

Stellungnahme

DGB

Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum 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

26.04.2023

Problem und Ziel

Das Bundesverkehrsministerium will die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich deutlich beschleunigen und damit ein Ziel aus dem Koalitionsvertrag umsetzen. Das Gesetzesvorhaben steht in der Folge verschiedener Beschleunigungsgesetze, zuletzt im Jahr 2022 das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich und zuvor 2020 ein Maßnahmenvorbereitungsgesetz sowie ein Investitionsbeschleunigungsgesetz.

Der DGB teilt das Ziel des Entwurfs, die Verfahrensdauer für Vorhaben mit hoher wirtschaftlicher und infrastruktureller Bedeutung zu reduzieren und die Rechte aller Beteiligten zu wahren. Von der Planung bis zur Fertigstellung zum Beispiel von Schieneninfrastrukturprojekten vergehen in Deutschland oft Jahrzehnte. Die Folgen sind inzwischen nicht zu übersehen: Kostensteigerungen, Kapazitätsengpässe im Schienennetz und Stillstand bei der für den Klimaschutz dringend notwendigen Verkehrswende.

Allgemeine Anmerkungen

Die Transformation ist aus wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Perspektive eine große Herausforderung. Umso wichtiger ist es, dass der nachhaltige Umbau der Infrastrukturen sowohl im Energie- wie auch im Verkehrsbereich ohne unnötige Verzögerungen vorangetrieben wird. Denn diese sind auch immer mit Unsicherheit für die jeweils in den Infrastrukturprojekten Beschäftigten verbunden.

Der DGB begrüßt, dass es auch um vorgerichtliche Ansatzpunkte geht, die beschleunigend wirken können, wie eine frühzeitigere Beteiligung von Betroffenen, um verkürzte Genehmigungsverfahren oder digitalisierte Prozesse, damit das Ziel erreicht wird: Investitionen deutlich schneller, effizienter und im Sinne der Beteiligten einzusetzen.

Allerdings ist es von begrenztem Nutzen, wenn bei der „Sicherung und Modernisierung unserer Verkehrswege“ explizit nur an „eine rasche Umsetzung der erforderlichen Aus- und Neubauprojekte“ gedacht wird. Denn angesichts eingeschränkter Kapazitäten ist hier eine Priorisierung auf Schiene und ÖPNV für den DGB unerlässlich, während es im Straßenbau in der Regel um Erneuerungs- und Ersatzmaßnahmen geht – angesichts des großen Bestands und des erheblichen Sanierungsstaus schon eine große Herausforderung.

Deutscher Gewerkschaftsbund
Bundesvorstandsverwaltung

Martin Stuber
Referatsleiter Infrastruktur- und
Mobilitätspolitik

martin.stuber@dgb.de

Telefon: 030/24060-305
Telefax: 030/24060-677

Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

www.dgb.de

DGB

Der DGB hält eine Übertragung des LNG-Beschleunigungsgesetzes auf den Verkehrsbereich für nicht tragfähig. So spielen Anforderungen der Raum- und Regionalentwicklung bei der Ansiedlung von Terminals kaum eine Rolle im Vergleich zur Realisierung von zukunftsfähigen Verkehrswegen, die zudem in existierende Netze eingebunden werden müssen.

Die notwendige Priorisierung als Hebel für eine Beschleunigung wichtiger Infrastrukturvorhaben darf nicht leichtfertig entwertet werden. Sie kann nur funktionieren, wenn das Kriterium des „überragenden öffentlichen Interesse“, das man im Kontext eines drohenden Energienotstandes durchaus begründen kann, nur vorgebracht wird, wenn sonst erhebliche volkswirtschaftliche Schäden drohen.

