlagen wir alternativ zu dem Bundesrats-Vorschlag vor, mindestens die Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der Einstufung VB-E (vordringlicher Bedarf, Engpassbeseitigung: Tabelle 1) als Projekte mit überragendem öffentlichem Interesse festzuschreiben.

Genehmigungsfreistellung auch für Wasserbau-Projekte ermöglichen

Der Gesetzentwurf sieht vor, bei bestimmten Projekten auf Planfeststellung bzw. auf Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verzichten, was erhebliche Beschleunigungseffekte zur Folge hätte. Bei Brückensanierungen soll beispielsweise eine Genehmigungsfreistellung auch bei „Erweiterungen“ ermöglicht werden. Wasserstraßenprojekte sind im Entwurf allerdings nicht berücksichtigt. Umgesetzt werden sollen die Beschleunigungs-Vorhaben durch entsprechende Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes (im Wesentlichen §17, 17a,b,i,j,k) und des Fernstraßenausbaugesetzes (im Wesentlichen §1 Abs. 3 und 4) sowie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (im Wesentlichen §18 und §20) und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (§1). Außerdem ist die Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (hier: §14) zum Zweck der verfahrensfreien Durchführung von Ersatzneubauten mit baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau vorgesehen.

Vorschlag der BAUINDUSTRIE:

Das Bundeswasserstraßengesetz sieht in Abschnitt 4 die Genehmigungsfreiheit nur für Unterhaltungsarbeiten vor. Der Ausbau, der Neubau oder die Beseitigung von Bundeswasserstraßen bedarf hingegen der vorherigen Planfeststellung (§14). Insbesondere für den Ersatz systemkritischer und schiffahrtsrelevanter Bauwerke, wie beispielsweise Wehren und Schleusen, müssen die Planungs- und Genehmigungszeiten deutlich verkürzt werden. Analog zur Genehmigungsfreistellung für die Straßen- und Schienenprojekte halten wir eine Anpassung des Abschnittes 4 und 5 des Bundeswasserstraßengesetzes für erforderlich.

Abschnitt 4 § 8 wäre wie folgt zu ergänzen:

„Zur Unterhaltung gehören auch Ersatzmaßnahmen, bei der die Funktion der Wasserstraßen im Wesentlichen in der bestehenden schiffahrtstunktionalen Dimension erhalten bleibt. Dazu gehören auch Maßnahmen mit geringfügiger Kapazitätsausweitung (Optimierungen des Verkehrsraumes innerhalb der gleichen Schiffsklassen), auch der vorgezogene Ersatz von Einrichtungen mit Ausbau als unselbstständiger Teil eines Gesamtausbaus.“

Dies sollte für Schleusen-Ersatzneubauten mit einer Verbreiterung und / oder Verlängerung der Schleusenammern gelten, sowie für Baumaßnahmen, bei denen im Rahmen der Instandsetzung durch neue erforderliche Bauteile bzw. den Rückbau von Bauteilen oder durch Ersatzneubau an gleicher Stelle eine optimierte Nutzung der Schleuse erreicht werden kann, ohne dass dies vorrangiger Anlass für die

Maßnahmen ist. Auch beim Ersatzneubau neben einer alten Schleuse, sofern diese dann für die regelmäßige Abwicklung des Binnenschiffs-Verkehrs für Gütertransporte nicht mehr benutzt wird, kann es sich definitionsgemäß um erweiterte Unterhaltungsarbeiten zur Sicherstellung der Durchgängigkeit und Leichtigkeit des Güterverkehrs handeln.

Dies ist insbesondere auch deshalb angemessen und notwendig, weil mit solchen Ersatzneubaumaßnahmen die Bauwerke an aktuell geltende Normen (Mindestabmessungen) und schiffahrtstechnische Belange im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Durchgängigkeit angepasst werden. Insbesondere Schleusen und Wehre sind in Deutschland völlig überaltert. Mehr als die Hälfte sind älter als 70 Jahre, etwa 20 % sind bereits mehr als 120 Jahre alt und entsprechen abgesehen vom Bauwerkszustand auch nicht mehr den verkehrlichen, ökologischen und sicherheitstechnischen Belangen.

In Abschnitt 5 §12 wäre analog zu der Vorgehensweise im Straßenbereich eine Ergänzung etwa mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

„Eine wesentliche Umgestaltung eines oder beider Ufer einer Bundeswasserstraße nach Satz 1 Nummer 1 liegt insbesondere nicht vor, wenn die Umgestaltung unselbständiger Teil eines Ausbaus der Bundeswasserstraße ist, keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt und die Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung erforderlich ist.“

Auch hier sollten grundsätzlich alle dringenden Ersatzneubauprojekte an Wasserstraßen umfasst sein, die im Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf und der Einstufung als Engpassbeseitigung (VB-E) vorgesehen sind (Tabelle 1).

Außerdem halten wir analog zu den bereits bestehenden Ausnahmen für bestimmte Maßnahmen an Schienenverkehrswegen und- Anlagen eine Ergänzung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in § 14 um einen §14 b für den Bereich der „unterhaltungsbedingten Erneuerung von Bauwerken an Wasserstraßen“ für angemessen und erforderlich, weil beispielsweise bei Ersatzneubauten von Schleusen die Wasserstraße selbst nur in sehr geringem Umfang verändert wird.