



## **Redigiertes Wortprotokoll der 51. Sitzung**

### **Verkehrsausschuss**

Berlin, den 20. September 2023, 14:30 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus, E 200

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

### **Tagesordnung - Öffentliche Anhörung**

#### **Einziger Tagesordnungspunkt**

**Seite 4**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**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**

**Mitberatend:**  
Rechtsausschuss  
Wirtschaftsausschuss  
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und  
Verbraucherschutz  
Ausschuss für Klimaschutz und Energie  
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

**BT-Drucksache 20/6879**

**Gutachtlich:**  
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichterstatter:**  
Abg. Felix Schreiner [CDU/CSU]

#### **Anlage**

**Seite 29**

Stellungnahmen der Sachverständigen,  
Interessenvertreter und sonstigen  
Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	Bareiß, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Ößner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
ÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Rixinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



## **Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und sonstigen Auskunftspersonen**

### **Prof. Dr. Manuel Brunner**

Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW),  
Fachgruppe Rechtswissenschaften  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Lena Donat**

Greenpeace e. V., Campaigner Transport & Climate Change  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)*

### **Dr. Florian Eck**

Deutsches Verkehrsforum e. V. (DVF), Geschäftsführer  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Christian Funke**

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V., Geschäftsführer  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Dr. Franziska Heß**

BAUMANN Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB Leipzig, Rechtsanwältin und  
Fachanwältin für Verwaltungsrecht  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

### **Tim-Oliver Müller**

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB), Hauptgeschäftsführer  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)*

### **Dr. Ilja Nothnagel**

DIHK - Deutsche Industrie- und Handelskammer, Mitglied der Hauptgeschäftsleitung  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*



## **Einziger Tagesordnungspunkt**

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**

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 51. Sitzung des Verkehrsausschusses, der öffentlichen Anhörung zu dem 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, Drucksache 20/6879. Besonders herzlich darf ich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Prof. Dr. Manuel Brunner von der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Fachgruppe Rechtswissenschaften; Frau Lena Donat, Kampagnenleiterin für Verkehr und Klimawandel bei Greenpeace; Herrn Dr. Florian Eck, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums (DVF); Herrn Christian Funke, Geschäftsführer von Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur; Frau Dr. Franziska Heß, Fachanwältin für Verwaltungsrecht bei Baumann Rechtsanwälte in Leipzig; Herrn Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie (HDB) und Herrn Dr. Ilja Nothnagel, Mitglied der Hauptgeschäftsführung der Deutschen Industrie- und Handelskammer DIHK. Ihnen noch mal ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)192 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Fraktionen haben sich verständigt, dass die Anhörung nach dem folgenden Verfahren ablaufen soll, um drei Runden zu ermöglichen: Die Anhörung gliedert sich in drei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, erhält diese Person maximal sechs Minuten

Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachverständige, erhält jede bzw. jeder drei Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Ich bitte Sie, selbst eine Redezeit von maximal zwei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten.

Ist der Ausschuss mit diesem Verfahren einverstanden? Ich sehe kein Widerspruch.

Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen der Abgeordneten zu notieren und diese in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Die Redezeit Ihres Antwortbeitrags ist auf drei Minuten je Fragenkomplex begrenzt. Bei mehreren Fragenkomplexen addieren sich die Zeiten entsprechend. Ihre Redezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag auch noch einmal an. Zu Ihrer Orientierung wird die verbleibende Redezeit unten links auf dem Monitor in der Saalmitte angezeigt. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 17.00 Uhr. Wie üblich wird ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. Diese Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen aufgezeichnet und steht ab morgen 12 Uhr in der Mediathek des Bundestages zum Abruf bereit. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Frau Martin, Sie haben das Wort!

**Abg. Dorothee Martin (SPD):** Vielen Dank Herr Vorsitzender! Und vielen Dank an Sie als Sachverständige, dass Sie sich die Zeit nehmen, heute mit uns einen Gesetzentwurf zu besprechen, der ganz maßgeblich für unsere weitere Infrastrukturplanung ist. Wir haben alle gehört, dass wir einen neuen Deutschlandpakt der Geschwindigkeit eingehen wollen und müssen. Und dafür ist bei uns im Verkehrsbereich dieses Gesetz ganz maßgeblich. Jetzt haben wir viele Regelungen für viele Verkehrsträger, aber auch viele verwaltungsrechtliche Vorschriften. Deswegen gehen zwei Fragen von mir an Herrn Dr. Eck und an Herrn Prof. Brunner. Einmal der Komplex der Verwaltungsgerichtbarkeit: Wie bewerten Sie die im Gesetz vorgesehene Ausdehnung der Erstinstanzlichkeit des Bundesverwaltungsgerichtes? Ist denn Ihrer Meinung nach dort eine Beschleunigung zu erwarten? Das ist ja der Kern dieses Gesetzvorhabens.

Die zweite Frage geht auch an Sie beide. Wie



bewerten Sie die Tatsache, dass die Liste „übergendes öffentliches Interesse Straße“ – also diese „144iger Liste“ – eben nicht Teil des Gesetzes ist, sondern nur der Rechtsverordnung? Sollte dies Ihrer Meinung nach nicht auch zurück in das Gesetz?

Wenn ich noch weitermachen darf, Herr Vorsitzender, nochmal eine Frage an Herrn Dr. Eck: Sie haben sich in Ihrer Stellungnahme – übrigens auch danke für die alle wirklich interessanten Stellungnahmen – für die Einführung von Stichtagsregelungen für das materielle Umweltrecht und auch die Umsetzung ausgesprochen, und die Umsetzung im sektorübergreifenden Planungsrecht. Da würde mich nochmal eine Konkretisierung und eine Begründung für diesen Vorschlag von Ihnen interessieren. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt der Kollege Schreiner das Wort.

Abg. **Felix Schreiner** (CDU/CSU): Auch von unserer Seite ein herzliches ‚Grüß Gott‘ in die Runde! Herr Vorsitzender, liebe Kollegen und vor allen Dingen auch geschätzte Gäste, schön dass Sie heute bei uns sind und wir diese Anhörung durchführen können. Meine Frage geht zunächst an Herrn Nothnagel von der DIHK. Und zwar geht es da um die Beschränkung des übergangenen öffentlichen Interesses auf die Schiene und die Projekte des vordringlichen Bedarfs. Und die Frage, ob Ihnen als Vertreter der Wirtschaft diese Beschränkung ausreichend ist und ob Sie gerade beim Bedarf der Engpassbeseitigung aus Sicht der Wirtschaft ausreicht und was da aus Ihrer Sicht auch vielleicht besser gemacht werden könnte.

Die zweite Frage geht an Herrn Funke von Pro Mobilität, weil wir natürlich in der öffentlichen Debatte erleben, dass der Fokus oftmals ausschließlich auf den Schienenprojekten und dem Radwegebau liegt. Warum ist es aus Ihrer Sicht notwenig, das Genehmigungsverfahren auch bei Straßeninfrastrukturprojekten insbesondere im Sinne der Engpassbeseitigung und bei Brückensanierungen zu beschleunigen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Kollege Gelhaar für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Gelhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Auch von unserer Seite Dank an die

Anzuhörenden, dass Sie die Zeit mitgebracht haben, uns hier Rede und Antwort zu stehen. Ich finde, es ist eine sehr hochkarätige Runde. Mal schauen, was wir als Ergebnisse aus Ihren Stellungnahmen herausfiltrieren können, die Sie hier gleich machen werden. Auch danke für die teils umfangreichen, aber jedenfalls sehr gehaltvollen Stellungnahmen. Ich glaube, wir sind uns alle einig darin, dass die Planungsvorgänge in Deutschland nicht die schnellsten sind und man schauen muss, wie man sie beschleunigen kann. Gerade im Bereich der Mobilität ist es für uns wichtig, zu schauen, wie wir beim Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, aber auch beim Erhalt und Ersatzneubau von Schienen und Straßen schneller werden können. Sie wissen alle – das vielleicht noch als Vorwort –, dass das Jahrzehntlang auf Verschleiß gefahren wurde. Bei den Straßen sind es die Brücken, bei den Schienen ist es etwas umfassender. Ich glaube, wir sind uns auch darin einig – da sind wir dann aber schon sehr stark beim „Wie“ –, dass wir nicht Umweltschutzstandards ohne Not schleifen dürfen und genauso geht es um Öffentlichkeitsbeteiligung. Denn wir merken immer wieder, dass wir für jedes Projekt auch eine öffentliche Mehrheit brauchen. Und die muss man bringen, deswegen brauchen wir hier ein gutes Gesetz an der Stelle und darum geht es in dieser Anhörung.

Ich möchte folgende Fragen formulieren und die an Frau Rechtsanwältin Dr. Heß stellen. Zum einen würde ich gerne wissen, wie Sie den Gesetzentwurf einfach im Allgemeinen bewerten. Vielleicht mit dem Gedanken, was Sie dort nicht so gut finden, aber was Sie vielleicht auch ergänzen würden, was Ihnen fehlt. Zum anderen – ich habe es jetzt schon angesprochen – wir haben immer wieder eine Dauerdiskussion um die Umweltverträglichkeitsprüfung, um deren Entfallen, insbesondere im Kontext der EU-Rechtskonformität. Da wollte ich einfach um eine Einschätzung von Ihnen bitten. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke, Herr Kollege Gelhaar! Dann hat jetzt das Wort für die AfD Kollege Spaniel.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch ich bedanke mich dafür, dass Sie hier vollständig erschienen sind. Wir haben dieses wichtige Thema heute hier und es ist ja schön, dass es mittlerweile dazu einen Gesetzentwurf gibt, dass die Notwendigkeit erkannt wurde, die Infrastruktur in diesem Land auszubauen. Wir



sehen natürlich in diesem Gesetzentwurf noch einige Sachen, die wir etwas konkreter, präzisierter festgelegt haben wollen. Dazu geht meine Frage an den Vertreter von Pro Mobilität, Herrn Funke. Aus unserer Sicht ist ein gewisses Vetorecht des Bundesministeriums für Umwelt vorhanden. Denn es gibt ja bei den Projekten in dieser Liste eine Beschränkung, ein Mitspracherecht, dass nämlich das Bundesumweltministerium gemeinsam mit dem Verkehrsministerium über die Aufnahme von Projekten entscheidet. Dazu meine Frage: Inwieweit würden Sie das als Vetorecht interpretieren? Und führt es dann tatsächlich noch zu einer Beschleunigung? Die zweite Frage würde ich dann unmittelbar danach stellen. Uns ist aufgefallen, dass zwar Brückenbauwerke als Ersatzneubauten oder Ersatzbauten festgestellt wurden, also auch ohne neuen Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden können, dass das aber offensichtlich für Tunnelbauwerke nicht präzisiert wurde. Da wäre meine Frage, ob aus Ihrer Sicht eine Notwendigkeit besteht, dies nachzuholen oder ob vielleicht bei Tunnelbauwerken andere Gegebenheiten bestehen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann darf für die FDP-Fraktion jetzt Kollege Reuther die Fragen stellen.

**Abg. Bernd Reuther (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herrn, auch von meiner Seite herzlichen Dank, dass Sie sich hier die Zeit nehmen für dieses, ich glaube, für unser Land insgesamt sehr wichtige Thema. Anhörungen dienen ja dem Erkenntnisgewinn der Abgeordneten und daher hätte ich in der ersten Runde eine sehr allgemeine Frage, einmal an Herrn Müller und die gleiche Frage auch an Herrn Dr. Eck. Wie bewerten Sie den vorliegenden Gesetzentwurf? An welchen Stellen geht er Ihnen nicht weit genug? Was ist aus Ihrer Sicht noch zu ergänzen oder wo wäre ein stärkerer Fokus draufzulegen oder etwas zu ändern? Ich glaube, das wäre für uns alle sehr interessant. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! In der ersten Fragerunde jetzt noch Kollege Rixinger, Sie haben das Wort.

**Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.):** Ich darf mich auch sehr herzlich bedanken und freue mich, dass Sie alle da sind. Wir haben uns als Linke für ein Straßenbaumoratorium ausgesprochen. Die Grünen haben das ja eigentlich auch im Programm. Denn ungehemmten Straßenbau können wir uns nicht

mehr leisten, weder finanziell noch wegen des Klimaschutzes. Wir dürfen auch nicht so tun, als ob es die E-Fuels schon richten werden. Ein solches Moratorium braucht es unserer Ansicht nach, um Zeit zu gewinnen, Zeit einen Klimacheck durchzuführen, wie es uns die Österreicher vorgemacht haben. Dort wurden klare und verbindliche Ziele für den Verkehrssektor vorgegeben, denen sich die Infrastrukturplanung unterordnen muss und eben keine Ausrichtung am angenommenen Verkehrswachstum, wie es bei uns leider immer noch der Fall ist. Meine Frage geht an Frau Donat. Sie haben einige Aussagen auch schon schriftlich gemacht und im Prinzip die These vertreten, Straßenbau konterkariere Klimaschutz. Sie haben auch ein paar Zahlen in Ihrer Stellungnahme genannt, wie sehr der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch den weiteren Straßenbau ansteigt. Können Sie bitte einmal erläutern, warum wir keinen Vorrang für den Straßenbau machen dürfen und dabei auch erläutern, was das mit induziertem Verkehr zu tun hat?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann können wir jetzt in die Antwortrunde einsteigen und beginnen bei Herrn Prof. Brunner mit drei Minuten. Bitte schön!

**Prof. Dr. Manuel Brunner (HSPV NRW):** Herr Vorsitzender, vielen Dank! Frau Martin, vielen Dank für die Fragen! Es sind natürlich zwei sehr interessante Fragen. Ich beginne mal in der Reihenfolge, wie Sie sie gestellt haben, mit der Frage zum Bundesverwaltungsgericht. Ich war früher einmal ein Kollege von Frau Heß – also ein Anwaltskollege, nicht in einer Kanzlei. Das ist eine Frage, die eigentlich deswegen drei Dimensionen hat: eine rechtspolitische, eine verfassungsrechtliche und auch eine rechtliche Frage, die sich aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts selbst begründet. Ich fange mal mit dem rechtspolitischen Bereich an. Die Vorhaben beim Bundesverwaltungsgericht erst- und damit auch letztinstanzlich zu konzentrieren, trägt sicherlich zur Beschleunigung bei, weil es erste und letzte Instanz ist und es einen weiteren Instanzenzug nicht gibt. Viele Anwältinnen und Anwälte rümpfen aber über diese Daueraufladung auch die Nase. Da muss man sich fragen, ob wir ein Gericht, was eigentlich – na ja, im englischen Sprachraum würde man sagen – als Kassationsgericht etabliert wurde, ob wir das immer mit vielen weiteren Dingen aufladen wollen. Deswegen ist es eine rechtspolitische Frage. Das kann man machen, aber da muss man sich diese



Frage stellen. Die verfassungsrechtliche Frage: Es wurde in verschiedenen Aufsätzen auf dieser Aufladung aus Gründen von Artikel 19 Absatz 4 viel rumgehackt, das Gebot des effektiven Rechtsschutzes. Da ist die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts aber ganz klar, es gibt nur den Anspruch auf die eine Instanz. Man hat keinen Anspruch auf einen Instanzenzug und deshalb ist es verfassungsrechtlich unbedenklich. Das Bundesverwaltungsgericht selbst hat auch noch nie großartig verfassungsrechtliche Bedenken geäußert, in der Sache. Es hat aber gesagt – und dann kommen wir zum dritten Punkt –, es hat in seiner Rechtsprechung zu dem hier interessierenden Paragraf 50 Absatz 1 Satz 6 ausgeführt, dass die Projekte oder die Vorhaben, die darunter konzentriert werden, in einem gesamtstaatlichen oder bundesstaatlichen Interesse liegen dürfen. Und das ist der Punkt, wo ich hier ansetzen möchte und – wie ich auch der Stellungnahme von Frau Heß entnommen habe –, wo sie auch Zweifel sieht, ob alle diese Vorhaben, die dort gelistet sind, wirklich diesem Anspruch an ein gesamtstaatliches oder bundesstaatliches Interesse entsprechen. Besonders herausgehoben ist da natürlich die A10 im Bereich Erkner-Freienbrink, wo es um die Tesla-Fabrik geht. Ob das wirklich im gesamtstaatlichen und bundesstaatlichen Interesse im Verkehrsbereich ist, daran lässt sich wohl zweifeln. Deswegen würde ich empfehlen, in diesem Bereich noch einmal eine Revision vorzunehmen, ob die Vorhaben vor allen Dingen im Straßenverkehrsbereich – den Wasserbereich betrifft das nicht so – denn wirklich alle diese Rechtsprechungskriterien des Bundesverwaltungsgerichts einhalten.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Frau Donat sechs Minuten Zeit.