So könnte die Sperrung der Rahmedetal-Brücke auf der A 45 die gesamte Region Südwestfalen abhängen. Zahlreiche dort angesiedelte, global bisher mindestens konkurrenzfähige Unternehmen müssen so schnell wie nur möglich wieder verkehrstechnisch angebunden werden. Schon heute gibt es Absetzbewegungen: Unternehmen stellen Investitionen zurück oder verlagern Betriebsteile – nicht zuletzt, wenn Beschäftigte sich neue Arbeitsplätze suchen, weil der Weg zur Arbeit zu beschwerlich ist. Es wäre angesichts begrenzter Kapazitäten kontraproduktiv, das Label des „überragenden öffentlichen Interesses“ gleichzeitig für zahlreiche weitere (Brückenbau-)Projekte zu nutzen. Vielmehr könnte erwogen werden, im Sinne eines möglichst schnell zu realisierenden Ersatzbauwerks auf die nicht unstrittige Erweiterung zu verzichten und stattdessen in die ebenfalls sanierungsbedürftige Schieneninfrastruktur zu investieren, um die Region Südwestfalen durch einen integrierten verkehrspolitischen Ansatz insgesamt resilienter zu machen.

Unklar ist, warum geänderte Verkehrsprognosen und Lärmschutz beim Straßenbau nicht relevant sein sollen. Umgekehrt könnten Erleichterungen für Ersatzneubau von Brücken, für Solar- und Windenergieanlagen nicht auch entlang von Schienentrassen gelten – sowie verkehrsträgerübergreifende Regelungen von Gebühren für anbaurechtliche Verfahren oder zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei Ländergrenzen überschreitenden Vorhaben.

Die Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren hat zweifellos Potenzial zur Vereinfachung und damit zur Beschleunigung der Prozesse. Dies gilt aber auch für die Entwicklung innovativer digitaler Formen der frühzeitigen und glaubwürdigen Beteiligung der Öffentlichkeit daran. So könnte mit geringem Aufwand verhindert werden, dass Gerichte das Vermeiden notwendiger gesellschaftlicher Diskussions- und Klärungsprozesse ausbaden müssen.

Der DGB ist der Ansicht, dass die Qualität des vorlaufenden Verfahrens verbessert werden muss, damit gerichtliche Auseinandersetzungen die Ausnahme bleiben. Außerdem ist ein Personalaufbau auch an den Verwaltungsgerichten erforderlich.

Die kurze Frist verhindert eine umfassende Stellungnahme, deshalb werden nur einzelne Aspekte thematisiert.

Anmerkungen zu einzelnen Artikeln:

Artikel 1 Bundesfernstraßengesetz

Nr. 1.b) und Nr.3: Warum wird dieser Ansatz nicht auch bei Bau oder Änderung von Schienenwegen und Wasserstraßen verfolgt, sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird?

Nr. 5: Die Erläuterung am Ende der Einfügung für § 17 Abs. 1 erscheint nicht eindeutig, eventuell widersprüchlich: ... „eine Änderung der Bundesfernstraße, die im Vorgriff auf den Ausbau einer Strecke durchgeführt werden soll, und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.“

Hier auch zu 1.: Auch an Bahnstrecken können im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe Änderungen erforderlich sein.

Nr. 6: In § 17a (3) bleibt unklar, ob „eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit“ nur auf Verlangen oder grundsätzlich zur Verfügung steht – letzteres sollte der Fall sein.

Uneindeutig auch unter (4): elektronische und /oder schriftliche Übermittlung?

Am Ende von (7): ... haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die [verkehrsübliche] technische Ausgestaltung zu bestimmen.

Zu § 17b: Der DGB hat sich in seiner Stellungnahme vom 12.9.2022 zur erstinstanzlichen Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte für besonders bedeutsame Infrastrukturvorhaben geäußert. Darin wurde moniert, dass die Dimension des Problems der zeitlichen Verzögerung durch verwaltungsgerichtliche Verfahren unzureichend belegt wurde. Die mangelnde Personalausstattung ist aus gewerkschaftlicher Sicht eine wesentliche Ursache.

Auch deshalb hat der DGB kritisiert, dass einfach per Bundesgesetz festgestellt wird, dass eine Infrastrukturmaßnahme in überragendem öffentlichem Interesse liegt und nach

Artikel 2 Änderung des Fernstraßenbaugesetzes

Nr. 1 im § 1 Absatz (3) zudem auch der öffentlichen Sicherheit dienen soll.

