

## **Stellungnahme**

**Referentenentwurf 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**

**Genehmigungsbeschleunigungsgesetz - GBeschlG**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## Stellungnahme

Der BDI unterstützt ausdrücklich das Bestreben des Referentenentwurfs, eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu erzielen. Denn die Überkomplexität des deutschen Planungs- und Genehmigungsrechts verursacht inzwischen nicht nur bei klassischen Industrievorhaben, sondern auch beim Auf- und Ausbau der für den verkehrlichen Bedarf und zur Defossilisierung der Mobilität notwendigen Infrastruktur einen erheblichen Zeitverzug.

Positiv zu bewerten ist die in Artikel 4 Nr.1 und Artikel 2 geplante Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses für Bundesschienenwege, die fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt sowie für bestimmte, in Anlage 2 des Referentenentwurfs aufgelistete Bundesfernstraßenprojekte, welche Engpässe im Straßennetz adressieren. Die Beschleunigungswirkung beider Regelungen sollte jedoch noch gestärkt werden. Bei den Bundesschienenwegen sollte der Bund gerade im Kontext des Deutschlandtickets deutlich stärker Länder- bzw. Nahverkehrsaspekte hinsichtlich einer Planungsbeschleunigung berücksichtigen, während hier wiederum die Regelung für die Bundesfernstraßen der aktiven Unterstützung der Länder bedarf. Von den Bundesfernstraßenprojekten der Anlage 2 betroffene Bundesländer sollten die ihnen zur Verfügung gestellten Möglichkeiten hinsichtlich des beschleunigten Ausbaus aktiv unterstützen und schnellstmöglich von diesen Optionen Gebrauch machen, damit Stauschwerpunkte und Engstellen zügig sowie gezielt angegangen werden können.

An der Regelung zum überragenden Interesse für die Schiene ist positiv zu werten, dass alle wesentlichen Vorhaben des Bedarfsplan Schiene erfasst sind. Aus diesem werden jedoch allein Vorhaben für den Fernverkehr finanziert. Die insbesondere im Nahverkehr der Ballungsräume und in Folge des Deutschlandtickets verstärkt notwendige Kapazitätssteigerung der Bundesschienenwege wird aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert. Um auch diese Vorhaben, wie auch die Digitalisierung und Generalsanierung der Schiene zu beschleunigen, sollte das überragende öffentliche Interesse generell für die Bundesschienenwege durch eine entsprechende Ergänzung des Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 1 AEG) geregelt werden. Ein solche das gesamte Baugeschehen umfassende Regelung besteht bereits im Bereich der Erneuerbaren Energien.

In diesem Kontext kritisiert der BDI deutlich, dass eine ähnliche Regelung für die Bundeswasserstraßen über eine Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG), anders als im letzten Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes, nicht mehr Teil des vorliegenden

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Lobbyregisternummer*  
R000534

*Hausanschrift*  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
*Postanschrift*  
11053 Berlin

*Ansprechpartner*  
[REDACTED]  
[REDACTED]

*Internet*  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)

Referentenentwurfs ist. Wichtige, ebenfalls akute Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur beseitigende Projekte wie beispielsweise die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (AOMR), die in der Beschleunigungskommission Mittelrhein (BKMR) behandelt werden, sollten angesichts ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse stehen und von einer entsprechenden Beschleunigung profitieren können. Die erneut fehlende Berücksichtigung der Wasserstraßen ist in diesem Kontext äußerst unverständlich, zumal der sehr schlechte Zustand neuralgischer Punkte auf den Binnen- und Küstenwasserstraßen (z.B. Schleusen und Wehre) den vielerorts maroden Straßenbrücken in nichts nachsteht.

Der im Entwurf geplante Vorrang von Planfeststellungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte darf jedoch im Umkehrschluss nicht dazu führen, dass beteiligten Länderbehörden, insbesondere in den Bereichen Natur-, Grundwasser- und Immissionsschutz, personelle und ggf. finanzielle Ressourcen entzogen werden. Denn gerade diese Behörden werden auch für Genehmigungsverfahren der Rohstoffindustrie benötigt, welche sich schon jetzt langwierig und schwierig gestalten. Notwendige Verfahren der Rohstoffgewinnung dürfen nicht weiter in Verzug geraten, da die Verkehrsinfrastruktur letztlich mit Baustoffen der mineralischen Rohstoffe zu errichten ist.

Ausdrückliche Unterstützung finden die unter Artikel 1 Nummer 5 unterbreiteten Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren für Ersatzneubauten bei Brückenbauwerken, wonach bestimmte Baumaßnahmen künftig keine Änderung im Sinne von § 17 Absatz 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) mehr darstellen und somit keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen. Ebenfalls sehr zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang, dass die Ausgestaltung von Ersatzneubauten die künftige Verkehrsentwicklung berücksichtigen und dadurch auch die mit einer Kapazitätserweiterung verbundene Sanierung der zahlreichen maroden Brücken im Bundesfernstraßennetz schneller vonstattengehen kann. Gleiches gilt für die Erleichterungen für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesfernstraßen sowie die umfassende und verkehrsträgerübergreifende Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren bei Schiene, Straße und Wasserstraße.