*[An den Sachverständigen Prof. Brunner gerichtet]*  
Wir gehen immer alphabetisch vor. Drei Minuten hatten Sie, Ihre drei Minuten waren abgelaufen.

**Prof. Dr. Manuel Brunner** (HSPV NRW): Ah okay, alles klar. Nein, vielen Dank, ich hatte zwei Fragen. Wenn ich das richtig verstanden habe, gingen zwei Fragen von Frau Martin an mich. Da war noch die Frage mit dem überragenden öffentlichen Interesse und der Rechtsverordnung.

**Vorsitzender:** Es kommt nicht auf die Zahl der Fragen an, sondern auf die Anzahl der Befragten und Frau Martin hat Ihnen die Fragen gestellt.

**Prof. Dr. Manuel Brunner** (HSPV NRW): Vielen Dank, entschuldigen Sie!

**Vorsitzender:** Ist ja kein Problem. Tut mir leid. Machen wir gleich nochmal. Dann hat aber jetzt Frau Donat das Wort für sechs Minuten.

**Lena Donat** (Greenpeace): Herzlichen Dank! Verehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Vorsitzender! Deutschland ist zum Klimaschutz verpflichtet, aus dem Pariser Klimaschutzabkommen, aus dem Grundgesetz abgeleitet. Wir haben ein Klimaschutzgesetz, das das Ziel setzt, dass wir bis 2045 treibhausgasneutral werden. Wir alle wissen, dass der Verkehrssektor weit hinterher hinkt und 2022 mal wieder seine Klimaziele krachend gerissen hat. Die Beschleunigung von Bundesfernstraßenprojekten, die Hochstufung ins überragende öffentliche Interesse, steuert den Verkehrssektor hier genau in die falsche Richtung, verschärft das Problem noch. Straßen auszubauen, senkt nämlich nicht die CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern steigert sie, zum Beispiel beim Bau der Projekte, durch die Verzögerung von CO<sub>2</sub>-Senken und -Speichern, wie Wäldern und Moore, die eigentlich unsere Verbündeten im Klimaschutz sind, und durch den Mehrverkehr, der durch den Bau von Fernstraßen erst induziert wird. Das ist auch der Fall bei Auswahlprojekten, die nur sogenannte Engpassprojekte sind. Wir haben uns die jeweiligen Projektdossiers dieser Engpassprojekte angeschaut. Sie geben alle eine CO<sub>2</sub>-Hausnummer an, die zwar unvollständig ist, aber schon diese ergeben in der Summe, dass insgesamt die Engpassprojekte des vordringlichen Bedarfs 410.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr zusätzlich verursachen. Wenn man das auf 25 Jahre, die Lebenszeit der Infrastruktur, rechnet, ist man bei 10 Millionen Tonnen. Ich betone hier nochmal, das sind zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen und eigentlich müssten wir im Verkehr genau in die andere Richtung steuern. Ich möchte auch noch einmal betonen, dass diese Zahl noch unvollständig ist, denn weder für fest disponierte Projekte liegen Projektdossiers vor, noch sind die Angaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Projektdossiers vollständig. Es fehlen zum Beispiel Angaben zum Verlust von CO<sub>2</sub> durch den Verlust von Senken und Speichern. Es fehlen Angaben zum Lkw-Mehrverkehr und es fehlen Angaben zum sekundär induzierten Verkehr, also Verkehr, der durch veränderte Siedlungsstrukturen erst verursacht wird. Es wird immer wieder fälschlich argu-



mentiert, dass der Ausbau von Straßen den Verkehrsfluss verbessert, Stau beseitigt, dadurch CO<sub>2</sub>-Emissionen senkt. Das ist aber falsch. Mehr oder breitere Straßen führen einfach zu mehr Verkehr. Bald fahren wir genauso langsam wie vorher, nur eben mit mehr Pkw und Lkw neben uns.

Wir haben uns deswegen acht Ausbauprojekte der letzten zwölf Jahre angeschaut und mit Daten von TomTom zum Verkehrsfluss vor und nach dem Ausbau verglichen. Das Ergebnis war: in vier von acht Fällen wurden die langsamsten fünf Prozent der Autos – ein Stauindikator – noch langsamer, ein Zeichen für verstärkte Staubildung. Auf umliegenden Hauptverkehrsstraßen, also den Zubringerstraßen, kam es sogar in sechs von acht Fällen zu mehr Verkehrsstörungen. Diese Analyse passt zu zahlreichen internationalen Studien. Verkehrswissenschaftler werden das schon kennen: Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr. Ich nenne noch ein weiteres internationales Beispiel, wo wenigstens einmal das Monitoring vernünftig gemacht wurde. Das war die M25-Ringautobahn in London, 2014 ausgebaut, führte dazu, dass in den Folgejahren 23 Prozent mehr Verkehr auf den Straßen war und bereits ein Jahr nach der Freigabe der Erweiterung der Verkehr genauso langsam unterwegs war, wie vorher. Woran liegt das? Wir wissen, wenn das Verkehrsangebot verbessert wird, ändert sich über kurz oder lang nicht die Reisezeit der Menschen, sondern sie legen in derselben Reisezeit einfach längere Distanzen zurück. Das ist das Gesetz der konstanten Reisezeit, das über viele Länder hinweg beobachtet wird und ziemlich konstant ist. Das Ergebnis des Autobahnausbau ist also: erstens, das Stauproblem ist nicht gelöst, sondern teilweise sogar verschlimmert. Zweitens, wir haben noch mehr Verkehr mit entsprechendem Lärm, entsprechenden Abgasen etc., wegen Raumverlusten für Kinder in Städten und so weiter. Wir haben Milliarden an Geldern verschwendet, wir haben Flächen versiegelt und eine saftige CO<sub>2</sub>-Rechnung obendrauf. Das ist kein Gewinn für die Gesellschaft, sondern ein Verlust. Dass wir diese Ausbauprojekte nun auch noch in das überragende öffentliches Interesse stellen wollen und damit den Klima- und Umweltschutz noch weiter hinten anstellen, ist einfach absurd. Stattdessen brauchen wir eine komplette Überarbeitung der Infrastrukturplanung. Eine Infrastrukturplanung, die die Klimaziele zum Ausgangspunkt nimmt, so wie es Österreich gemacht hat, einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz wählt

und auf Verlagerung und Effizienz setzt, statt auf immer mehr Verkehrswachstum. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Dr. Eck das Wort, auch für sechs Minuten.

**Dr. Florian Eck (DVF):** Vielen Dank! Ich mache es kurz, einiges ist schon gesagt worden. Wir denken, dass wir stärker synchronisieren müssen bei Ausbau der Infrastrukturen und dass wir hier eben nicht unterscheiden dürfen, zwischen Gut und Böse, sondern dass die Entscheidung, ob etwas gebaut wird, auf parlamentarischer Ebene, auf Bezirksebene, auf Länderebene, auf Bundesebene vorab gefällt wird. Und dann muss es schnell gehen. Da müssen wir gucken, dass wir sämtliche Potenziale heben, ob es nun um Solarausbau, Windkraftausbau oder Verkehrsinfrastruktur geht. Da sind in dem Gesetz, es wurde schon angesprochen, sehr gute Vorschläge enthalten, die wir alle auch befürworten, und wo wir aber anregen, dass man tatsächlich versucht, verkehrsträgerübergreifend und infrastrukturübergreifend zu analysieren, was sind Best Practices in jedem Bereich und das zusammenlegt und für alle Verkehrsträger und alle Infrastrukturbereiche ähnliche Beschleunigungspotenziale schafft. Ich nenne das kurz. Das ist die Stichtagsregelung. Da komme ich gleich noch drauf zurück. Das ist das Thema „Standards“, Standards im Artenschutz. Das ist das Thema „Baustandards“ bei den vorausschauenden Kapazitätsanpassungen. Das ist das Thema „was mache ich nach Naturkatastrophen?“. Ich fange nicht bei null an, sondern ich muss eben gucken, dass ich hier die aktuellen Standards mit einsetze. Das ist das Thema „Bundeswasserstraßen“, was „unterbelichtet“ ist. Das ist das Thema „Fristsetzung“, Vierjahresfrist für Planfeststellungsverfahren, was wir uns eben auch für andere Bereiche wünschen. Das ist der Baubeginn vor Genehmigung, der leider ein bisschen entschärft worden ist. Das ist das Bundesverwaltungsgericht als erste Instanz. Das ist aber auch das Thema „Ladeinfrastruktur“, wo wir dringend Standards brauchen. Und kritisch sehen wir das Thema „Prüfpflicht bei Photovoltaik“.

Zu den Fragen im Einzelnen. Das Thema „Erstinstandzlichkeit“ bewerten wir grundsätzlich positiv, vor allem ist dabei anzumerken, dass wir dafür eine bessere Ausstattung der Gerichte brauchen und erst dann haben wir eine Beschleunigung. Und wir haben auch nur eine ganzheitliche Beschleunigung, wenn wir sämtliche andere Faktoren, die im Gesetz



adressiert worden sind, auch ansprechen und auch zulassen, weil ansonsten haben wir nichts gewonnen.

Frage zwei war zum Thema „Rechtsverordnung Fernstraßenbaugesetz“. Hier würden wir uns wünschen, dass die Projektliste zurecht zurückkommt. Denn wir denken, dass wir mit dem Thema „Rechtsverordnung“ eine erhöhte Angreifbarkeit haben, vor allem wenn es sich nachher um einzelne Rechtsverordnungen handelt, wo dann quasi einzelne Projekte angegangen werden. Das Ganze dürfte dann letztendlich darin münden, dass wir eine Verlängerung der Verfahren haben und keine Verkürzung – und sogar noch ein erhöhtes Konfliktpotenzial vor dem Hintergrund der Einbindung des BMU. Wir haben jetzt – oder wir hatten, muss ich vorsichtig sagen –, wir hatten ja eine Liste, die als konsensual galt, und zu der dann eben auch eine Ressortabstimmung erfolgt ist. Wir hätten jetzt eine Einzelauseinandersetzung um die einzelnen Projekte und das ist sicherlich hinderlich.

Mit der Frage nach der Stichtagsregelung haben Sie einen sehr wichtigen Punkt angesprochen, Frau Martin. Wir denken, dass gerade beim Umweltrecht eine Stichtagsregelung Beschleunigungsspielräume schafft, weil diese Stichtagsregelung wie eine Art Redaktionsschluss wirkt. Und dabei ist eben daran gedacht, dass man ein festes Datum im laufenden Verfahren ansetzt, zu dem Belange vorgelegt werden können, sich im Umweltrecht Dinge ändern können, neue Gutachten auftauchen können, die dann natürlich zu einer Änderung des laufenden Verfahrens führen. Aber nach diesem Stichtag sollte klar sein, auf welcher rechtlichen Basis das weitere Verfahren verfolgt wird und da sollte eben keine Verfahrensänderung mehr erfolgen. Wir haben Beispiele von diversen Großprojekten in Deutschland, Fehmarnbeltquerung vor allem, wo es genau solche Gutachten gab und es umweltrechtliche Änderungen im laufenden Verfahren gab und dadurch das Verfahren eben neu aufgerollt werden musste, mit erheblicher Verzögerung von mehreren Monaten bis hin zu Jahreszeiträumen. Wenn man das vermeiden will, ist es eben sinnvoll, tatsächlich eine solche Stichtagsregelung einzuführen. Eine weitere Stichtagsregelung wäre sicherlich sinnvoll hinsichtlich der Beteiligung, dass man auch hier die Beteiligungsmöglichkeiten gibt, aber sie eben zeitlich befristet. Zusammengefasst: wir wollen nicht, dass Rechte beschnitten werden, wir wollen

aber, dass Rechte zeitlich begrenzt werden und dadurch das Verfahren eine Beschleunigung erfährt.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt das Wort Herr Funke für maximal neun Minuten.

**Christian Funke** (Pro Mobilität): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, für die Einladung und die Möglichkeit, hier für Pro Mobilität Stellung zu nehmen. Herr Schreiner zu Ihrer Frage: Natürlich finden wir es ausgesprochen wichtig, dass die Straße als Infrastrukturprojekt hier auch vorkommt. Das war ja in den Verhandlungen, wie man so der Presse entnehmen konnte, nicht immer unumstritten. Die Straße ist und bleibt in Deutschland der absolute Hauptverkehrsträger. 90 Prozent aller Wege finden auf der Straße statt, über 80 Prozent des Personenverkehrs und über 70 Prozent des Güterverkehrs finden auf unseren Straßen statt. Das zeigt einfach, dass im Moment die Straße absoluter Hauptverkehrsträger ist und alle Prognosen – vom Verkehrsministerium, vom IW Köln, Umweltbundesamt, BDI – gehen einhellig davon aus, dass das auch 2050 so sein wird. Hier sollte man sich auch ein bisschen auf die Prognosen der Fachleute, die das einhellig sagen, verlassen und Realismus in der Verkehrspolitik und in der Planung walten lassen. Denn es bringt uns nichts, hier von gewissen Dingen zu träumen, die dann sowieso nicht passieren werden und dann erreichen wir die CO<sub>2</sub>-Ziele auch nicht. Also um Sektorziele im Verkehr beim CO<sub>2</sub> zu erreichen, müssen wir realistisch bleiben und den Verkehr da dekarbonisieren, wo es auch vernünftig ist. Das ist in vielen Fällen eben die Straße. Wir haben, da erzähle ich Ihnen nichts neues, seit Jahrzehnten eine Verkehrsinfrastruktur Straße, wo auf Verschleiß gefahren wird. Die Brücken sind hier das augenfälligste Beispiel. Im Moment sind es etwa 4.000 Brücken, die in einem nicht ausreichenden oder gar ungenügenden Zustand sind. Es sind oft Großbrücken, auch mit erheblicher Netzrelevanz. Sie kennen alle aus Ihren Wahlkreisen die Negativbeispiele und hier muss unbedingt etwas gemacht werden. Wir haben volkswirtschaftliche Schäden durch diese Straßen- und Brückensper rungen, die schnell in den zweistelligen Milliardenbereich gehen und dadurch die Investitionen, die wir pro Jahr in die Straßen haben, schnell überschreiten. Das sind Investitionen, die wir hier vornehmen, die sich dann auch schnell wieder rechnen. Die heutigen Planungszeiträume sind zum



Beispiel bei Planungsgenehmigungsverfahren bei Sanierung, Ausbau einer Brücke zwischen 5 und 18 Jahren. Es dürfte jedem einleuchten, dass das viel zu lang ist. Man kann sich schon das Ziel setzen, diese Planungszeiten auch zu halbieren. Deshalb sind wir ausgesprochen dankbar, dass die Straßeninfrastruktur hier auch als Projekt zur Beschleunigung genannt wird.