Es bleibt fraglich, ob es eine gute Entwicklung der Rechtsordnung ist, wenn einzelne Vorhaben per Bundesgesetz festgezurrt werden, wie es im nun vorgelegten Gesetzentwurf in der Anlage 2 unter Artikel 2 Nr. 4 gleich für 148 Autobahnprojekte geschehen soll.

Ein „überragendes öffentliches Interesse“ sollte in der Regel demokratisch ausgehandelt werden, es kann sich im Zeitverlauf auch ändern. Deshalb kommt es auf die Umsetzung an – und auf die Projekte. Ein öffentliches Interesse per Bundesgesetz sollte nur in ausgewählten Fällen – z.B. als Teil europäischer Korridore – erhoben werden. Dies ist hier offensichtlich nicht der Fall und wird deshalb vom DGB strikt abgelehnt.

Artikel 3 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf werden Schieneninfrastrukturprojekte nicht spürbar beschleunigt. Es besteht sogar die Gefahr, dass übergeordnete Ziele wie der Klimaschutz und eine spürbare Verkehrsverlagerung durch umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen bei den Bundesfernstraßen konterkariert werden. Zudem fehlen im Gesetzentwurf längst konsenterte Beschleunigungsmaßnahmen bei der Schiene.

Im Koalitionsvertrag hatte die Bundesregierung angekündigt, eine Beschleunigungskommission Schiene einzusetzen. Dieses Gremium sollte konkrete Vorschläge erarbeiten, damit die Schienenwege schneller ausgebaut werden können. Bereits im Dezember 2022 übergab die Kommission ihren Abschlussbericht mit umfangreichen Empfehlungen an das Bundesverkehrsministerium. Von den Vorschlägen berücksichtigt der vorliegende Gesetzentwurf jedoch lediglich den Ausbau der Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse.

Der DGB fordert, dass das BMDV die Vorschläge ihrer selbst eingesetzten Kommission ernst nimmt und auch die weiteren Beschleunigungsmaßnahmen umsetzt, die im Kommissionsbericht als „Moderne-Schiene-Gesetz“ gebündelt sind.

Des Weiteren:

Nr. 3: In § 18a (3) bleibt unklar, ob „eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit“ nur auf Verlangen oder grundsätzlich zur Verfügung steht – letzteres sollte der Fall sein.

Uneindeutig auch unter (4): elektronische und /oder schriftliche Übermittlung?

Am Ende von (7): ... haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die [verkehrsübliche] technische Ausgestaltung zu bestimmen.

Im Unterschied zu Artikel 2 handelt es sich bei der Schienenprojektliste unter

Nr. 9 als Anlage 3 und 4 um fünf transeuropäische Schienenkorridore

Artikel 4 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Hiermit wird die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im öffentlichen Interesse auf Ebene des Bundesrechts umgesetzt.

Neben planungsrechtlichen Maßnahmen ist vor allem eine auskömmliche Finanzierung für eine schnelle Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten entscheidend. Die bisherige Investitionslinie des Bundes führt dazu, dass Aus- und Neubauprojekte der Schiene nur langsam und etappenweise realisiert werden. Wenn die Mittelausstattung weiterhin unzureichend bleibt, wird die Fertigstellung der Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 noch Jahrzehnte dauern. Das im Koalitionsausschuss beschlossene Investitionsvolumen von 45 Mrd. Euro für die Schieneninfrastruktur muss im Bundeshaushalt verankert werden.

Eine ausführlichere Einschätzung zur Wirkung des Entwurfs auf die Beschleunigung von Schieneninfrastrukturprojekten, eine spürbare Verkehrsverlagerung und das übergeordnete Ziel des Klimaschutzes enthält die Stellungnahme der EVG.

Artikel 5

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Nr. 2: In § 14 a (3) bleibt unklar, ob „eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit“ nur auf Verlangen oder grundsätzlich zur Verfügung steht – letzteres sollte der Fall sein.

Uneindeutig auch unter (4): elektronische und /oder schriftliche Übermittlung?

Am Ende von (7): ... haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die [verkehrsübliche] technische Ausgestaltung zu bestimmen.

Im Unterschied zu Artikel 2 handelt es sich bei der Projektliste für die Wasserstraße unter

Nr. 10 als Anlage 3 und 4 um Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz.