

Berlin, 27. April 2023

Deutsche Industrie- und Handelskammer

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 (TEN-V)

Referentenentwurf des BMDV vom 19.04

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

Grundlage dieser Stellungnahme sind die der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs sowie die wirtschaftspolitischen Positionen und DIHK-Vorstandsbeschluss „Rückenwind für die Transformation: Jetzt schneller planen und genehmigen“ vom 22. Juni 2022.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die Sanierung oder der Neubau der Verkehrsinfrastruktur ist ein zentrales Anliegen der gewerblichen Wirtschaft in Deutschland. Eine moderne und funktionsfähige Infrastruktur vermeidet Krisen in Lieferketten und Energieversorgung und reduziert die Belastung von Unternehmen, Bevölkerung und Umwelt in den betroffenen Regionen. Der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind ein wesentlicher Baustein für die Sicherung von Lieferketten und die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft. Deshalb unterstützt die DIHK die gesetzlichen Beschleunigungsmaßnahmen für diese Vorhaben nach dem Vorbild des LNG-Beschleunigungsgesetzes. Besonders geeignet im Referentenentwurf sind aus DIHK-Sicht folgende Maßnahmen:

- Zustimmungsfiktion zur Genehmigung von baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen.
- Die gesetzliche Klarstellung, dass Infrastrukturvorhaben im überragenden öffentlichen Interesse stehen.
- Die Befreiung von Ersatzneubauten vom Planfeststellungsverfahren und der UVP-Pflicht, auch wenn damit eine Kapazitätserweiterung einhergeht.

Der Referentenentwurf greift die Beschleunigungsmaßnahmen des LNG-Beschleunigungsgesetzes damit allerdings nur teilweise auf. Durch die Beschränkung der Maßnahmen auf einzelne Infrastrukturvorhaben oder Genehmigungsverfahren würde die Chance vertan, die in allen Infrastrukturbereichen notwendige Verfahrensbeschleunigung zu erreichen. Für Wirtschaft und Gesellschaft bedeutsame Vorhaben könnten sogar verzögert werden. Um alle für die Wirtschaft wichtigen Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahmen zu beschleunigen, sollten folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- Das überragende öffentliche Interesse für alle Verkehrsprojekte an Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen oder Schienenwegen festlegen.

- Fristen und Zustimmungsfiktionen zur Entscheidung der Zulassungsbehörden und beteiligten Behörden in allen Zulassungsverfahren einführen.
- Den vorzeitigen Baubeginn und spätere Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Vorbild des LNG-Beschleunigungsgesetzes für alle Verfahren zulassen.

B. Relevanz für die deutsche Wirtschaft

Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die eine schnelle, flexible und zuverlässige Mobilität von Personen und Gütern gewährleistet, ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und sichert Wachstum und Beschäftigung. In hoch entwickelten Volkswirtschaften wie Deutschland sind die Lieferketten dabei zumeist sehr komplex und die Anforderungen an zeitgenaue Lieferungen hoch. Durch marode Verkehrswege und Engpässe ist die Zuverlässigkeit von Transporten häufig nicht mehr gewährleistet.

Für die Transformation zu einer klimaneutralen und schadstoffarmen Wirtschaft wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen. Bisherige Technologien, Produkte und Anwendungen werden ersetzt oder erheblich umgebaut werden müssen. Auch die Verkehrsinfrastruktur selbst wird für die Verkehrswende erheblich modernisiert und erweitert werden müssen. In der Geschwindigkeit, in der die Bundesrepublik die Ziele zur Energie- und Verkehrswende erreichen will, wird dieser Umbau von Wirtschaft und Infrastruktur nur gelingen, wenn die dafür notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren erheblich beschleunigt werden.

Ein gravierendes Problem stellen dabei ältere Brücken und Verkehrswege aus den 1950er bis 1970er Jahren dar. Mehr als 4.000 dieser Bauwerke sind in einem schlechten Zustand. Das Beispiel der Rahmedetalbrücke zeigt, wie schnell eine sofortige Sperrung erforderlich sein kann und welche Auswirkungen dies sowohl in der Region als auch überregional auf Logistik und Pendlerströme haben kann. Bei Schwertransporten, die besonderen Anforderungen an die Verkehrswege stellen, führt der schlechte Zustand vieler Brücken dazu, dass große Umwegfahrten erforderlich werden. Dies belastet die Unternehmen mit Kosten und kann sogar zur Aufgabe von Standorten führen. Die Ausweichverkehre belasten zudem Anlieger und Umwelt der Ausweichstrecken und führen zu höheren Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. Deshalb ist das Sanieren von Brücken oder Autobahnteilen eines der besonders dringlichen Vorhaben im Infrastrukturbereich.

C. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil

Die durch Corona-Pandemie und russische Invasion in die Ukraine ausgelösten Lieferketten- und Energiekrisen machen deutlich, wie sehr die Wirtschaft auf eine intakte und gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen ist. Dies gilt für alle Verkehrsträger auf Straße, Schiene, Wasser, Luft gleichermaßen. Eine Bevorzugung eines der Verkehrsträger verkennt den hohen Grad der Vernetzung aller Verkehrsbereiche. Ohne ausreichend Kapazitäten auf der Straße leidet auch der Schienenverkehr, die Schiff- oder Luftfahrt. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens sollten alle die zum Ausbau oder dem Erhalt der Infrastruktur notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Wirtschaft zu erhalten und Belastungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt durch Umfahrvorkehre zu vermeiden, muss besonders die in vielen Teilen marode bestehende Infrastruktur saniert und modernisiert werden. Jedoch erstrecken sich die Genehmigungsverfahren dieser Vorhaben heute über Jahre oder gar Jahrzehnte. Deshalb ist die

Beschleunigung der Zulassungsverfahren von Brücken- und anderen Verkehrsbauwerken ein zentrales Anliegen der gewerblichen Wirtschaft, für die sich die Industrie- und Handelskammern in ihren Regionen und die DIHK auf Ebene der EU und des Bundes seit vielen Jahren einsetzen.

Als Antwort auf die Energiekrise hat die Bundesregierung gezeigt, dass schnelle Zulassungsverfahren im Infrastrukturbereich durch mutige Politikansätze möglich sind. Durch das LNG-Beschleunigungsgesetz konnte das erste LNG-Terminal in nur 7 Monaten umgesetzt werden. Möglich wurde dies durch Ausnahmen von der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung, kurze Fristen der Öffentlichkeitsbeteiligung, Erleichterungen beim Artenschutz und verkürzte Vergabeverfahren. Die DIHK unterstützt deshalb das Ziel der Gesetzesänderungen, diese gesetzlichen Verfahrenserleichterungen auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

Der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sind von überragender Bedeutung für die Transformation und Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Wirtschaft. Das reicht von der Ortsumgehung, die Innenstädte von Durchgangsverkehren entlastet, bis zur Wasserstraße, auf der schwere Massengüter am umweltfreundlichsten und effizientesten transportiert werden können. Deshalb sollten diese Beschleunigungsmaßnahmen auf alle Infrastrukturbereiche im Bereich Schiene, Straße, Wasser und Luft sowie alle dazu notwendigen Zulassungsverfahren angewandt werden.

Leider würde mit dem Referentenentwurf die wichtige Beschleunigungsmaßnahme – die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses – im Bereich Bundesfernstraßen nur auf wenige Infrastrukturvorhaben in lediglich neun der 16 Bundesländer angewandt. Auch Wasserstraßen und weitere internationale Flughäfen werden nicht berücksichtigt. Industrie- und Handelskammern melden uns jedoch, dass zentrale Vorhaben für Wirtschaft und Gesellschaft in ihren Regionen damit nicht berücksichtigt werden. Zahlreiche Projekte wurden uns beispielhaft genannt. Sollte diese Definition auf einzelne Projekte beschränkt bleiben, sollte ein strukturierter Dialog mit den Ländern und Regionen unter Einbeziehung der Industrie- und Handelskammern durchgeführt werden.

D. Details - Besonderer Teil

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Zu Nummer 4 (§ 9 FStrG)

„Die Zustimmung gilt nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags als erteilt. Diese Zustimmungsfrist beginnt nicht, wenn der Antrag unvollständig ist und die für die Zustimmung zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags bei der zuständigen Genehmigungsbehörde in Textform mitteilt. Im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags beginnen die Fristen nach den Sätzen 3 und 4 neu zu laufen. Die Zustimmungsfrist kann von der für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig mitzuteilen.“

Der Referentenentwurf sieht eine Frist für die Zustimmung der Landesstraßenbaubehörde oder des Fernstraßen-Bundesamtes zu einer Genehmigung für bauliche Anlagen vor. Für viele Genehmigungsverfahren dauert die Zustimmung derzeit erfahrungsgemäß länger, so dass wir von der Zustimmungsfiktion eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung erwarten. Die Frist wird mit einer

Zustimmungsfiktion verbunden. So wird auch eine eindeutige Rechtsfolge (die anzunehmende Zustimmung) geregelt, die dieser Frist eine hohe Verbindlichkeit zukommen lässt. Diese Regelung unterstützt die DIHK ausdrücklich, sie ist geeignet, viele Verfahren um einige Monate zu verkürzen.

Die Erfahrungen der Anlagengenehmigung (§ 10 BImSchG) lehren, dass vergleichbare Regelungen von Verwaltungen teilweise umgangen werden, indem kurz vor Ende der Frist Nachforderungen nach Unterlagen vorgebracht werden. Deshalb sollte das BMDV vergleichbare Regelungen zur Vollständigkeit (bspw. Feststellung innerhalb von 2 Wochen, sofortige Mitteilung und maximal einmalige Nachforderung) der Unterlagen vorsehen, wie sie aktuell im Referentenentwurf zur Beschleunigung der Anlagengenehmigung geplant sind.

Die Genehmigung nach § 9 umfasst zudem nicht die Zustimmung von Behörden zu Unterhaltungsmaßnahmen nach § 4 FStrG. Auch wenn diese Vorhaben formal keiner Genehmigung bedürfen, wird häufig eine Zustimmung der Denkmal-, Gewässer oder Naturschutzbehörde notwendig. Dies verzögert besonders Ersatzneubauten von Brückenneubauten. Deshalb sollte diese Zustimmungsfiktion auch in § 4 FStrG eingeführt werden.

Zu Nummer 5 (§ 17 FStrG)

a) „Eine Änderung im Sinne von Satz 2 liegt insbesondere nicht vor, wenn sie

- 1. im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Bundesfernstraße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt oder*
- 2. unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme mit einer durchgehenden Länge von höchstens 1500 Metern ist, deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist.“*

bb) Nach Satz 3 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Als unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne von Satz 3 Nummer 2 gilt eine Änderung, die im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt. In Fällen nach Satz 2 und 3 kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Plans nach Absatz 1 Satz 1 beantragen.“

Der Referentenentwurf erweitert die bestehende Freistellung von Wiederaufbaumaßnahmen und Ersatzneubauten von der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungspflicht. Wiederaufbaumaßnahmen nach Naturkatastrophen sollen freigestellt werden, wenn sie in einem „räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs“ erfolgen. Der Ersatzneubau von Brückenbauwerken soll auch dann freigestellt werden, wenn dies auf einer „Länge von höchstens 1500 Metern“ erfolgt. Im Satz 3 wird klargestellt, dass die Brücken auch um Fahrspuren erweitert werden können, wenn dies im Vorgriff auf eine später geplante mögliche Erweiterung der Strecken erfolgt.

In Deutschland sind ca. 4.000 Autobahnbrücken sanierungsbedürftig. Die Konsequenzen für Wirtschaft und Gesellschaft vor Ort sind dramatisch. Ein Beispiel: Seit dem 2. Dezember 2021 ist die Rahmedetalbrücke im Verlauf der A45 zwischen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid gesperrt. Damit ist die Lebensader für die Region Südwestfalen – einer der stärksten Industrieregionen der Bundesrepublik – durchtrennt. Die dortigen Industrie- und Handelskammern schätzen allein die volkswirtschaftlichen Kosten der Sperrung auf über eine Million Euro am Tag. Lange war unklar, ob für den Ersatzneubau ein Planfeststellungsverfahren und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssten.

Hintergrund war unter anderem die beim Ersatzneubau vorzunehmende Erweiterung der Brücke. Diese Rechtsunsicherheiten sollten künftig vermieden und die damit verbundenen Verwaltungsverfahren erheblich beschleunigt werden.

Die Klarstellung im FStrG in Verbindung mit der Befreiung der Vorhaben von der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist aus Sicht der DIHK geeignet, die Ersatzneubauten zu beschleunigen. Der Referentenentwurf greift die derzeit bestehenden Rechtsunsicherheiten vieler Ersatzneubauten von Brücken auf, die im Vorgriff auf später geplante Streckenerweiterungen breiter realisiert werden als die zu ersetzenden Bauwerke. In vielen Fällen bestehen Rechtsunsicherheiten, ob die Genehmigung einer Planfeststellung bedarf. Dies verzögert Verfahren häufig um viele Monate. Durch die Befreiung von diesen Verfahren kann die Realisierung dieser Vorhaben um einige Jahre beschleunigt werden. Die DIHK unterstützt diesen Vorschlag deshalb ausdrücklich.

Neben Brückenbauwerken können allerdings auch andere Streckenabschnitte kurzfristig saniert oder modernisiert werden müssen. Beispielsweise bei Schäden wie dem Absacken der Fahrbahn oder sog. Betonfraß können tiefgreifende Sanierungsmaßnahmen notwendig werden, bei denen Teilstücke einer Fernstraße ersetzt werden müssen. Auch in diesen Fällen kann die gleichzeitige Erweiterung der Fahrbahn aufgrund späterer Ausbauvorhaben notwendig werden. Solch ein „unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme“ von Fernstraßen sollte deshalb ebenfalls von der Pflicht zur Planfeststellung befreit werden. In Satz 2 sollte die Einschränkung „auf Brückenbauwerke“ deshalb gestrichen oder durch „oder anderen Straßenabschnitt“ ergänzt werden.

Auch können Brücken von mehr als 1.5000 Metern erneuert werden müssen. Die Beschränkung auf Brücken von einer Länge unter 1,5 Kilometern könnte die Verfahren von längeren Brücken verzögern und erscheint willkürlich. Die Definition einer maximalen Länge könnte europarechtlich geboten sein und zu mehr Rechtssicherheit führen. Da die längste Brücke in Deutschland jedoch 3,87 Kilometer lang ist, schlagen wir in diesem Fall die Anpassung auf maximal 4 Kilometer vor.

Zu Nr. 6 (§ 17a und § 17b)

Der Referentenentwurf führt in § 17a die Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens ein. Das Anhörungsverfahren von Privatpersonen und die Behördenbeteiligung sollen künftig digital stattfinden können. Unter bestimmten Voraussetzungen kann sie auf den Erörterungstermin verzichten. Die digitale Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden hat sich im Planungssicherstellungsgesetz bewährt. Die Verstetigung dieser Regelung unterstützt die DIHK deshalb ausdrücklich.

Allerdings sollten die Verfahren möglichst immer elektronisch durchgeführt werden, sofern dies möglich ist. Bei der Wahlmöglichkeit könnten heute noch viele Behörden weiterhin physische Formate nutzen. Deshalb sollte die „kann“ zumindest als „soll“-Vorschrift gefasst werden.

Im § 17b führt der Referentenentwurf die Konkretisierung der Plangenehmigung ein, die eine Planfeststellung ersetzen kann. Zudem sollen die Zuständigkeiten zwischen Landes- und Bundesbehörden genauer geregelt werden. Auch dies kann die Abstimmungen der Behörden beschleunigen und wird von der DIHK unterstützt. Um die Zeit der Entscheidungsfindung der Behörden zu begrenzen, sollten allerdings auch hier Fristen mit konkreten Rechtsfolgen bestimmt werden.

Viele Industrie- und Handelskammern berichten von einer größeren Akzeptanz, wenn die Öffentlichkeit früher als üblich in die Planung eingebunden wird. Deshalb sollte verstärkt die Möglichkeit genutzt werden, Beteiligungsverfahren möglichst früh einzuleiten. Am Beispiel der Planungsbeschleunigung für den Ersatz der Rader Hochbrücke (Zeitersparnis ca. 3 Jahre gegenüber einem konventionellen Planfeststellungsverfahren durch Ausführungsplanung parallel zur Genehmigungsplanung und frühzeitige Einbindung von „betroffenen“ Gemeinden und Verbänden) kann man einschätzen, welche Zeitgewinne bei der Bewältigung der Sanierung und dem Ersatz vieler Brückenbauwerke in Deutschland möglich wären.

Zudem wird angeregt, verstärkt parallele und kollaborative Entscheidungs- und Planungsprozesse zu erlauben. Als Beispiel wird das „Partnerschaftsmodell Schiene“ angeführt.

Zu Nr. 8 (§ 17i Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Im Referentenentwurf werden für die Planfeststellungsverfahren, die der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) dienen, konkrete Fristen und Verfahrensregelungen aufgenommen. Da Planfeststellungsverfahren heute teilweise Jahrzehnte dauern, kann diese Festlegung viele Zulassungsverfahren beschleunigen und wird von der DIHK grundsätzlich unterstützt.

Allerdings beschränkt sich die Regelung auf die wenigen Verkehrswege des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Dadurch werden viele für die deutsche Wirtschaft zentrale Zulassungsverfahren weiterhin ohne Fristenregelung durchgeführt. Unternehmen sind in ihrer Investitionsentscheidung auf verlässliche Zeitpläne für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur angewiesen. Deshalb sollten nicht nur für die ausgewählten Verfahren, sondern alle Zulassungsverfahren verbindliche Fristen zur Zulassungsentscheidung vorgeschrieben werden. Statt der europarecht vorgeschriebenen Zeit von 4 Jahren sollten reguläre Planfeststellungsverfahren kürzer – etwa in 3 Jahren – entschieden werden. Für die Zulassung von Änderungen oder dem Ausbau bestehender Fernstraßen und Projekte mit geringerer Größe sollten Fristen von 1 bis 2 Jahren vorgesehen werden.

Wir schon zu § 9 FStrG angemerkt, sollten zusätzliche Zustimmungsfiktionen für die Entscheidung beteiligter Behörden festgelegt werden. Hier sollte sich das FStrG am Bundesimmissionsschutzgesetz orientieren, das eine Rückmeldung der Behörden von vier Wochen vorsieht.

Zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 1 Fernstraßenausbaugesetz)

Nach dem Vorbild des LNG-Beschleunigungsgesetzes sieht der neue § 1 Absatz 3 im Fernstraßenausbaugesetz die Festlegung vor, dass bestimmte Verkehrsprojekte der Anlage 2 im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Diese Festlegung hat im Bereich der Windenergie (bspw. beim Denkmal- und Artenschutz) nachweislich beschleunigende Wirkung auf die Genehmigungsverfahren erzielt. Die Zulassungsverfahren im Verkehrsbereich werden durch vergleichbare Probleme verzögert und sollten durch diese gesetzliche Klarstellung beschleunigt werden.

Allerdings enthält die Anlage 2 des Referentenentwurfs nur 148 Projekte, die einen kleinen Teil des Bundesverkehrswegeplans darstellen. Diese Auswahl erscheint vielen Industrie- und Handelskammern als deutlich zu gering. Die nicht aufgeführten Projekte, die in der derzeitigen Planungs- und Genehmigungspraxis regelmäßig das überragende öffentliche Interesse begründen, könnten dadurch benachteiligt werden. Die Liste ist nach Einschätzung von Industrie- und Handelskammern nicht mehr zeitgemäß. Einzelne Projekte wurden bereits planfestgestellt, andere werden in den Regionen zu

Engpassbeseitigung als besonders dringlich eingestuft, fehlen jedoch auf der Liste. Die einseitige Auswahl benachteiligt zudem einzelne Regionen Deutschlands. Dazu zählen fast der gesamte Norden und Osten und auch einzelne Regionen innerhalb der Bundesländer im Westen und Süden.