Dann komme ich zur Frage von Dr. Spaniel. Die erste Frage war, warum diese Liste, die wir einmal hatten, 144, 148 Straßenbauprojekte, nicht mehr im Gesetzentwurf dabei ist. Wir bedauern, dass diese Liste nicht mehr dabei ist, denn sie wurde öffentlich breit diskutiert. Sie wurde von den Koalitionspartnern, sie wurde in den Ressorts diskutiert. Und wenn diese Liste in einem parlamentarischen Verfahren vom Souverän im Deutschen Bundestag verabschiedet wird, ist das eigentlich die größtmögliche Transparenz, die wir in unserem Land haben können, um zu zeigen, dass diese Projekte für die Bevölkerung wirklich wichtig sind. Wenn wir dies, wie es jetzt vorgesehen ist, auf eine nachgelagerte Rechtsverordnung oder Projektrechtsverordnungen nachher stützen, unterliegen diese einer Zustimmung des Umweltministeriums. Das ist für uns natürlich auch ohne eine Zustimmung des Bundesrates – man hatte ja bei der Liste die Länder gefragt – und auch diese Befassung der Länder wird hiermit dann nicht mehr benötigt und praktisch verworfen, das ist auch nicht schön. Es wäre ja vorstellbar, dass jetzt das Umweltministerium für die Straßenbauprojekte die Zustimmung zu den Rechtsverordnungen nicht erteilt oder sich längere Prüfungen ausbedingt. Dann wäre die Entscheidung, die man eigentlich mal hatte, damit konterkariert. Wir sehen hier auch eine klare Ungleichbehandlung zwischen den Verkehrsträgern. Denn im Schienenbereich, der genauso wichtig ist, ist die Liste mit den wichtigen Schienenbauprojekten weiterhin drin. Im Infrastrukturbereich Straße ist sie nicht drin. Hier sollte man, wie der Kollege Dr. Eck gesagt hat, eben nicht unterscheiden und sektorübergreifend arbeiten. Denn wir sind uns, glaube ich, alle einig, dass der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten steigen wird. Und hier müssen alle Verkehrsträger ihr Bestes geben, um diese Verkehrsströme bewältigen zu können. Der Verkehr ist nicht umsonst einfach auf der Straße. Es hat einen wirtschaftlichen Sinn und Zweck, von dem wir alle in diesem Land leben. Ohne eine vernünftige Verkehrsinfrastruktur, auf der die Wirtschaft laufen kann, werden wir extreme

Probleme bekommen. Zudem wurde über die Liste dieser 148 Projekte Vertrauen in Wirtschaft und Verwaltung über den Ausbau dieser Projekte geschaffen. Vertrauen bedeutet auch Aufbau von Kapazitäten, Aufbau von Ausbildungsplätzen, Einstellung von Mitarbeitern und natürlich auch neue Maschinen. Das wird durch dieses Verfahren, was wir jetzt haben, eine nachgelagerte Rechtsverordnung, natürlich wieder zunichte gemacht. Das ist schlecht. Wir brauchen das Vertrauen in den Baufirmen, in den Verwaltungen, dass weiter gebaut und investiert wird.

Die zweite Frage von Dr. Spaniel betraf Tunnelbauwerke. Ja, wir hätten es uns auch gut vorstellen können, dass auch weitere Ingenieurbauwerke neben den Brücken aufgenommen werden. Es gibt auch Straßenabschnitte und Tunnelbauwerke mit extremer Netzrelevanz, die hier reinfallen könnten. Es wäre aus unserer Sicht sehr wünschenswert, wenn man zum Beispiel auch diese Dinge in einer nachgelagerten Rechtsverordnung regeln könnte. Auch wäre es wünschenswert, wenn weitere Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan, die in der Engpassbeseitigung fest disponiert sind oder dem vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung unterliegen, nachher, wenn zum Beispiel Bundesländer diese melden, durch Rechtsverordnung in eine Liste aufgenommen werden könnten. Aber grundsätzlich sind wir dafür, dass man wieder auf eine verbindliche Liste kommt und die Möglichkeit schafft, im Nachgang auch weitere Projekte, wenn sich dies verkehrlich ausgeht, aufzunehmen. Deshalb sollten auch Tunnelbauwerke und andere Ingenieurbauwerke aufgenommen werden.

Wir haben auch noch einen weiteren Punkt, wo wir sagen, wenn wir Klimaschutz betreiben wollen und zwar da wo der Verkehr ist, dann wäre es auch durchaus eine gute Möglichkeit gewesen, Ladeinfrastruktur an den Autobahnen für Pkw und Lkw, auch gerne mit Wasserstoff, hier gleich aufzunehmen. Denn es entspricht auch dem Klimaschutzplan, hier mehr zu machen. Und gerade beim Aufbau der Ladesäulen sind es die Genehmigungsverfahren, die oft zeitraubend sind. Der Bau kann hier recht schnell gehen, aber Planung und Genehmigung dauern viel zu lange. Und deshalb wäre hier ein überragendes öffentliches Interesse durchaus angezeigt gewesen.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann darf jetzt Frau Dr. Heß antworten.



**RAn Dr. Franziska Heß:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, für die Einladung. Vielen Dank, Herr Gelhaar für die beiden Fragen. Zu der ersten Frage, wie ich allgemein den Gesetzentwurf bewerte. Ich möchte zunächst mit den positiven Dingen anfangen. Positiv sind sicherlich die Versuche der Digitalisierung des Verwaltungsverfahrens zu bewerten. Allerdings muss man hier aufpassen, dass man nicht über das Ziel hinausschießt. Soweit vorgesehen ist, dass quasi ganz generell ausschließlich digitale Planungsunterlagen eingereicht werden können, möchte ich doch stark dafür plädieren, dass zumindest ein, zwei Exemplare in papierhafter Form erhalten bleiben. Warum? Jeder, der schon mal versucht hat, einen A0-Plan auf einem normalen Rechner zu lesen, weiß, dass das ein Ding der Unmöglichkeit ist. Das vielleicht als erster Punkt. Zweiter Punkt: in dem eigentlich positiven Teil der Digitalisierung, wäre es wichtig, dass die Bestimmung der Art der digitalen Kommunikation nicht der zuständigen Behörde überlassen wird. Da brauchen wir für die Praxis bitte einheitliche Regelungen, dass klar gestellt ist, PDF-Dateien sind beispielsweise einzureichen, durchsuchbar, druckbar, kopierbar. Ansonsten führt das zu Zuständen, wie wir sie beispielsweise in Bayern haben, wo Einwendungen nur mit einer qualifizierten elektronischen Signatur eingereicht werden dürfen, über die Privatleute und auch Verbände üblicherweise nicht verfügen. Positiv zu bewerten sind auch die Ansätze, die Potenziale erneuerbarer Energien entlang von Straßen zu nutzen.

Ich komme zu den negativen Dingen. Wir haben es hier aus meiner Sicht mit einer Art inflationären Zuerkennung des schillernden Begriffs des überragenden öffentlichen Interesses für alle möglichen Projekte zu tun. Der Gesetzgeber entwertet damit selbst die positiven Wirkungen des „Osterpaket“ aus dem vergangenen Jahr. Das „Osterpaket“ bestand ja gerade darin, dass wir für die erneuerbaren Energien einen Vorrang schaffen, also ein Prä, eine Vorrangwirkung in den konkreten Planungsverfahren, durch eine Kombination aus überragendem öffentlichem Interesse und zusätzlich noch einer Vorrangwirkung in konkreten Abwägungszusammenhängen. Wenn ich jetzt alle möglichen, irgendwie wünschenswerten planerischen Interessen mit überragendem öffentlichem Interesse adele, dann kollidieren in der Praxis überragende öffentliche Interessen mit überragenden öffentlichen Interes-

sen und wir können uns fragen, ob wir das super-überragende oder das hyperüberragende Interesse erfinden. Negativ zu bewerten ist auch die hier ohne Not erfolgte Abschaffung der aufschiebenden Wirkung von Klagen, und zwar gegen alle Bundesfernstraßen und auch alle Bundesschienenwege, unabhängig davon ob sie in einem Bedarfsplan aufgelistet sind. Hier gibt es Bedenken in Bezug auf den Artikel 19 Absatz 4 Grundgesetz. Zur weiteren Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts und der Ausweitung der erstinstanzlichen Zuständigkeit schließe ich mich im Grunde den Ausführungen des Kollegen Prof. Dr. Brunner an.

Problematisch sehe ich weiterhin die Regelung zum Ersatzneubau von Brücken, wo nun vorgesehen ist, dass nicht nur die Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern gleich ganz generell Planfeststellung und Plangenehmigung und im Übrigen jegliches Zulassungsverfahren für den Ersatz eines Brückbauwerks in Kombination mit einem Streckenausbau auf 1.500 Metern Straße vorgesehen wird. Diese Regelung – damit bin ich bei der zweiten Frage – begegnet ganz konkreten unionsrechtlichen Bedenken. Der EuGH hat klargestellt, dass die Mitgliedstaaten sich bei der Ausübung ihres Spielraums, welche Kriterien sie festlegen für Projekte, die sie einer UVP unterziehen, an den Kriterien des Anhangs 3 zur UVP-Richtlinie zu orientieren haben. Das heißt, ich kann nicht einfach ein Streckenmaß festlegen und pauschal festlegen, alles darunter habe keine erheblichen Umweltauswirkungen. Ganz im Gegenteil ist eine Vielzahl von Fällen denkbar, wo das Ganze erhebliche Umweltauswirkungen hat. Hinzu kommt, dass die Problematik in diesen Zusammenhang gerade auch in der Praxis liegt. Ich empfehle allen Abgeordneten, sich mal den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Februar 2023 in der Rechtssache 9 AV 1.23 anzuschauen. Da hatten wir den ersten Praxistest für ein Vorhaben, wo die Planfeststellung entfallen war. Das heißt, die einzige Zulassungsentscheidung für einen Ersatzneubau war letzten Endes eine naturschutzrechtliche Erlaubnis bzw. eine wasserrechtliche Erlaubnis. Das hat dann in der Praxis erstmal ein Jahr gedauert, um feststellen zu können, welches Gericht denn nun zuständig ist. Das VG hat sich für unzuständig erklärt, das OVG dann auch und dann musste man das Bundesverwaltungsgericht anrufen, um das zuständige Gericht feststellen zu können. Das ist genau die Problematik, die man bekommt, wenn Planfeststellung und



Plangenehmigung entfallen. Das einfache, schlanke Verfahren für die unproblematischen Fälle ist ja gerade das Plangenehmigungsverfahren, was nur mit einer Beteiligung derjenigen Träger öffentlicher Belange oder einzelner Privater durchgeführt wird, die möglicherweise betroffen sind. Der Vorhabenträger verliert ohne die Planfeststellung Rechtssicherheit, denn er hat im Zweifel keine Genehmigung mehr, die ihm beispielsweise vor nachträglichen Schutzansprüchen oder sonstigem schützt. Das heißt, diese Regelung wird in der Praxis nicht für Beschleunigung, sondern allenfalls für Chaos sorgen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Das Wort hat nun Herr Müller.

**Tim-Oliver Müller (HDB):** Herr Vorsitzender, vielen Dank! Auch vielen Dank für die Frage. Grundsätzlich schließe ich mich einem Teil meiner Vorrednerinnen und Vorredner an. Wir begrüßen erst einmal die Beschleunigung von Planfeststellungs- bzw. Planungsgenehmigungsverfahren, von Planungsverfahren insgesamt. Denn wir reden hier am Ende über eine Modernisierung unserer Infrastruktur, die dringend notwendig ist. Ein großer Standortfaktor, denn heute alleine sagen vier von fünf Wirtschaftsunternehmen, dass sie aufgrund von schlechter Infrastruktur in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit behindert sind. Geraden wenn wir auch über internationale Wettbewerbsfähigkeit und die Funktion als Transitland in Europa sprechen, ist das, glaube ich, ein wichtiger Grund, uns dem heute anzunehmen. Ich finde, entgegen meiner Vorrednerin, Artikel 1 Nr. 5, die Beschleunigung von Verfahren für Ersatzneubauten insbesondere wichtig. Wir haben erlebt, was bei Rahmehde passiert ist. Wir erleben gerade ein ähnliches Beispiel auch auf der A45 bei Freudenberg. Hier haben wir aufgrund von unsicheren Rechtsregelungen im Verfahren von Plangenehmigung versucht – oder die Autobahn GmbH hat es versucht – eine Brücke entsprechend zu ertüchtigen. Es kam eine Klage und jetzt stehen wir wieder still. Deswegen finden wir, dass die Änderung, inklusive des Vorgriffes, allein schon aus bautechnischer Sicht – denn wir können einen Brückenkörper nicht einmal, sondern müssten ihn aus bautechnischer Sicht zweimal anfassen –, erstmal begrüßenswert. Was wir auch begrüßenswert finden, ist der Ausbau erneuerbarer Energien an den Bundesautobahnen, an den Bundesfernstraßen insgesamt. Denn allein schon, wenn man sich

die über 10 Millionen km<sup>2</sup> Lärmschutzwände anschaut, werden wir dort ein erhebliches Potenzial finden, wenn wir in diese Lärmschutzwände PV-Anlagen einbauen können. Diese Technik ist vorhanden. Und ich glaube, wenn die Ausrichtung stimmt, können wir hier zumindest für Rastanlagen, was die Energie angeht, Teilautonomie herstellen.

Zum Thema „Wegfall der Projektliste“ möchte ich mich meinen Vorrednern anschließen, insbesondere auch dahingehend, dass über die Rechtsverordnungen und das Einvernehmen mit dem BMUV zumindest eine Verzögerung drohen kann. Was ich aber nochmal betonen möchte, ist, dass wenn wir gerade – und Frau Donat hat das zurecht erwähnt – über eine Gesamtplanung und Gesamtausrichtung aller Verkehrsträger sprechen, finden wir es wichtig, dass die Bundeswasserstraßen hier berücksichtigt werden sollten. Das ist derzeit nicht der Fall. Weitere Änderungsvorschläge: hier möchte ich einmal verweisen auf die Vorschläge des Bundesrates, gerade im Blick auf den Ausbau der Hochleistungsnetzkorridore. Die Änderungsvorschläge aus der Bundesratsstellungnahme Nummer 8a und 8b, Erweiterung des Katalogs für planrechtlich freies Bauen, und die Änderung Nummer 16, auch hier erneuerbare Energien als Erweiterung für die gesamten DB-Bautätigkeiten vorzusehen, finde ich richtig gut. Auch aus Sicht der Bauindustrie können wir das nur begrüßen. Und die Formulierungsvorschläge der Beschleunigungskommission Schiene können hier meines Erachtens als gute Grundlage genommen werden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt Herr Dr. Nothnagel das Wort.

**Dr. Ilja Nothnagel (DIHK):** Vielen Dank! Vielen Dank auch für die Frage. Ich greife nochmal das eine oder andere Thema auf. Zum Beispiel das letzte Thema „Wasserstraßen“. Wir sehen ja in der Langfristprognose des Verkehrsministeriums, dass in den nächsten Jahren der Güterverkehr um 50 Prozent zunehmen wird. Die 50 Prozent sind nur zu bewältigen, wenn die unterschiedlichen Infrastrukturen auch ineinander greifen. Wir erleben gerade bei den Wasserstraßen einen doch erheblichen Rückstand, aber auch noch ein erhebliches Potenzial. Wir müssen auch berücksichtigen, wo gibt es eigentlich noch Potenzial, um die Infrastruktur zu entlasten bzw. den Verkehr zu bewältigen. Das gehört, glaube ich, einfach mit dazu und da geht es



auch um das Zusammenspiel. Zum Thema „wie nehmen die Unternehmen das wahr?“: Wenn hier Schulnoten vergeben werden, bei unseren Umfragen kommt die Infrastruktur immer ganz am Ende heraus. Ich glaube, das unterstreicht noch einmal die Bedeutung aller Verkehrswege und des gesamten Ansatzes der Beschleunigung. Deswegen sind wir ein bisschen unglücklich, dass einzelne Aspekte – Stichwort „Stichtagsregelung“ oder „Fristen“ –, nicht aufgegriffen werden, ich glaube, da ist noch ein bisschen Potenzial drin, und dass einige Verkehrsträger nicht wahrgenommen werden. Das gehört sicherlich mit dazu, weil die Infrastruktur ineinander greift. Wenn Sie mit den Unternehmern und Unternehmern in den Regionen sprechen, kann Ihnen jeder mindestens ein oder zwei Projekte aus der Region nennen, wo es genau wie bei der A45 ist. Wir haben viele Bauwerke, gerade Brücken, die auch das Ende ihrer Lebenszeit einfach erreicht haben und wir uns schon überlegen müssen, wie wir damit umgehen. Deswegen ganz einfach: Ja, es müssen mehr Verkehrsträger mit dazukommen, die Wasserstraßen gehören mit dazu.

Ein letzter Punkt: Wir werden auch eine Veränderung der Struktur des Güterverkehrs erleben, weg von Stückgut und anderem, mehr zu Containern. Und wenn ich das frühzeitig aufgreife, dann muss ich zum Beispiel Schleusen verlängern, weil ich will ja nicht jede Brücke über eine Wasserstraße erhöhen, sondern die Schiffe dann auch durchfahren lassen, damit sie ihr Potenzial abrufen. Da ist sicherlich mit Blick auf das, was zukünftig an Potenzial ist, noch einiges zu tun. Dennoch sind die Ansätze wichtig und gut, die in dem Gesetz drinstecken. Aber vielleicht kann man in der nächsten Runde etwas dazu sagen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann kommen wir jetzt zur zweiten Runde und beginnen wieder mit einem Beitrag der SPD-Fraktion. Das Wort hat Kollege Stein.

**Abg. Mathias Stein (SPD):** Herzlichen Dank noch einmal für die Runde und auch die Fachkunde. Ich habe zunächst noch mal an Herrn Dr. Eck die Fragestellung auch zum Thema „Bundeswasserstraßen“. Sie wünschen sich da ja irgendwie, dass die dort mehr vorkommen. Meine Frage ist, welche konkreten Beschleunigungseffekte sehen Sie dadurch, dass es im überragenden öffentlichen Interesse steht? Das wäre, glaube ich, der wesentliche Punkt.

Dann habe ich an Herrn Brunner noch einmal zwei Fragen, die Sie in sportlichen drei Minuten beantworten müssen: Noch mal die Auswirkung dieser erinstanzlichen Zuständigkeit im Bundesverwaltungsgericht, welche Auswirkungen das konkret auf Wasserstraßen haben würde, ob Sie da was sagen können? Denn bisher gab es zum Beispiel auch Verfahren – ich kenne das jetzt am Nord-Ostsee-Kanal –, das waren jetzt keine Verfahren, die jetzt Seite eins der Presse waren, sondern eher untergeordnete Verfahren. Sehen Sie da eine Beschleunigung? Und Sie kritisieren, dass vor allem Neubau statt Ausbauprojekte im Fokus gestanden haben. Warum verhindert das nach Ihrer Einschätzung die Beschleunigung der Projekte? Wenn ich das so richtig herausgelesen habe

**Vorsitzender:** Herr Kollege Schreiner!

**Abg. Felix Schreiner (CDU/CSU):** Auch von meiner Seite vielen Dank für die Beantwortung! Und in der Runde zwei wird uns noch mal von Ihnen, Herr Nothnagel, interessieren, was wir konkret daran ändern müssen oder was Sie uns vorschlagen als Gesetzgeber, was man konkret ändern müsste, damit das Planungs- und Genehmigungsverfahren einfacher wird.

Und an Sie, Herr Funke von Pro Mobilität, sei noch mal gefragt, welche Beschleunigungswirkung Sie denn bei der im Gesetzentwurf verankerten Normierung der Planfeststellungs freiheit erwarten, wenn man insbesondere den Bau von Ersatzbrücken heranzieht.

**Vorsitzender:** Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Kollegin Menge das Wort.

**Abg. Susanne Menge (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich möchte gerne Frau Hess zwei Fragen stellen: Einmal, welche Auswirkungen die Einführung eines überragenden öffentlichen Interesses auf Planungs- und Genehmigungsprozesse hat und in welchen Fällen sich eine beschleunigende Wirkung ergeben kann. Und die zweite Frage: Wie sieht eine effiziente und optimierte Planung mit den bestehenden Möglichkeiten aus und wo liegen jetzt schon Potenziale? Danke!

**Vorsitzender:** Herr Bochmann hat das Wort.

**Abg. René Bochmann (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Recht herzlich willkommen, liebe Fachexperten, auch vielen Dank für Ihre Antworten. Ich habe folgende Frage, die richtet sich an



Herrn Christian Funke. Auch wir fragen uns, welche konkreten Auswirkungen hat die von der Bundesregierung angestrebte Planungsbeschleunigung? Und dort als Unterpunkt vielleicht: Wie sehen Sie es, wäre es sinnvoll diese Aufgabenliste quasi nach Prioritäten in der Wichtigkeit und Dringlichkeit aufzustellen oder eine Liste nach einer kurzen Umsetzungsdauer, also nach der Möglichkeit der schnellen Umsetzung zu erstellen? Gibt es sowas? Ist so etwas angedacht oder würden Sie so etwas empfehlen? Danke!

**Vorsitzender:** Für die FDP-Fraktion hat jetzt Kollege Abel das Wort.

**Abg. Valentin Abel (FDP):** Vielen Dank an der Stelle, Herr Vorsitzender! Danke auch für die erste Runde und die Informationen so weit. Ich hätte zwei Fragen an Herrn Müller, einerseits zum Thema „Straße“. Inwieweit müssen Brückenersatzneubauten aus Gründen der statischen Bemessung neu angepasst werden? Wie groß müsste man sich diese Änderung vorstellen und was bedeutet in diesem Zusammenhang eine geringe Änderung eines Brückenbauwerkes? Und aus dem Bereich Schiene würde mich interessieren: Gerade wenn es um Maßnahmen zur Digitalisierung und Elektrifizierung geht, wir haben hier in der Vergangenheit sehr viele Prozesse gehabt, die ausgebremst worden sind. Welche Maßnahmen bräuchte es? Welche Regularien? Welche notwendigen Planungsvergabe- und Umsetzungsschritte sind notwendig im Hinblick auf das Moderne-Schiene-Gesetz, damit wir gerade bei Digitalisierung und Elektrifizierung Bewegung reinkriegen? Danke schön!

**Vorsitzender:** Ich gebe das Wort dem Kollegen Rixinger.

**Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.):** Ich bedanke mich auch für die Antworten und hätte eine weitere Frage an Frau Donat. Als Begründung für weiteren Straßenausbau werden in der Regel Verkehrsprognosen angeführt. Ein besonders auffälliges Beispiel liefert die sogenannte Gleitende Langfristprognose 2051, die Anfang März vom BMDV veröffentlicht wurde. Die besagt vor allem, dass die Ziele der regierenden Koalition nicht erreicht werden, wenn der Straßengüterverkehr überproportional, der Schienengüterverkehr suboptimal wachsen soll. Nun gibt es ja den Spruch: „Trau keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast.“ Gilt das auch für Verkehrsprognosen? Jedenfalls, können

Sie uns sagen, warum das BMDV falsch liegt, wenn es mit der Prognose Straßenbau begründet? Was muss in der Verkehrsprognose 2040, die die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung sein soll, anders gemacht werden als in der Langfristprognose?

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann kommen wir zur zweiten Antwortrunde und ich gebe zunächst für drei Minuten Herrn Prof. Brunner das Wort.

**Prof. Dr. Manuel Brunner (HSPV NRW):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Stein, ich beantworte Ihre Fragen auch relativ zügig. Sie hatten die Frage gestellt, was das für den Wasserstraßenbereich bringt, die erstinstanzliche Verlagerung auf das Bundesverwaltungsgericht. Das sind im Grunde meine Ausführungen von vorhin: Auch da wird es schneller werden, im Wasserstraßenbereich dann auch weniger Probleme haben, dieses besondere öffentliche und gesamtstaatliche Interesse zu begründen, als das im Straßenbau der Fall ist.

Ausbau vor Neubau: Eine Trasse, die auszubauen ist, ist ja bekannt, auch mit den ganzen Problemen, die damit einhergehen. Das führt dann natürlich dazu, dass Planungsprozesse beschleunigt werden können, weil man nicht mehr mit so vielen Unbekannten rechnen muss, wie es bei einer Neubaustrasse der Fall wäre. Hinzu kommt auch, dass der Ausbau in der Regel auch klimaschonender ist. Ich habe ein Rechenbeispiel in meinen schriftlichen Ausführungen hinterlegt, in der man das sehr gut sehen kann. Deswegen würde ich begrüßen, wenn dieser Punkt „Ausbau vor Neubau“ und wo er sinnvoll ist und wo er nicht sinnvoll ist, hier im Ausschuss und parlamentarisch noch diskutiert wird und dass sich damit befasst wird.

Ich sehe, ich habe jetzt noch eine Minute. Herr Vorsitzender, dürfte ich die Frage von Frau Martin noch beantworten? Die stand vorhin noch aus.

Das ist sehr nett, haben Sie vielen Dank! Auch ich meine, dass diese Liste nicht in eine Rechtsverordnung gehört, hinsichtlich der Straßen, sondern in das Gesetz selber und hinten annexiert wird. Und zwar aus folgendem Grund: Wenn sich der Gesetzgeber entscheidet, ein Gesetz zu machen, nach dem überragende öffentliche Interessen am Straßenausbau bestehen und es dann der Ministerialverwaltung überlässt, das auszufüllen, dann passt das nicht mehr. Das müsste aus meiner Sicht auch in das Hauptgesetz annexiert werden als Anhang. Vielen Dank!



**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat Frau Donat das Wort für maximal sechs Minuten.

**Lena Donat** (Greenpeace): Herzlichen Dank für die interessante Frage zu den Verkehrsprognosen. Sie sind ja der Verkehrsausschuss, Sie alle wissen, die Basisverkehrsprognose ist Grundlage der Bedarfspläne und hat Einfluss darauf, ob ein Projekt als Engpassbeseitigungsprojekt eingestuft wird oder nicht und ob es, wie es hier gerade diskutiert wird, beschleunigt werden soll. Die Basisprognose selbst wird gerade aktualisiert, als Grundlage für die Bedarfsfallüberprüfung, die gerade ansteht. Im März hat das BMDV schon eine Langfristprognose vorgelegt, die schon erkennen lässt, in welche Richtung es wahrscheinlich gehen wird. Das BMDV prognostiziert, wie hier schon mehrmals erwähnt, ein Verkehrswachstum von ca. 50 Prozent beim Straßengüterverkehr und nimmt das auch als Hauptbegründung dafür, dass der Straßenbau weiter beschleunigt werden soll. Ich sehe hier drei wirklich ernsthafte Probleme. Erstens, es ist überaus seltsam über die Beschleunigung von Projekten zu entscheiden, während die Projektliste selbst gerade überprüft wird. Es müsste doch sinnvollerweise heißen, erst prüfen und dann beschleunigen. Zweitens, möchte ich Sie bitten, sich von diesen 50 Prozent Straßenverkehrssteigerung im Güterbereich nicht in die Irre führen zu lassen. Die Prognose ist im Wesentlichen eine Fortschreibung des Status quo und damit eine Fortschreibung eines strabenzentrierten Verkehrssystems, was wir über Jahrzehnte aufgebaut haben. Sie lässt die Klima- und Naturschutzziele vollkommen außen vor. Dabei leitet sich aus dem Grundgesetz selbst eine Pflicht zum Klimaschutz ab. Das hat das Bundesverfassungsgericht auch nochmal bestätigt. Der Bundesverkehrswegeplan muss dringend überholt werden und Infrastrukturplanung in Einklang mit den Klimaschutzz Zielen gebracht werden. Was wir brauchen, ist ein Zielbild, wie wir die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können, im Einklang mit den Klimazielen, sozial gerecht und effizient. Und dann erst zu entscheiden, welche Infrastruktur wir dazu brauchen. Eine reine Prognose kann das nicht leisten. Vor allem nicht angesichts der enormen Transformation, vor der der Verkehrssektor eigentlich gerade steht. Österreich hat vorgemacht, dass das geht und wie das geht. Sie haben einen Mobilitätsplan entworfen, ausgehend von der Klimaneutralität 2040 – das Ziel des Landes – und von dort mit einem Backcasting-

Modell entschieden, was der sinnvolle Verkehrs-mix für Verkehrsträger ist, die Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienz. Im zweiten Schritt wurden alle Straßenprojekte einem Klima-Check unterzogen. Auch Wales hat einen ähnlichen Weg gewählt, hat sich auch aus Klimaschutzgründen seine Straßenbauprojekte ange-schaut und drei Viertel der Projekte gestrichen, weil es bessere Alternativen gab oder es aus Klimaschutzgründen einfach nicht haltbar war. Ein dritter Punkt, der wirklich problematisch ist mit den Prognosen, ist, das BMDV suggeriert eine Wissen-schaftlichkeit und verkauft die Prognosen als Ab-bild der Realität. Aber eine Prognose ist nie die Wirklichkeit, sondern nur einer von vielen möglichen Wegen. Die Langfristprognose des BMDV be-ruht auf 123 Prämissen, von denen einige fragwürdig und sehr viele abhängig von politischen Ent-scheidungen sind. Die 50 Prozent mehr Lkw-Ver-kehr kommen also nicht von selbst. Einige Bei-spiele: Die Prognose geht zum Beispiel davon aus, dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs tat-sächlich auch umgesetzt werden. Das ist schon fragwürdig an sich, entsprechend der Mittel. Ent-sprechend ist es also wenig verwunderlich, dass dann auch der Verkehr steigt. Die Prognose wird hier quasi zur selbsterfüllenden Prophezeiung. Die Katze beißt sich in den Schwanz! Denn ich pro-gnostiziere ein erhöhtes Verkehrswachstum, weil ich Straßenbau annehme und begründe damit dann wieder die Notwendigkeit für eben genau diesen Straßenbau. Das ist doch absurd! In der Prognose gibt es auch kein Tempolimit, keinen ÖPNV-Aus-bau auf dem Land, einen viel zu niedrigen CO<sub>2</sub>-Preis. Mit solchen Annahmen bildet die Verkehrs-prognose keine wünschenswerte Zukunft ab, son-dern lediglich ein Worst-Case-Szenario. Ein Szena-rio, in dem Deutschland seine Klimaziele krachend verfehlt und auch keine wirklichen Verbesserungen für das Leben der Menschen bietet. Wer für die weiteren Planungen einfach Trends forschreibt, hat vor Staus, Verkehrsstoten und Klimakrise kapi-tuliert und nutzt einfach nicht die politischen Handlungsspielräume, die da sind. Die Welt könnte aber durchaus anders aussehen, wenn man andere politische Entscheidungen trifft. Zahlreiche der Annahmen spiegeln außerdem die aktuellen Ent-wicklungen nicht wider und auch nicht die aktuel-len Ziele der Bundesregierung selbst. Der Anteil der Schiene im Güterverkehr zum Beispiel sinkt, obwohl die Bundesregierung sich eigentlich zum



Ziel gesetzt hat, diesen bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Der mögliche Kapazitätszuwachs durch die Digitale Automatische Kupplung wird unterschätzt. Laut Prognosen wird Kohle auch Jahre nach dem Kohleausstieg noch durch Deutschland geschippt. Es ist also falsch, von diesen wackligen Prognosen des BMDV abzuleiten, dass wir weiter einfach ungehindert Straßen bauen können und sollen. Solange die aktuelle Straßenverkehrsplanung nicht vernünftig überprüft wird, mit Klimazielen als Ausgangspunkt, sollten alle Straßenprojekte meiner Meinung nach auf Eis gelegt werden und vor allem nicht beschleunigt werden. Das zementiert nämlich weiter die Abhängigkeit von der Straße, die die Mobilität in Deutschland auch für Jahrzehnte bestimmen wird. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Dr. Eck das Wort, für maximal drei Minuten.

**Dr. Florian Eck (DVF):** Vielen Dank, Herr Stein, für die Frage. Vielleicht vorgeschoben an meine Voredner das Thema „Ersatzneubauten“, das ist sehr wichtig und eine Beschleunigung ist da dringend notwendig. Ein Beispiel: Die Traglast der Brücken ist eben kritisch für den Windkraftausbau. Nur ein Beispiel, wo wir eben nicht sagen können, ist diese Brücke nun gut oder schlecht. Aber wenn sie eben für sowas genutzt wird, dann ist sie eben extrem gut. Es gibt eben oftmals Verweise darauf, dass die Brückentragkraft eben nicht ausreicht, um die Windkraft weiter voranzutreiben.

Zu den Wasserstraßen. Natürlich sehen wir hier mögliche Beschleunigungswirkungen, wenn man eben Beschleunigungsvorschläge aus anderen Verkehrsträgerbereichen übernimmt. Das ist zum einen die genannte Herausstellung der Abwägungsgründe als überragendes öffentliches Interesse. Das sind aber auch nicht genehmigungspflichtete Ersatzneubauten und Erweiterungen und eine Aufstellung zu den Möglichkeiten hier – Schleusenteile, Nebengebäude etc. Das ist aber auch ein vorgezogener Baubeginn, wo eben keine entsprechende Genehmigung vorliegen muss, aber absehbar sein muss. Das sind auch die Beseitigung von Flutschäden oder resilienzbedingte Anpassungen, wo auch eine erleichterte Erweiterung oder Änderung möglich sein muss.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Funke, Sie haben maximal neun Minuten.

**Christian Funke (Pro Mobilität):** Herzlichen Dank!

Zur ersten Frage von Herrn Schreiner, vielen Dank. Also wir sehen, wie auch Dr. Eck das schon gesagt hat, in den planfeststellungsfrei zu bauenden Ersatzbrücken einen wirklich großen Hebel. Hier wird klar entbürokratisiert. Wenn wir eine Brücke haben, da kommt wieder eine Brücke hin, und zwar nicht die Brücke, die wir in den Sechzigerjahren, als wir das erste Mal dort gebaut haben, hinge stellt haben, sondern eine Brücke, die sich an den heutigen Verkehrserfordernissen orientiert. Das kann dann auch sein, dass es im Vorgriff auf einen Streckenausbau, der im BVWP schon drin ist, dann eine Spur je Richtung mehr ist. Das halten wir für ausgesprochen wichtig, weil hier dann ohne Planfeststellung, ohne Plangenehmigung, ohne UVP gebaut werden kann. Das ist gut für die Industrie in der Region, für die Bürger und es wird unserer Meinung nach auch wirklich zur Beschleunigung beitragen. Zudem ist hier noch ein weiterer Effekt, der hier gar nicht sofort augenfällig wird, im Gesetz. Die Beamten, die in der Planung und Genehmigung sonst gebunden waren, werden frei, weil sie das nicht mehr machen müssen, für andere Aufgaben, denen sie dann nachgehen können, wo wir sie dringend brauchen. Denn wir müssen in den Planungs- und Genehmigungsbehörden ganz sicher Personal aufbauen. Ich glaube, wir sind uns aber alle einig, dass es sehr schwer ist, hier Personal zu finden. Also müssen wir auch schauen, dass wir das Personal, das wir dort haben, auch effektiv für die Projekte einsetzen, wo es nötig ist. Das ist bei vielen der Ersatzbrücken auch nicht nötig. Wir haben im Moment etwa 4.000 sehr stark beanspruchte Autobahnbrücken zu modernisieren. Wir haben uns da mal einen kleinen Überblick verschafft. Etwa 600 bis 650 von diesen 4.000 Brückenbauwerken würden von dieser Freistellung profitieren. Das ist eine gute Zahl. Und wenn wir uns die weiteren Brücken anschauen, bis 2040, dann haben wir mal gerechnet, bei 19 Meter Brückenbreite und einem Traglastindex von drei oder schlechter, dass es über 1.500 mittlere und große Brückenbauwerke betreffen würde, die hier von dieser Beschleunigung profitieren. Wir haben auch mit vielen Fachleuten gesprochen, aus der Straßenbauverwaltung, und ganz grob, natürlich immer sehr Einzelfall unterschiedlich, kann man aber durchaus davon ausgehen, dass sich bei diesen Brücken dann die Zeit bis zur Fertigstellung etwa halbieren könnte. Das wäre ein großer Schritt nach vorne für diese Brü-



cken. Denn in der Zeit, in der wir diese 4.000 maroden Brücken sanieren, werden schon wieder andere Brücken aus den übergelagerten Benotungsstufen in die schlechten Benotungsstufen hineinfallen, die wir dann auch bearbeiten müssen. Also wir müssen hier ganz klar auf eine Entbürokratisierung setzen, um dem großen Investitionsstau bei den Brücken Rechnung zu tragen.

Zur ersten Frage von Herrn Bochmann: Es gibt eine Prioritätenliste im Straßenbau, das ist unser verbindlicher Bundesverkehrswegeplan. Es ist das Bundesfernstraßenbaugesetz mit dem Bundesverkehrswegeplan im Zusammenspiel. Das ist ein Bundestagsbeschluss. Deshalb ist das eine gute Legitimierung für den Straßenbau. Wir haben hier die Engpassbeseitigung fest disponiert und den vordringlichen Bedarf mit oder ohne Engpassbeseitigung. Das sind die Projekte, die wir wirklich ganz dringend angehen müssen. Hier kann man natürlich auch noch danach kategorisieren, wie die Verkehrslage bei den einzelnen Projekten sich darstellt. Bei den Brücken ist mittlerweile im Verkehrsministerium über den Traglastindex eine weitere Bewertungsmatrix dazugekommen, um die Brückenbauwerke – gerade diese 4.000 – zu priorisieren und zu gucken, wer in welchem Netzbereich besonders wichtig ist und als allererstes mit Baukapazitäten und auch mit Finanzkapazitäten angegangen werden muss. Ich denke das sind Dinge, mit denen man auch in der Zukunft gut weiterarbeiten kann und muss. Es sollte aber unbedingt sein, dass es eine stärkere Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern gibt. Also, wir können nicht nur drauf setzen, dass sich Verkehre verlagern. Das wird nur passieren, wenn diejenigen, die diese Verkehre beauftragen, also Spediteure, hier auch Angebote haben. Es wird aber gerade im Güterverkehr der nächsten Jahrzehnte wenig der Fall sein. Wenn man sich anschaut, warum die Güter im Lkw transportiert werden, wird einem ganz schnell klar, dass bei den deutschen Lkw nur acht Prozent über 300 km weit fahren. Da muss man ja schon mal überlegen, ob hier gewisse Verlagerungssaspekte überhaupt in Betracht kommen. Also deshalb auch nochmal unser Petuum für einen schnelleren Ausbau von erneuerbaren Energien und Tankladeinfrastruktur an den Autobahnen. Denn wir müssen dort dekarbonisieren, wo der Verkehr ist. Sonst lügen wir uns in die eigene Tasche und werden auf keinen Fall Klimaziele erreichen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Frau Dr. Heß, Sie haben jetzt die Gelegenheit, sechs Minuten die Fragen zu beantworten.

**RAn Dr. Franziska Heß:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die Frage war, welche Auswirkungen die Einführung eines überragenden öffentlichen Interesses auf Planungs- und Genehmigungsprozesse hat und in welchen Fällen sich eine beschleunigende Wirkung ergeben kann. Aus meiner Sicht ist die Frage sehr einfach zu beantworten. Der Gesetzgeber hat im „Osterpaket“ im vergangenen Jahr aus sehr guten Gründen die erneuerbaren Energien in das überragende öffentliche Interesse gestellt. Warum? Weil wir ein Durchsetzungshindernis insbesondere für Windkraftanlagen und zwar auf Grundlage einer – wenn auch vereinzelt gebliebenen – Entscheidung des Verwaltungsgerichts Gießen hatten. Diese Entscheidung besagte nämlich, dass die einzelne Windkraftanlage möglicherweise nicht im öffentlichen Interesse steht, isoliert betrachtet, und sich damit beim Erfordernis einer artenschutzrechtlichen Ausnahme gegen den Brutvogel nicht durchsetzen kann. Die Antwort darauf ist klar, dann muss ich natürlich als Gesetzgeber klarstellen, dass auch der Bau einer einzelnen Windkraftanlage im öffentlichen Interesse liegt. Und dann beseitige ich ein konkretes Planungshindernis und damit beschleunige ich natürlich die Verfahren. Wenn ich mir jetzt die Straßenprojekte anschau – das gilt aber auch für die Schienenprojekte aus dem Bedarfsplan –, habe ich dieses Planungshindernis von vornherein nicht. Die Straßenbauprojekte, die Schienenausbauprojekte, sind schon bisher im vordringlichen Bedarf. Sie stehen schon bisher in einem hohen öffentlichen Interesse. Und keine einzige Autobahn hatte jemals ein Problem, sich in habitatschutzrechtlicher oder artenschutzrechtlicher Hinsicht eine Ausnahme verschaffen zu können, weil sie nicht im öffentlichen Interesse stünde. Das heißt, aus meiner Sicht ist das tatsächlich Gesetzebungsprosa. Das überragende öffentliche Interesse wird eine beschleunigende Wirkung für Straßenbauvorhaben und auch für Schienenvorhaben letzten Endes nicht haben.

Die zweite Frage war: Ja, wie können wir denn vielleicht effizienter planen, mit den bestehenden Planungsinstrumenten? Da möchte ich empfehlen, sich mal die aus mehreren Ebenen bestehende Planungskaskade ein bisschen genauer anzuschauen. Das Grundproblem scheint mir darin zu liegen,



dass wir den Bedarf und damit die Finanzmittel für Vorhaben schon auf Ebene des Bundesverkehrswegeplans binden. Wenn man sich den Anmeldeprozess für die dortigen Projekte mal anschaut, dann ist das ein etwas intransparentes Wunschkonzert. Die Projekte werden aus den Ländern gemeldet nach Kriterien, die nirgendwo festgelegt sind. Schon gar nicht wird geschaut, inwieweit diese Projekte unter Klimagesichtspunkten oder unter Umweltgesichtspunkten vorzugswürdig sind. Es wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung angestellt, die aber – rein von den rechnerischen Wertungsfaktoren her – geringe Fahrzeitgewinne, beispielsweise von drei Minuten, mit einem sehr hohen Nutzenfaktor belegt und dem gegenüber die Umweltauswirkungen als Kostenfaktor unterschätzt. Wenn man auf dieser Ebene des Bundesverkehrswegeplans die Projekte klar priorisieren würde, nach dem Motto „Erhaltung vor Ausbau vor Neubau“, dann mal in der weiteren Planungskaskade guckt, brauche ich denn tatsächlich ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Fernstraßengesetzes oder ist das nicht ein Verfahrensschritt, den man sich sparen kann. Wir gucken dann weiter. Üblicherweise schließt sich ja noch ein Raumordnungsverfahren in den Ländern an. Wir haben jetzt gehört, die Raumordnungsverfahren dauern manchmal drei, vier oder fünf Jahre. Der Witz an der Sache ist, dass, wenn das Raumordnungsverfahren abgeschlossen ist, das Ergebnis dieses Verfahrens nicht mal verbindlich ist für die nachfolgende Planfeststellung. An der Stelle stellt man sich schon die Frage, wäre es nicht sinnvoll, zum Beispiel die Prüfung von Alternativen auf einer höheren raumordnerischen Ebene anzusiedeln, also beispielsweise eine intensive Alternativenprüfung auf Ebene der Raumordnung vorzusehen, dann auch mit Wirkungen für das spätere Planfeststellungsverfahren. Wenn ich aber schon sozusagen, ohne dies vorher im Detail geprüft zu haben, im Grunde auf Ebene des Bundesverkehrswegeplans genau festlege, wo das Projekt mal langlaufen soll, ich dort nicht gezielt sogenannte No-Go-Areas, wie beispielsweise die FFH- und Vogelschutzgebiete meide, dann werde ich immer auf Ebene der späteren Planfeststellung, also der eigentlichen Genehmigungsentscheidung, das Problem, was ich auf vorangegangenen Ebenen verursacht habe, letzten Endes ernten, und zwar durch Widerstand in der Bevölkerung, die ein fest vorgefertigtes Projekt vorge-

setzt bekommt, zu dem sie keine ernsthafte Alternativenprüfung mehr bekommen, weil spätestens seit der Raumordnungsebene eine Vorzugsvariante im Raum steht, die sozusagen vom Vorhabensträger verteidigt wird. Das ist keine intelligente Planung. Das ist vor allem keine intelligente Vernetzung der verschiedenen Planungsebenen. Es muss doch darum gehen, die Umweltbelange auf den jeweiligen Ebenen entsprechend abzuschichten und dafür zu sorgen, dass auf der eigentlichen Planfeststellungs-ebene möglichst wenig an Problemen übrigbleibt. Genau das passiert bei uns nicht, sondern wir kreieren die Probleme auf der obersten Ebene, schleppen sie mit uns rum, bis zur Planfeststellung. Dann müssen wir uns nicht wundern, dass bei nicht digitalisierten und schlecht ausgestatteten Behörden solche Planungsprozesse Monate, Jahre oder Jahrzehnte dauern. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Herr Müller das Wort für maximal sechs Minuten.

**Tim-Oliver Müller (HDB):** Vielen Dank! Die eine Frage bezog sich darauf, wann eine geringfügige Änderung beim Ersatzneubau von Brückenbauwerken vorliegt. Und die andere Frage ging hinsichtlich der Beschleunigung von Digitalisierungsprojekten im Schienenbereich. Zur ersten Frage: Bei einer geringfügigen Änderung im Bereich des Brückenbauwerkes geht man in der Regel immer dann davon aus, wenn wir die Brücke in ihrer Geometrie und ihrer Beschaffenheit mehr oder minder wieder herstellen. Das wird aber, wenn wir ersatzneubauen, heute in der Regel nicht der Fall sein, einfach aus zwei Gründen. Erstens, weil sich die Achslasten von Lkw, also gerade auch im Bereich der Schwerlasttransporte, die wir unter anderem auch für die Windkraftanlagen brauchen, einfach verändert haben. Das heißt, wir haben ganz andere statische Geometrien, die wir auch hinsichtlich der Verkehre abbilden müssen. Das Zweite ist, dass wir einfach eine ganz andere quantitative Verkehrsbelastung haben. Somit werden wir eigentlich in der Regel, gerade auf den Bundesfernstraßen, anders bauen müssen, allein auch deshalb, weil sich die Bauweise verändert hat und die aus den Sechziger-, Siebzigerjahren weitgehend veraltet ist. Der zweite Grund ist, dass wir, wenn wir dann neu bauen, auch unter ganz anderen Vorgaben und Normvorgaben arbeiten müssen. Das eine liegt unter anderem im Bereich der Vorgaben für Lärmschutz, für Ver-



kehrssicherheit. Das heißt, Geometrien für Randstreifen, für Brückenkappen, aber auch für Lärmschutzwände haben sich verändert. Und natürlich auch die Weiterentwicklung der Industriestandards, der DIN-Normen, ist natürlich auch ein Punkt, weshalb wir hier an der Stelle anders bauen müssen, sodass wir eigentlich – im Rahmen dieses in § 17 vorgesehenen „geringfügige Änderungen bei Ersatzbauwerken“ – so eigentlich nicht mehr durchkommen. Deswegen begrüßen wir auch diese Änderung bzw. hoffen auf eine rechtssichere Regelung im baulichen Sinne, wie das das neue Gesetz jetzt vorgeschlagen hat.

Beim Thema „Beschleunigung von Digitalisierungsprojekten“ und „Elektrifizierung von Schiene“ muss man sich insbesondere den § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes anschauen. Hier ist nach dem Investitionsbeschleunigungsgesetz ein Absatz 1a eingeführt worden, in dem geregelt wird, welche Maßnahmen nicht unter ein Planfeststellungserfordernis fallen. Die Beschleunigungskommission Schiene hat in diesem Sinne empfohlen – auch mit Blick auf die Sanierung und den Ausbau der Hochleistungsnetzkorridore – diesen Katalog an Maßnahmen noch zu erweitern. Beispielsweise kann man hier die unterschiedlichen Höhen an Bahnsteigen nennen. Aber auch der Ausbau von Überleitstellen, von Signaltechnik oder vonERTMS. Was an der Stelle aber wichtig ist, dass diese Genehmigungen, die dann nach der Liste hinter § 18 1a Allgemeines Eisenbahngesetz dann genehmigt werden müssen, dafür brauchen wir natürlich Behörden, die vernünftig ausgestattet sind. Die nicht nur in digitaler Weise ausgestattet sind, sondern vor allen Dingen auch in personeller Hinsicht ausgestattet sind. Und dann bekommen wir hoffentlich am Ende auch eine Beschleunigung hin.

Zum Thema „Digitalisierung“ muss man aber auch sagen, dass die Digitalisierung nicht nach dem Erteilen einer Genehmigung aufhört, sondern wir würden natürlich auch gerne mit diesen digitalen Unterlagen weiterarbeiten. Hier kommt man gerade in den Bereich der digitalen Planausführung bzw. Bauausführung. Hier haben viele sicherlich schon einmal das Wort „Building Information Modeling“ gehört. Für uns ist es wichtig, dass, wenn wir schon im Bereich auch von digitalen Planungsunterlagen – und ich verstehe natürlich auch das Erfordernis von zumindest ein, zwei Ausführungen

in analoger Form –, aber wenn wir schon in digitalen Planungsunterlagen dabei sind, ist es für uns wichtig, dass wir als Bauausführende diese Unterlagen über vernünftige Schnittstellen und Formate und definierte Leistungskataloge so zur Verfügung gestellt bekommen, dass wir diese auch über digitale Pläne umsetzen können. Und am Ende erleichtert das auch wiederum den Maßnahmenträgern die Kontrolle und die Qualitätskontrolle von Bauausführungen. Und dann hat man alles in einen gemeinsamen digitalen gemeinsamen Prozess und erspart sich zumindest Abstimmungen, Schnittstellenprobleme und alles, was vielleicht auch auf dem postalischen Weg verloren gehen kann. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt Herr Dr. Nothnagel das Wort, für auch maximal drei Minuten.

**Dr. Ilja Nothnagel (DIHK):** Vielen Dank! Die Frage war zum Thema „Was könnte man als Beschleunigung noch in den Gesetzentwurf hineinnehmen?“. Ich würde gerne fünf Punkte kurz nennen. Viele davon sind auch schon in bestehenden Gesetzen aufgegriffen worden, sei es LNG-Terminal-Beschleunigung, „Wind auf See“ oder auch Brennstoffumstellung. Das Thema Nummer 1 sind dabei eindeutige und verbindliche Fristen für alle am Verfahren beteiligten Behörden. Wir erleben immer wieder, dass man lange wartet und die Frage ist, wann äußert sich denn jemand. Ich glaube, dass es wichtig ist, da eine Verbindlichkeit hineinzubringen. Das haben wir erlebt, zum Beispiel beim Telekommunikationsgesetz haben Unternehmen damit Erfahrungen gemacht. Wenn also ein Baulastträger sich nicht innerhalb von einem Monat äußert, dann gilt das als Zustimmung. Ob jetzt ein Monat bei großen Projekten das Richtige sei, sei mal dahingestellt. Aber das vielleicht als Beispiel. Das gibt es woanders auch schon.

Zweiter Punkt: Stichtagsregelung, haben wir, glaube ich, hier schon angesprochen. Darauf muss ich nicht weiter intensiv rekurrieren. Aber es ist doch bei langen Projekten die Frage, welche Rechtslage nehme ich denn jetzt und muss ich die Planung nochmal anpassen und ändern.

Dann würde ich vielleicht noch einen Punkt hinzufügen, der da mitreingeht, als dritten. Es wäre auch gut, wenn von den Prüfungen, die in der Region schon vorgelegen haben, die Unterlagen per Digitalisierung zur Verfügung gestellt würden. Dass



ich nicht jedes Gutachten nochmal machen muss, und zwar vollständig, sondern auch auf schon bestehende Gutachten aus der Region zugreifen kann. Das ist sicherlich ein wichtiger Punkt. Ein weiteres Thema – das ist der vierte Punkt, er wurde bereits angesprochen – ist das Thema „vorzeitiger Maßnahmenbeginn“. Ich glaube nicht, dass jetzt jedes Infrastrukturprojekt, so wie TESLA, anfängt, wenn noch gar nichts da ist. Aber wenn man schon davon ausgehen kann, man von den Behörden also schon mitbekommt, dass man grundsätzlich loslegen kann, vielleicht auch reversible Maßnahmen umsetzen kann, das würde an der einen oder anderen Stelle schon helfen. Und vielleicht ein letzter und damit fünfter Punkt: Es gibt ja Beispiele im europäischen Ausland, wie man Brücken – da gibt es ein bekanntes, aber auch andere Infrastrukturprojekte – gut darstellen kann, das ist das Thema „Projektmanager“. Nämlich die Frage, dass jemand für ein Projekt verantwortlich ist und auch verantwortlich gemacht wird, der dann probiert, die Fäden zusammenzuziehen und Prozesse parallel laufen zu lassen anstatt sequenziell, sei es bei der Beteiligung oder bei der Einbindung verschiedener Behörden. Das wären vielleicht fünf Punkte – der letzte muss jetzt vielleicht nicht ins Gesetz rein –, die man ablesen kann auch bei anderen Maßnahmen als Beschleunigungsmöglichkeiten. Vielleicht gibt es da nochmal die eine oder andere Möglichkeit darüber nachzudenken, ob das hier auch Anwendung finden könnte.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann kommen wir jetzt in die dritte Runde. Und zwar hat da zunächst wieder für die SPD-Fraktion Kollege Schreider das Wort.

**Abg. Christian Schreider (SPD):** Vielen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Sachverständige, ich hätte Fragen jeweils an Herr Dr. Eck und Herrn Prof. Brunner und würde beginnen mit dem Thema der Beschleunigungskommission Schiene. Deren Ergebnisse sind sehr gelobt worden. Da würde mich interessieren, was Sie in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht zu dem Vorschlag sagen, auf das NKV bei kleinen und mittleren Maßnahmen und bei Elektrifizierungen zu verzichten. Das gilt auch für das Thema des vorgeschlagenen Entwidmungsverbot, was ja eine Entwidmungsverschärfung ist. Was würden Sie dazu sagen? Sollte es da Regelungen für Ausnahmen geben, und wenn ja, nach welchen Kriterien?

Und dann gibt es ja im Gesetzesentwurf auch die Fristfestlegung hinsichtlich der TEN-Projekte auf vier Jahre. Könnte das auch eine Blaupause für andere Projekte sein? Wenn ja, für welche? Und wenn nein, warum nicht?

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat nun das Wort Kollege Müller.

**Abg. Florian Müller (CDU/CSU):** Ich habe zwei abschließende Fragen seitens der Union. Einmal an Herrn Dr. Nothnagel und anderseits an Herrn Funke. Zunächst an Herrn Dr. Nothnagel vom DIHK. Warum sollten aus Ihrer Sicht der Unterhalt und der Ausbau – wir haben ja schon mehrfach darüber gesprochen in unterschiedlichen Konstellationen – von Bundeswasserstraßen im öffentlichen Interesse stehen? Und welche Bedeutung hat die Bundeswasserstraße aus Ihrer Sicht für die Wirtschaft?

Und an Herrn Funke von Pro Mobilität: Gibt es aus Sicht Ihres Verbandes noch weitere Prüf- und möglicherweise auch Änderungsbedarfe? Welche Schritte sind über den Gesetzentwurf hinaus noch notwendig, um eine weitere Beschleunigung bei Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturprojekten zu erreichen? Möglicherweise zeichnet sich ja ab, dass das, was die Bundesregierung jetzt vorgelegt hat, noch gar nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Deswegen sind wir gespannt auf weitere Vorschläge. Herzlichen Dank!

**Amtierender Vorsitzender Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.):** Herzlichen Dank! Dann hat jetzt Herr Gelhaar die Gelegenheit, seine Fragen zu stellen.

**Abg. Stefan Gelhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Erstmal freue ich mich, dass hier mehrfach Österreich sowie das dortige grüne Verkehrsministerium gelobt wurden. Zum Zweiten: kurze Anmerkung zu der Aussage, dass die Gerichte aufgestockt werden müssten. Das wird immer wieder gesagt. Die Realität ist aber, dass wir in den nächsten zehn Jahren einen riesigen Aderlass bei den Gerichten aller Ebenen haben werden und es ein bisschen offen ist, wie das nachbesetzt wird. Das heißt, es ist ein bisschen wie das Rufen in den Wald. Da wird es kaum Antwort geben. Ich sage das nur mal so voraus, weil es nicht so ganz ohne ist. Vielleicht wollen ganz viele Rechtsanwälte umsatteln, aber die werden auch nicht beim Bundesverwaltungsgericht beginnen. Nur so als Einschätzung für diese Lö-



sungsoption, die ich trotzdem nicht als falsch empfinde und auch nicht als falsch tituliere. Ich glaube nur, die Realität ist eine andere und mit der müssen wir halt beginnen bei der Betrachtung dessen, was in der Politik möglich ist. Zum Dritten, vielleicht noch als kurzes Vorwort: Es ist schwierig für mich, aber ich sage es trotzdem einmal. Ich finde es schwierig zu sagen, dass es eine einhellige Einschätzung in der Wissenschaft gibt, wenn es die nicht gibt. Zum Beispiel hat sich Prof. Dr. Knie sehr eindeutig und abweichend zur Gleitenden Langfristprognose geäußert. Einen Teil der Wissenschaft zu unterschlagen, finde ich auch aus dem Expertinnen- und Expertengremium schwierig und deswegen wollte ich es einmal vermerkt haben, damit es da nicht falsch hängen bleibt. Wir wollen hier Aufklärung haben und nicht gefüttert werden mit Informationen, die so nicht richtig sind.

Ich komme jetzt zu den Fragen. Wir haben jetzt ganz viel gehört und ich will, abseits vom Gesetzentwurf, die Phase zwischen Anhörung und Planfeststellungsbeschluss noch mal rechtlich in den Blick nehmen. Vielleicht können Sie, Frau Hess, uns erläutern, welche Beschleunigungsoptionen es da gibt. Ich habe Ihrer Stellungnahme entnommen, dass es Möglichkeiten gibt, um das Ganze einfacher und schneller zu machen, also nicht nur digitale Hilfsmittel und personelle Ressourcen, die bestimmt auch wichtig sind. Vielleicht können Sie das noch mal ein bisschen erläutern, damit es alle hier mitbekommen. Und zweite kurze Frage, auch an Frau Hess: Herr Funke hat ausgeführt, dass man auch auf die UVP sowie die Plangenehmigung und Planfeststellung verzichten könne. Das hatten Sie anders dargestellt. Vielleicht versuchen Sie das noch mal aufzulösen, damit das hier hängen bleibt. Also platt formuliert: Ist das einfach so möglich? Und angesichts dessen, dass wir eigentlich schon so ein dichtes Netz haben: Ist denn die Daseinsvorsorgefrage nicht eigentlich schon hinreichend erfüllt? Vielleicht leuchten Sie das in diesem Kontext noch mal kurz rechtlich aus, auch rechtlich. Danke!

**Amtierender Vorsitzender** Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.): Vielen Dank! Dann kommt jetzt Herr Dr. Spaniel.

Abg. Dr. Dirk Spaniel (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir haben heute Morgen gehört, dass die Mittel für den Bahninfrastrukturausbau massiv erhöht werden. In der Realität erleben wir aber, dass die DB Netz, die ihr zugewiesenen Mittel in

der Regel kaum abrufen kann. Dann haben wir uns mit mittelständischen Bauunternehmen einige Male unterhalten. Und da hören wir häufig, dass die Deutsche Bahn ein äußerst unangenehmer Auftraggeber ist. Das werden sie nicht offiziell sagen, aber die Frage würde ich jetzt auch an Herrn Müller vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie richten. Wir hören immer von erheblichen baulichen Risiken und immer neuen Nachforderungen und verzögerten Zahlungen und auch harten Auseinandersetzungen mit Anwaltskanzleien der Deutschen Bahn, die dann häufig gut ausgestattet sind und einem mittelständischen Unternehmen häufig sehr große Schwierigkeiten bereiten. Was hören Sie denn von ihren Mitgliedsunternehmen? Wie können wir denn die Deutsche Bahn aus ihrer Sicht dazu bringen, dass sie ein besserer Auftraggeber ist?

Dann habe ich noch eine Kommentierung und auch eine Frage. Wir haben von Ihnen, Frau Donat, gehört, dass es ein ehernes wissenschaftliches Gesetz sei, dass mehr Straßenbau oder mehr Verkehrsinfrastruktur für Fahrzeuge zu mehr Verkehr führen. Wenn ich das recherchiere, bekomme ich heraus, dass das eine einseitige wissenschaftliche Darstellung ist. Ich möchte das jetzt nicht so machen wie Herr Gelbhaar und Sie da einfach mit einem Kommentar abqualifizieren. Ich möchte Sie fragen, ob Sie die Studien gegeneinander abgewogen haben. Ich möchte Ihnen die Möglichkeit geben, zu versuchen das differenziert darzustellen. Ich kann es nur noch einmal sagen. Es gibt genau die gegenteiligen, neueren Studien, vor allen Dingen auch aus den USA, zu diesem Thema, wo man die Infrastruktur Kaliforniens untersucht hat. Und dazu würde mich explizit Ihre Stellungnahme interessieren. Vielen Dank!

**Amtierender Vorsitzender** Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.): Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Abel von der FDP das Wort.

Abg. Valentin Abel (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich würde gerne noch mal das Gespräch oder die Fragerunde auf das Thema „Wasserstraße“ lenken. Herr Müller, Sie haben gesagt, Sie wollen Wasserstraßenprojekte, die als fest disponiert gelten bzw. im Bundesverkehrswegeplan mit der Dringlichkeitsstufe VB-E gekennzeichnet sind, als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend einstuften. Können Sie noch mal erklären, warum Sie auch den



Punkt der öffentlichen Sicherheit für wichtig halten? Und inwieweit erachten Sie das für die Leichtigkeit des Verkehrs als notwendig.

Meine zweite Frage wäre jetzt verkehrsträgerübergreifend. Sie haben davon gesprochen, eine Synchronisierung der Verfahren in den Bereichen Energie-, Verkehrs- und Digitalisierung hinzubekommen. Da interessiert mich die praktische Ausgestaltung, da die einzelnen Trassen unter Raumordnungsgesichtspunkten ganz unterschiedliche Anforderungen haben. So liegt bei Verkehrsstraßen ein großer Fokus auf dem Thema „Lärmschutz“. Bei Windenergie gibt es in einigen Bundesländer diese Abstandsregeln. Wie bringt man das in Einklang? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf nun der Kollege Rixinger noch mal Fragen stellen.

**Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.):** Ich habe zwei Fragen, eine an Frau Donat und eine an Frau Dr. Heß. Erst einmal an Frau Donat: Finanziell muss sich die Koalition ehrlich machen. Wir haben heute schon gehört, dass über 4.000 Brücken an Bundesfernstraßen dringend saniert werden müssen. Es geht vielleicht nicht so recht voran. Die Baukosten werden rapide steigen, auch die Planungsbüros und die Baukapazitäten sind begrenzt und am Limit. Ich denke, wer neue Bundesfernstraßen plant und baut, kriegt keine Offensive beim Bahnausbau hin. Und die bestehenden Straßen müssen erhalten bleiben. Wenn ich es recht sehe, haben Sie als Greenpeace doch auch Berechnungen zu den erheblichen Kostensteigerungen vorgenommen? Können Sie uns da ein paar Zahlen und Fakten nennen?

Und Frau Dr. Heß: Ich bin nicht ganz sicher, ob Herr Gelbhaar nicht eine ähnliche Frage gestellt hat, aber ich stelle sie trotzdem. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass man – ich hoffe, dass ich es nicht unzulässig verkürze – statt die Rechte von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Verbänden zu beschneiden, sollte man unter anderem besser das Personal in den Verwaltungen aufstocken. Wörtlich schreiben Sie, ich zitiere: „Es ist mit Blick auf die eklatanten Defizite bei der Personalausstattung und Digitalisierung der Behörden in der BRD schlicht offenkundig, dass es nicht gelingen kann, alles gleichzeitig zu beschleunigen“. Können Sie uns an ein paar Beispielen erläutern, wie sich der Personalmangel konkret verzögernd auswirkt? Welche

Beschleunigung könnte man mit mehr Personal und konsequenter Digitalisierung erreichen? Und können Sie eine grobe Hausnummer nennen, wie viel Personal fehlt? 10, 30, 50, 100 Prozent? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann fangen wir wieder mit der Antwortrunde bei Prof. Brunner an, der drei Minuten Zeit hat.

**Prof. Dr. Manuel Brunner (HSPV NRW):** Danke, Herr Vorsitzender! Herr Schreider, vielen Dank für ihre Fragen! Ich fange mal mit der ersten Frage an, mit dem Verzicht auf die NKV-Analyse. Da erwischen Sie mich ein bisschen „auf dem falschen Fuß“, weil das eine haushaltrechtliche Frage ist. Aber das, was ich aus dem Haushaltrecht weiß, nach § 7 der Bundeshaushaltordnung bedarf es der immer. Deswegen ist das schwierig, auf die zu verzichten, ohne an die Bundeshaushaltordnung ranzugehen. Wenn da noch eine tiefere Analyse gewünscht ist, dann kann ich die natürlich schriftlich nachliefern.