Wir empfehlen, dass der Referentenentwurf auch das Beschleunigungspotenzial unterstützen sollte, welches durch eine stärkere Maßnahmenbündelung realisiert werden kann. Entsprechende Maßnahmen sind die erfolgenden Generalsanierungen im Schienennetz sowie Kompensations- und Naturschutzmaßnahmen, die gebündelt durch Geldersatzzahlungen unterschiedlichster Vorhabenträger und Sektoren finanziert werden.

Im Entwurf sollte daher für die Bundesschienenwege geregelt werden, dass Vorhaben, die bereits keiner Planfeststellung oder Plangenehmigung mehr bedürfen, auch dann beschleunigt realisiert werden können, wenn sie mit Maßnahmen gebündelt werden, für die dies nicht gilt. Ferner sollte der Katalog eisenbahnrechtlich planfeststellungsfreier Maßnahmen erweitert werden. Es sollten bspw. auch Bahnstromanlagen zur Energieversorgung der Oberleitungen und Personenunterführungen erfasst werden. Wir möchten hierzu auch auf die entsprechenden Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene des BMDV verweisen. Die Ende 2022 durch die Kommission vorgestellten Empfehlungen würden ganz erheblich die Verfahren der Bundesschienenwege beschleunigen und sollte auch durch weitere Gesetzgebung umgesetzt werden. Schließlich wurden alle Vorschläge im breiten Konsens einvernehmlich beschlossen.

Im Kontext des Themas Bündelung sollte im vorliegenden Entwurf eine Maßgabe des Koalitionsausschuss von Ende März 2023 umgesetzt werden. Stärker als bisher sollen naturschutzrechtliche Kompensationen durch Ersatzgeldzahlungen anstatt einer Realkompensation in der Verantwortung des Vorhabenträger erfolgen. Damit können die Vorhabenträger Infrastrukturprojekte einfacher und schneller planen. Dies sollte durch eine Änderung von § 13 Bundesnaturschutzgesetz zugunsten eines Vorrangs für schuldbefreiende Zahlungen – ausgestaltet als Wahlrecht des Vorhabenträgers – umgesetzt werden.

Ferner möchten wir auf die im Dezember 2022 veröffentlichte [BDI-Position „Erfolgreiche Wirtschaft braucht effiziente Verfahren“](#) verweisen. Da im Referentenentwurf bzw. wegen des Koalitionsbeschlusses bereits Anknüpfungspunkte bestehen, würden wir es sehr begrüßen, wenn insbesondere der Referentenentwurf noch um weitere Vorschläge unsererseits ergänzt werden würde.

- Da der Koalitionsbeschluss zu den Kompensationen bereits eine Änderung des Bundesnaturschutz erfordert, sollte dieses nach Vorbild Windenergie um weiter Standards im Artenschutz – mindestens für die Verkehrsinfrastrukturen – ergänzt werden.
- Die im Referentenentwurf enthaltenen Regelungen zur Digitalisierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planfeststellungsverfahren sollten ergänzt werden. Die derzeit zwischen zwei Wochen bis drei Monate betragenden Äußerungsfristen für Öffentlichkeit und Behörden sollten einheitlich vier Wochen (ab Ende der Auslegung der Unterlagen) betragen. Schließlich erleichtert die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Internet den Zugang zu den Informationen erheblich.

- Der Referentenentwurf enthält bereits eine Stichtagsregelung, die zu begrüßen ist. Sie ist jedoch auf die Bundesschienenwege und dabei auf das Thema Verkehrsprognose begrenzt. In vielen Fällen verzögern sich Projekte aller Verkehrsträger jedoch auch aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich hierfür ist, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf den Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen Gesetzesänderungen bis zum Erlass der Genehmigung noch Eingang in die Planung finden, was zu zeitintensiven Umlanungen führt. Das Verwaltungsverfahrensgesetz sollte in Teil 5 Abschnitt 2 daher um eine Stichtagsregelung ergänzt werden. Diese könnte auf den Zeitpunkt der Erklärung der Vollständigkeit der Antragsunterlagen gelegt werden. Alternativ könnte diese Regelung auch in den jeweiligen Fachplanungsgesetzen der Verkehrsträger verankert werden. Der Vorhabenträger sollte dabei jeweils entscheiden können, ob er die Stichtagsregelung nutzt.
- Weiteren Handlungsbedarf gibt es auch mit Blick auf die Elektromobilität. So macht der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur einen beschleunigten Netzausbau erforderlich, der die Bedarfe aller Fahrzeugsegmente einschließlich elektrifizierter Lkw-Flotten berücksichtigt. Für die Bereitstellung von Netzanschlüssen sind hierbei verbindliche Fristen vorzusehen, da die Genehmigungsprozesse für Netzanschlüsse den aktuell größten Hemmschuh für den Aufbau von Ladeinfrastruktur darstellen. Neben der allgemeinen Beschleunigung muss dabei ebenso die möglichst bundesweite Vereinheitlichung von Planungs- und Genehmigungsprozessen im Fokus stehen.

## Über den BDI



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

## Impressum

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

Lobbyregisternummer: R000534

## Ansprechpartner

  
Referent Mobilität und Logistik  


BDI Dokumentennummer: D 1759