Der zweite Punkt betraf das Entwidmungsverbot. Das Entwidmungsverbot durch eine Änderung des § 23 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz ist von der Beschleunigungskommission Schiene angedacht worden und hat es aus meiner Sicht auch zu Recht aus nachfolgendem Grund nicht in den hier diskutierten Gesetzentwurf geschafft. Die Widmung lastet auf dem Eigentum und das Eigentumsgrundrecht aus Artikel 14 Grundgesetz lässt dem Eigentümer oder der Eigentümerin das Recht, ihr Eigentum auch unbelastet wiederzubekommen, wenn es vom Staat nicht mehr gebraucht wird, nicht mehr benötigt wird. Das ist wahrscheinlich in der Gesamteisenbahninfrastruktur nur eine sehr kleine Zahl von Fällen, aber für diese Zahl ist das mit dem Entwidmungsverbot sehr schwierig. Wenn der Staat selber Eigentümer ist, könnte man überlegen, ob man das Entwidmungsverbot für solche Fälle einführt, aber für Private gestaltet sich das sehr schwierig. Ich möchte da mal einen Vergleich mit dem Enteignungsrecht ziehen. Im Enteignungsrecht ist es auch so, dass sich der Staat nicht mit Eigentum bevoorraten kann, indem er Grundstücke, die er für irgendwann mal für interessant hält, um dort irgendwas zu machen, enteignen kann, unter dem Vorwand eines öffentlichen Zwecks. Dieser Gedanke gilt hier auch. Die Bevorratung ist schwierig und es gibt regelmäßig einen Anspruch aus Artikel 14 Absatz 1 Satz 1 Grundgesetz, Belastungen



von dem Grundstück wegzubekommen. Deswegen müsste dort eine sehr diffizile Regelung eingeführt werden. Ein komplettes Entwidmungsverbot wäre verfassungsrechtlich sehr schwierig. Ich glaube, zum vierten Punkt kann Herr Eck besser etwas sagen. Ich glaube, das ist kein rechtlicher, das ist eher ein tatsächlicher Punkt. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Frau Donat, Sie haben maximal sechs Minuten Zeit.

**Lena Donat** (Greenpeace): Vielen Dank! Als Erstes würde ich auf die Frage der Kostensteigerung eingehen. Ihnen allen ist wahrscheinlich die Zahl bekannt, dass ursprünglich Straßenbauprojekte mit 50,9 Milliarden Euro im Bundesverkehrswegeplan veranschlagt wurden. Schon 2016 gab es die Kritik des Bundesrechnungshofes an diesen Kostenschätzung, dass viele der Kostenschätzungen nicht nachvollziehbar waren. 2021 wurden dann aktualisierte Zahlen für viele Projekte bekannt. Diese aktualisierten Kostenschätzungen haben gezeigt, dass die Projekte erheblich viel teurer geworden sind. Gründe dafür sind unterschiedlicher Natur. Das können Inflation und Baukostensteigerungen sein. Es gab aber eben auch Anreize, die Kosten ursprünglich systematisch kleinzurechnen, um leichter durch die Nutzen-Kosten-Analyse zu kommen und das Vorhaben in Bundesverkehrswegeplan zu bekommen. Wir haben uns die durchschnittlichen Kostensteigerungen von 351 Bundesfernstraßenprojekten angeschaut und haben festgestellt, die sind durchschnittlich um 10 Prozent pro Jahr teurer geworden. Viele der Projekte wurden noch nicht mal begonnen. Wenn wir jetzt mal annehmen würden, es würden tatsächlich genug finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt, um alle weiteren Projekte bis 2035 fertigzustellen, würde man mit diesen durchschnittlichen Kostensteigerungen zu einer Summe von 150 Milliarden Euro kommen. Das ist eine Verdreifachung der Kosten. Allein für die Engpassbesetzungsprojekte war der Kostenstand 2021 ungefähr 30 Milliarden Euro. Wenn man die Kostensteigerung von 10 Prozent pro Jahr hinzurechnet, landet man auch eher in eine Größenordnung von 50 Milliarden. Hinzu kommt noch, dass jeder weitere Kilometer Straße, den wir neu bauen, dann auch unterhalten werden muss. Wir reden hier auch die ganze Zeit darüber, wie wir genug Mittel für den Erhalt der Straße locker machen können und kommen da schon an unsere Grenzen. Angesichts der enormen Kosten der Verkehrsinfrastruktur gehört

unserer Meinung nach jeder Euro sorgfältig umgedreht. Jedes Projekt muss genau angeschaut werden, denn das Geld fehlt am Ende beim Erhalt der Straße und beim Ausbau und Erhalt der Schiene. Vielfach angesprochen wurde, dass es nicht nur um das Geld, sondern auch um die ganzen Planungs- und Baressourcen geht, die dahinterstecken und wo wir erheblichen Fachkräftemangel haben. Jedes neue Ausbau- und Neubauprojekt, das Sie hier weiter anstoßen, wird dafür sorgen, dass die Ressourcen an anderer Stelle fehlen, wo sie viel dringender benötigt werden. Der Bundesrechnungshof hat kürzlich angemahnt, dass eigentlich eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Analyse für jedes einzelne Projekt stattfinden müsste. Das hat auch der Haushaltsausschuss des Bundestages gesagt. Bisher gibt es seitens des BMDV keine Anzeichen dafür, dass diese Aktualisierung tatsächlich gemacht wird. Der Bundesverkehrswegeplan selbst enthält Projekte, die auf Schätzungen von 2014 beruhen. Glücklicher- und schlauerweise hat der Gesetzgeber damals festgelegt, dass eine regelmäßige Bedarfsplanüberprüfung stattfinden sollte. Unserer Meinung nach gehört zu solch einer Bedarfsplanüberprüfung auch eine ehrliche Analyse, ob die Projekte trotz gestiegener Kosten noch eine positive Nutzen-Kosten-Analyse aufweisen würden. Ich würde mal annehmen, dass viele dabei durchfallen würden.

Vielleicht noch einen Punkt zu dem induzierten Verkehr. Wir haben uns zahlreiche Studien zum induzierten Verkehr angeguckt, die eigentlich alle in dieselbe Richtung deuten. Aus den USA sind mir da auch viele Studien bekannt. Die größte angelegte Studie, die bisher zu diesem Thema gemacht wurde, stammt aus den USA von 2011 und hat herausgefunden, dass der Verkehr 1:1 mit Kapazitätsverweiterungen, also Spurerweiterungen oder neue Straßen, steigt. Es gab auch eine weitere Studie aus den USA aus 2020, die sich hundert Ballungsräume in den USA angeschaut hat, also auch relativ groß. Das Autobahnnetz war in 25 Jahren um 42 Prozent gewachsen und trotzdem standen die Menschen danach im Vergleich zu vorher doppelt so lang im Stau. Die Menschen fuhren in 25 Jahren im Schnitt auch 20 Prozent längere Distanzen. Sie wohnten weiter entfernt vom Zentrum und wählten häufiger das Auto. Mir sind eigentlich keine Studien bekannt, also größer angelegte Studien, die verschiedene Projekte auch vergleichen, die da in eine andere Richtung deuten. Das Gesetz des induzierten



Verkehrs ist eigentlich allen Verkehrswissenschaftlern hinlänglich bekannt.

Ich möchte zum Schluss noch zu dem Punkt etwas sagen, der hier immer wieder aufgebracht wurde, dass der Verkehr dort dekarbonisiert werden sollte, wo er stattfindet. Natürlich sind wir auch als Greenpeace dafür, dass der Verkehr elektrifiziert wird. Da sind wir ganz auf Ihrer Seite. Allerdings ist auch jetzt schon klar, dass allein die Elektrifizierung und vor allem der Einsatz von E-Fuels, der fünf Mal energieintensiver ist, das nicht alles richten kann, sondern, dass die Verkehrsverlagerung ein wesentlicher Bestandteil von Klimaschutzszenarien ist. Das hat auch die Internationale Energieagentur bestätigt. Die OECD hat Deutschland kürzlich ermahnt, mehr auf Verkehrsverlagerung zu setzen, denn nur so werden die Klimaziele erreichbar werden. Ansonsten wird die Energie nicht ausreichen. Das besagt auch das Gesetz der Effizienz, dass wir ja auch alle versuchen zu beachten. Setzen Sie, wo möglich, auf die effizientesten Verkehrsträger. Das ist in vielen Fällen die Schiene, vielleicht nicht auf jeder letzten Meile. Aber, dass wir grundsätzlich mehr auf den Schienenausbau und weniger oder gar nicht mehr auf den Straßenausbau, sondern lediglich auf den Erhalt der Straßen setzen sollten, ist eigentlich klar, damit die Klimaziele erreicht werden können.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Herr Dr. Eck, Sie haben drei Minuten die Gelegenheit, die Fragen zu beantworten.

**Dr. Florian Eck (DVF):** Vielen Dank, Herr Schreider für die Frage zum Nutzen-Kosten-Verhältnis und zur Fristsetzung. Vielleicht vor die Klammer gezogen, weil das es so eine Art Abschlussplädoyer ist: Es kommt jetzt darauf an, Beschleunigung umzusetzen. Was wir uns wünschen, ist in allen Bereichen sehr viel Verbindlichkeit, vor allem in der vorgezogenen Bürgerbeteiligung. Kurz zur Beschleunigungskommission Schiene: Es wurden sehr viele gute Vorschläge gemacht. Die Vereinfachung des NKV für kleine und mittlere Maßnahmen zählt auch dazu. Hier gilt, dass Aufwand und Ertrag stimmen müssen. Es gehört aber auch ein Vertrauen dazu, dass der Infrastrukturbetreiber, die Aufsichtsgremien und das Parlament ihre Aufgaben ernst nehmen und die richtigen Projekte ausgewählt haben. Insofern könnte man hier ein vereinfachtes Verfahren in Erwägung ziehen. Punkt zwei ist die Vierjahresfirst für die Planfeststellung bei

TEN-Projekten. Hier sollte diese Verpflichtung für alle Infrastrukturprojekte gelten. Mit Verweis auf die vorherigen Erwägungen habe ich aber auch hier den Eindruck, dass Beschleunigung verordnet werden soll, also die Verpflichtung, das Ganze in vier Jahren durchzuziehen, aber es wird eben danach nicht mehr darauf geschaut, wie die Verfahren laufen. Der Bund wendet sich dem Tagesgeschäft zu. Das darf eben nicht sein, sondern wir brauchen alle Werkzeuge und müssen in allen Bereich nachlegen. Dazu gehört auch das Personal, was auch Herr Gelhaar angesprochen hat. Das brauchen wir sehr dringend, um diese Herkulesaufgabe zu bewerkstelligen. Zur Beschleunigungskommission Schiene: Ein wichtiger Punkt ist das planrechtsfreie Bauen und der Katalog zur Nutzen-Kosten-Verhältnis-Methodik. Momentan droht uns das Thema Elektrifizierung „auf die Füße zu fallen“. Das wichtige Thema wurde von der Beschleunigungskommission genannt. Und hier müssen wir eben sehen, ob es noch weitere Faktoren gibt? Gibt es Resilienzfaktoren? Gibt es das Thema „Redundanz“, was uns jetzt bei der Korridorsanierung auf die Füße zu fallen droht? Das sind alles Aspekte, die bei einer Neuordnung der Wirtschaftlichkeit und Bewertung einbezogen werden müssen, aber auch einhergehend mit einer Vereinfachung der Methodik. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Funke für drei Minuten das Wort.

**Christian Funke (Pro Mobilität):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zu Ihrer Frage, Herr Müller: Ja, wir sehen durchaus noch Möglichkeiten, hier über die gesetzlichen Dinge hinauszugehen. Wir möchten noch einmal die Stichtagsregelung für alle Sektoren klar ansprechen. Es ist etwas, was wir unbedingt brauchen. Es soll sich zwar jeder in das Verfahren einbringen können, aber bis zu einem gewissen Stichtag. Ich glaube, sich an diese Mitwirkungspflichten zu halten und nicht im letztmöglichen Zeitpunkt noch neue Aspekte einzubringen, ist auch für alle im Verfahren zumutbar. Etwa der Zeitpunkt der Erklärung der Vollständigkeit der Antragsunterlagen wäre ein sehr guter Zeitpunkt, um zu sagen: „Bis hier her und danach nicht mehr.“ Und ganz wichtig ist auch, hier nicht zwischen Sektoren oder Verkehrsträgern zu unterscheiden, sondern, das muss für alle gelten. Wir sollten aber auch nicht vergessen, dass wir noch am Verga-



berecht arbeiten müssen. Das muss unbedingt digitaler und einheitlicher und die Schnittstellen müssen besser werden. Es muss einfacher werden, damit auch KMU-Bauunternehmen unkompliziert teilnehmen können. Und es kann nicht sein, dass Vergabeverfahren zurückgenommen werden, weil sich niemand bewirbt. Da muss man sagen, da muss der Fehler schon im Vergabeverfahren liegen, wenn sich niemand bewirbt. So etwas können wir uns für eine Beschleunigung auch nicht mehr leisten. Wir müssen aber auch, das war schon genannt worden, bei dem Begriff „öffentliche Sicherheit“, der nicht mehr dabei ist, mittlerweile bei allen Verkehrsträgern mitdenken, dass wir schweres militärisches Gerät verlagern müssen. Hier es ist nötig, die Verlegbarkeit von Truppen und Material, etwa wegen NATO-Verpflichtungen, zu ermöglichen. Unsere Straßen- und Schienenbrücken sind für solche Dinge aber nicht immer geeignet. Das ist eine Verpflichtung, die wir im NATO-Vertrag mitgegangen sind, die wir auch einhalten sollten. Und angesichts der Vorgänge in Osteuropa müssen wir das sehr viel strikter berücksichtigen.

Selbst wenn wir hier Beschleunigung per Gesetz bekommen, was gut ist, brauchen wir auch das Vertrauen der Verwaltung und der Bauwirtschaft, dass es mit dem Infrastrukturaufbau weitergeht. Das geht nur über eine ganz verlässliche Planung von Haushaltsmitteln, über Finanzierungsvereinbarungen, die auch mal über einen längeren Zeitraum laufen und die mit Finanzmitteln hinterlegt sind. Nur so können wir auch angesichts von Bau- und Materialkostensteigerungen und Inflation das Vertrauen der Bauwirtschaft und der Verwaltung aufrechterhalten. Sonst wird wieder Personal abgebaut und wir sind im bekannten „Schweinezyklus“. Das hilft uns dann nicht weiter, wenn wir eine Beschleunigung per Gesetz haben, aber niemand da ist, um die Baumaßnahmen auszuführen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann darf ich jetzt das Wort Frau Dr. Heß für maximal neun Minuten geben.

**RAn Dr. Franziska Heß:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte die beiden Fragen von Ihnen, Herr Rixinger, und Ihnen, Herr Gelhaar, gern zusammenziehen. Also zunächst mal: Wo liegen denn tatsächlich Beschleunigungspotentiale und wo können wir besser und schneller werden? Ich musste über diese Frage innerlich etwas lächeln, weil ich die aus meiner Sicht bestehenden Antworten schon

das dritte Mal in einer Stellungnahme für Ausschüsse des Bundestages formuliert habe. Es geht bei dem Problem los, dass weder der Gesetzgeber noch die Behörden eigentlich so ganz genau wissen, wo denn die Ursachen der Verzögerungen liegen. Das heißt, eine Evaluation im Sinne einer Ermittlung der tatsächlichen Verzögerungsursachen haben wir bisher nicht. Vielleicht wäre es hilfreich, beispielsweise mal in den Behörden nachzufragen: Wo liegen denn aus eurer Sicht, wo liegen aus Sicht der Vorhabensträger, wo liegen aus Sicht der Verbände die Ursachen für die Verfahrensverzögerungen? Ein wesentlicher Punkt, wo man sofort sagen kann: „Da können wir beschleunigen.“, ist das Problem der Datenverfügbarkeit. Jedenfalls nach meiner subjektiven Wahrnehmung aus nun fast 15 Jahren anwaltlicher Tätigkeit liegt das Problem darin, dass jeder Vorhabensträger für sich die Daten isoliert erhebt, unabhängig davon ob etwa die Deutsche Bahn gerade ein Schienenprojekt hatte, neben dem jetzt eine Windkraftanlage gebaut werden soll. Das heißt, die Daten werden zu jedem Vorhaben neu erhoben, es wird neu kartiert und das Ganze dauert dann natürlich bei den naturschutzfachlichen Daten die entsprechenden Vegetationsperioden. Ich frage mich also, wieso hier nicht einheitliche Lösungen mit Zugriffsmöglichkeiten und einer besseren Datenverfügbarkeit geschaffen werden. Dann könnte man nämlich zugleich die bisher an vielen Stellen sträflich verletzten Monitoringpflichten für die Natura 2000-Gebiete entsprechend erfüllen, indem man für entsprechende Datenverfügbarkeit über beispielsweise die Verteilung und die Beschaffenheit von Lebensraumtypen und Arten in den Gebieten sorgt und damit die Daten einfach parat hat, wenn die Planungsprozesse beginnen. Das Ganze geht dann weiter. Die weitere Phase, die nach der Zusammenstellung der Unterlagen lange Zeit dauert, ist nicht etwa die Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die ist tatsächlich durchs strikte Fristen entsprechend definiert und gebunden. Ich habe jetzt gerade wieder ein Verfahren auf den Tisch bekommen. Ursprünglicher Planungsentwurf stammt irgendwann aus 2010. Die finale Planfeststellung ist 2023 abgeschlossen und man fragt sich tatsächlich: „Warum liegt das denn bei den Behörden so lange?“ Vielleicht auch für die Abgeordneten mal ein kleiner Überblick, mit wie viel Papier und Unterlagen man es in so einem Verfahren eigentlich zu tun hat. Allein die Planfeststellungsan-



tragsunterlagen, die man in einer Fassung bekommt, sind üblicherweise so zwischen 5.000 und 20.000 Seiten Unterlagen. Wenn Sie dann in einer Landesdirektion oder in einem Regierungspräsidium eine Planfeststellungsabteilung sitzen haben, in der vielleicht ein oder zwei Mitarbeitende für die Durchführung und Bearbeitung des Planfeststellungsverfahrens zuständig sind, können die natürlich einen Teil der Unterlagen an die entsprechenden Fachbehörden weitergeben. Aber wenn man sich überlegt, man hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung für ein zehn Kilometer langes Straßenbauvorhaben. Die hat dann schon mal 300 bis 400 Seiten. Dann brauchen eben ein oder zwei Sachbearbeiter nicht nur ein bis zwei Tage, um das Ganze gründlich durchzugehen, sondern sie brauchen dafür länger. Das heißt also, die Behörden sind mit dem Umfang der Planungen, die sie zu bearbeiten haben, vollkommen überfordert. Wenn jetzt der Gesetzgeber sagt: „Ja gut, wir müssen die Vorhaben aber alle beschleunigen“, dann frage ich mich, wie die Mitarbeitenden in den Behörden das tun sollen. Gerade die Fachbehörden haben ja nicht nur die eigenen Stellungnahmen zu erarbeiten, sondern sie müssen Stellungnahmen zu allen möglichen Vorhaben als Träger öffentlicher Belange abgeben.

Herr Rixinger, ich kann Ihnen leider nicht sagen, in welchem Umfang oder zu welchem Prozentsatz da tatsächlich behördliche Mitarbeitende fehlen. Aber genau das müsste man gegebenenfalls mal evaluieren. Jedenfalls würde es sicherlich auf der Behördenseite helfen, wenn hier der Personalstock aufgestockt wird, wenn zugleich die Behörden nicht nur digitalisiert werden, sondern die Behördenmitarbeitenden auch entsprechend geschult werden. Das ist doch das Problem, dass an vielerlei Stellen noch die entsprechenden Kenntnisse zum Umgang mit der digitalen Technik fehlen. Da besteht eine ganze Menge Nachholbedarf.

Zu dem letzten Punkt, den Herr Gelhaar angesprochen hat. Wie ist es denn eigentlich mit dem Erfüllungsgrad für die jeweilige Aufgabe der Daseinsvorsorge? Auch da bin ich bei der Frage: Was ist eigentlich der effiziente, bedürfnisgerechte und an dem Erfordernis der Erfüllung der Daseinsvorsorge ausgerichtete Plan? Wir haben heute gehört, der Schuh drückt am meisten bei Brücken. Wir haben marode Brücken, die schnell saniert werden müssen. Da frage ich mich ernsthaft, nachdem unser

Bundesverkehrswegeplan tatsächlich auf der ersten Seite noch mal betont, dass Deutschland das europaweit dichteste Straßennetz hat, warum wir darüber reden, Straßenneu- und -ausbauten in ein überragendes öffentliches Interesse zu stellen. Und warum priorisiert man nicht ganz gezielt Ersatzneubauten von Brücken? Wir können nicht alles parallel beschleunigen, ansonsten wird das Ganze letzten Endes in Stillstand enden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Jetzt hat Herr Müller auch für maximal neun Minuten das Wort.

**Tim-Oliver Müller (HDB):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die erste Frage richtete sich an mich zu dem Thema „Ist die Deutsche Bahn ein guter oder ein schlechter Auftraggeber?“. Ich würde mir nicht anmaßen, zu sagen, sie ist ein guter oder ein schlechter. Wir müssen miteinander klarkommen und das tun wir. Das tun wir vor allem deshalb, weil wir kontinuierlich versuchen, gerade im Bereich von Nachträgen, unsere Prozesse zu verbessern. Nachträge sind ja gerade deshalb für die Unternehmen ein kritischer Punkt, weil zusätzliche Leistung erbracht werden muss, zusätzliches Material, zusätzliches Personal eingesetzt werden muss. Das ist dann auch mit Geld und dann auch mit einer Sicherung von Liquidität verbunden. Da gab es, ich glaube, das gehört zur Wahrheit dazu, in der Vergangenheit auch kritische Gespräche, aber diese Zeiten von ehemaligen, Ihnen sicherlich auch bekannten Vorständen, den „alten Haudegen“, sind durchaus vorbei und wir befinden uns hier wirklich in einem guten Prozess. Vor allen Dingen auch deshalb, weil wir vor einigen Jahren gemeinsam auch gerade bei dem Thema „Planung und Bauausführung“ Modelle entwickelt haben, wie wir partnerschaftlich und kooperativ besser zusammenarbeiten. Diese Modelle sind aus Sicht der DB Netz und des Hauptverbands der Bauindustrie so gut geworden, dass sie jetzt auch Grundlage für die Umsetzung der Hochleistungsnetzkorridore sind. Am vergangenen Freitag hat uns der Bundesverkehrsminister beim Schienengipfel eine gute und stetige Kommunikation zur Umsetzung und zum Ausbau dieser Hochleistungsnetzkorridore zugesagt. Sie werden eine erhebliche Belastung sowohl bei Maschinen als auch beim Personaleinsatz mit sich bringen und hier ist es einfach wichtig, dass wir immer genau wissen, wann welche Projekte in welcher Form mit welchem Bausoll umgesetzt werden sollen. Es muss eine frühzeitige Kommunikation



darüber geben, weil vor allen Dingen auch die Frage besteht, wo wir auch bei der DB Netz in Planungsausführungsfragen unterstützen können. Hier haben wir Kapazitäten, die wir einbringen können. Deswegen möchte ich nochmal betonen, dass die Bauwirtschaft gerade im Infrastrukturbereich, die vielen mittelständischen und familiengeführten Unternehmen, keinen Fachkräftemangel haben. Wir haben gerade eher das Problem, dass wir in einigen Bereichen einen Nachfragemangel haben. Das liegt an Projekten, die nicht mehr genehmigungsfertig in der Schublade liegen. Deswegen sitzen wir hier, damit das Ganze beschleunigt wird.

Beim Thema „Wasserstraßen“: Warum wollen wir gern, dass auch sie auch im überragenden öffentlichen Interesse liegend bezeichnet werden und warum finden wir es schade, dass sie nicht mit aufgenommen wurden? Wir sind der Ansicht, dass wir gerade über unsere Binnen- und Küstenwasserstraßen große Mengen an Gütern auch über lange Strecken klimagerecht transportieren können. Wenn wir uns die Kanäle im westdeutschen Kanalnetz anschauen, die das Rückgrat von verschiedenen Industriezweigen, beispielsweise der chemischen Industrie, sind, ist es doch durchaus verständlich und auch wichtig für den Wirtschaftsstandort Deutschland, diese Wasserstraßen entsprechend auszubauen. Und wenn wir uns zudem vor Augen führen, dass künftig auch große Energiemassen – Stichwort Flüssiggasterminals – auch über die Wasserstraße transportiert werden müssen, denken wir, dass gerade Binnenwasserstraßen und Küstenwasserstraßen eine gewisse Systemrelevanz haben und systemkritisch sind. Was Herr Funke angesprochen hat, gerade mit Blick auf Verpflichtungen, die wir vielleicht im Bereich der militärischen Organisation im Zusammenschluss der NATO haben, um schweres Gerät zu transportieren, sind die Binnenwasserstraßen als Verkehrsträger nicht zu vernachlässigen. Vor allen Dingen auch, weil wir schauen müssen, was ist denn eigentlich der beste logistische Weg. Und wenn wir uns anschauen, dass wir gerade 4.000 Straßenbrücken im Bundesfernstraßennetz mit Blick auf Schwerlasttransporte ertüchtigen müssen, kann es doch durchaus auch sinnvoll sein, hier die Binnenwasserstraßen als zusätzliche Logistikalternativen miteinzubeziehen. Verkehre entstehen immer dann, wenn ein Mobilitätsbedürfnis da ist. Somit würde ich sagen, dass, wenn Wasserstraßen zur Verfügung stehen, das durchaus zu einer Verkehrsverlagerung in einigen Bereichen

beitragen kann.

Dann komm ich auch zu der letzten Frage, die an mich gerichtet wurde: Synchronisation von Verkehrsträgern und der Bau von unterschiedlichen Anlagen. Jetzt kann ich, glaube ich, keinen Masterplan vorlegen, wie wir das gerade auch über die unterschiedlichen Gebietskörperschaftsebenen, über die unterschiedlichen Maßnahmenträger hinweg mit einer Blaupause am besten umsetzen können. Ich glaube aber, es gehört wesentlich dazu, dass wir, was Frau Dr. Heß bereits angesprochen hat, eine bessere Kommunikation dahingehend versuchen zu etablieren, dass wir mehr Digitalisierung nicht nur der Prozesse erreichen, sondern auch eine Vernetzung über Datenverfügbarkeit und Datennutzung herstellen. Was ich an der Stelle aber betonen möchte, ist, dass es hier natürlich auch schutzrelevante Daten gibt, insbesondere dann, wenn wir in das wettbewerbliche Know-how von Unternehmen eingreifen. Denn mit diesem Know-how konkurrieren die Unternehmen mit anderen Marktteilnehmern um die beste ingenieurtechnische Lösung, bei der man unseres Erachtens durchaus auch das Thema „CO<sub>2</sub>-Reduktion“ als ein Wettbewerbskriterium mit einbeziehen kann. Das möchte ich mal deutlich sagen. Bisher konkurrieren wir nur über den Preis. Wenn wir das hinbekommen würden, dann würden sich die Unternehmen sehr freuen, das zu machen, was sie am liebsten tun, nämlich ingenieurtechnisch tätig zu werden. Wenn wir das noch für den Klimaschutz einsetzen können, wäre das aus unserer Sicht sehr sinnvoll. Zweitens brauchen wir, das habe ich beim Thema „Hochleistungsnetzkorridore“ schon erwähnt, eine hohe Transparenz für die Planbarkeit bei den Unternehmen, eine Transparenz über Vorhaben. Welche Vorhaben wann und vor allem mit welcher Priorisierung umgesetzt werden. Denn natürlich sind unsere Kapazitäten auch erschöpflich, selbst wenn wir sagen, wir können momentan noch mehr bauen. Alles auf einmal auf den Markt zu werfen, das haben wir in einigen Bereichen, insbesondere im Breitbandausbau gesehen, da kommt auch eine gut aufgestellte Wirtschaft, die in den letzten zehn Jahren 200.000 Menschen eingestellt hat, irgendwann an ihre Grenzen. Und wenn wir an unsere Grenzen stoßen, dann ist es am Ende auch immer eine Frage von Angebot und Nachfrage, wie sich ein Preis entwickelt. Und auch hier können wir uns in einer Zeit, in der Materialkosten in den letzten zwei Jahren um 30 Prozent ohnehin schon



gestiegen sind, weitere Kostensteigerungen aufgrund der Angebot- und Nachfragesystematik nicht leisten. Deswegen ist das Offenlegen von Projektlisten, insbesondere auch innerhalb einzelner Verkehrsträger, wichtig. Ich erinnere hier noch einmal an das Brückenprogramm, auch die Priorität eines solchen Brückenprogramms, das das BMDV zu recht erwähnt und ins Spiel gebracht hat. Das würde uns als Branche durchaus helfen, um eine Synchronisierung zwischen den Verkehrsträgern, aber auch eine gute, vernünftige Abarbeitung und Ausführung der einzelnen Baumaßnahmen zu gewährleisten.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Und Herr Dr. Nothnagel, Sie dürfen jetzt auch wieder drei Minuten nutzen, die Fragen zu beantworten.

**Dr. Ilja Nothnagel (DIHK):** Vielen Dank! Die Frage war nochmal zur Bedeutung der Binnenschifffahrt. Ich möchte eines vorweg schieben: Es kommt auf das Zusammenspiel aller Verkehrsträger an. Also, Infrastruktur und Logistik hängen davon ab, dass die Räder ineinander greifen. Das bedeutet, dass wir bei der Beschleunigung gucken, dass sich alle Räder in der Planung schneller drehen können. Sie können sich vorstellen, dass ein Binnenschiff mehrere Dutzend Lkw ersetzen kann. Das ist ein großer Effekt. Sie lassen sich auch emissionsärmer transportieren. Die Binnenschifffahrt hat immerhin noch Kapazitäten, während wir bei der Bahn erleben, dass die Infrastruktur und die Kapazitäten aufgrund von Infrastrukturengpässen und Problemen hoch belastet oder überlastet sind. Aktuell hat die Binnenschifffahrt 6,4 Prozent Anteil am Güterverkehr. Das ist, glaube ich, ausbaufähig. Und Herr Müller, Sie hatten es gerade gesagt. Es kommt da

auch einiges an Wandel, an Aufgaben hinzu. Die Schwerlasttransporte für die Windräder können teilweise mit Schiffen durchgeführt werden. Dafür brauchen wir Schleusen, die lang genug sind, und Umlademöglichkeiten, die dafür geeignet sind. Dieser Güterstruktureffekt, weniger Kohle, weniger Erz, dafür mehr Container, der muss sich auch in der weiteren Infrastruktur ringsherum widerspiegeln, zum Beispiel Umlademöglichkeiten. Einen Container auf ein Schiff zu setzen, ist etwas anderes als dort Kohle reinzukippen. Wir erleben bei Schleusenkanälen und Umschlagsanlagen, dass es dort erheblichen Nachholbedarf gibt. Ich nenne ein Beispiel: Wir haben die Schleuse Lüneburg. Die ist 100 Meter lang. Ein normales Schiff ist 105 Meter lang, passt also nicht ganz rein. Dann müssen jetzt immer Spezialschiffe eingesetzt werden. 2016 hat man mit der geplanten Vergrößerung angefangen. 2023 soll die Planfeststellung beantragt werden. Vor 2030 wird das nichts. Das ist das, wovor wir momentan stehen. Das ist ein wichtiges Thema, was hier auch hingehört. Trotzdem glaube ich, dass alle Verkehrsträger hier gefragt sind, beschleunigt zu werden, denn letztlich haben wir geplant, dass alle Verkehrsträger klimaneutral werden. Dann ist es auch wichtig, die Verkehrsinfrastruktur dafür möglich zu machen, dass das beste und effizienteste Angebot zum Zuge kommt.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Ich darf mich bei Ihnen recht herzlich bedanken. Schön, dass Sie da waren. Wir werden jetzt mit dem Ergebnis dieser Anhörung in die weiteren Beratungen gehen. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend. Kommen Sie gut nach Hause!

Schluss der Sitzung: 16:37 Uhr

Udo Schiefner, MdB

**Vorsitzender**