Der Bundesverkehrswegeplan wurde nach umfangreicher Öffentlichkeitsbeteiligung und wissenschaftlichen Untersuchungen verabschiedet. Alle in ihm aufgeführten Projekte sollten das überragende öffentliche Interesse begründen. Die Sanierung und Erweiterung aller bedeutsamen Verkehrswege liegen regelmäßig im überragenden Interesse der Wirtschaft. Das macht das Beispiel Rahmedetalbrücke deutlich, durch deren Sperrung eine ganze Region über Jahre stark beeinträchtigt wird. Auch für den Neubau dieser Brücke werden Behörden Zulassungsentscheidungen treffen müssen. Ihnen sollte die Abwägung erleichtert werden, indem das überragende öffentliche Interesse für alle Vorhaben an Bundesfernstraßen gesetzlich festgelegt wird.

Sollte der Bundesgesetzgeber auf Bundesebene keine Einigung in dieser Frage erreichen, sollte er den Landesregierungen zumindest die Ermächtigung einräumen, selbst auf entstehende Bedarfe zu reagieren und das überragende Interesse für bestimmte Projekte festzulegen.

Zu Artikel 3 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEB

Wie bei den Beschleunigungsmaßnahmen im FStrG sollten eindeutige Fristen, Zustimmungsfiktion und Befreiung von Ersatzneubauten auch im AEB umgesetzt werden. Die Fristen für das Planfeststellungsverfahren werden beispielsweise auf das transeuropäische Schienennetz beschränkt. Sie sollten verbindlicher – etwas durch die Rechtsfolge einer Zustimmungsfiktion – und für alle Genehmigungsverfahren im Schienenbereich eingeführt werden. Auch sollte das überragende öffentliche Interesse nicht allein für die in der Anlage genannten Einzelprojekte, sondern für alle mit der Kapazitätssteigerung zusammenhängenden Projekte festgeschrieben werden.

Für die Elektrifizierung der Schienenwege sollten (neben der Befreiung von der UVP) weitere Erleichterungen eingeführt werden. Beispielsweise sollte keine Kosten-Nutzen-Rechnung bei der Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken durchgeführt werden müssen, da diese generell sinnvoll sind.

Zu Artikel 5 Änderung des Bundeswasserstraßen- und Wasserhaushaltsgesetzes

Wie bei den Beschleunigungsmaßnahmen im FStrG sollten eindeutige Fristen, Zustimmungsfiktion und Befreiung von Ersatzneubauten auch im BWG umgesetzt werden.

Ergänzend sollte für die Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen von Wasserstraßen und Häfen das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben werden. Die Schifffahrt ist ein für den Gütertransport und die Verkehrswende bedeutsamer Verkehrsträger. Deshalb ist schwer nachzuvollziehen, warum für diesen das überragende öffentliche Interesse nicht festgeschrieben wird.

Von überragender verkehrlicher Bedeutung für die Binnenschifffahrt, Hafenwirtschaft, Logistik und verladende Wirtschaft wurde dabei beispielsweise das Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ genannt. Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sollte die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zuge der Planungsverfahren für dieses Wasserstraßenvorhaben verbessern.

Zu Artikel 7 Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Wie bei den Beschleunigungsmaßnahmen im FStrG sollten eindeutige Fristen und Zustimmungsfiktion auch im LVG umgesetzt werden. Vor allem im Luftverkehr verzögern der große Umfang an Rückmeldungen in den Beteiligungsverfahren die Kapazitäten der Behörden und ziehen dadurch die Verfahren in die Länge. Hier sollte durch einen Anspruch auf eine maximale Dauer für einen Verfahrensschritt deutlich gemacht werden, dass die zuständigen Mittelbehörden die notwendigen Ressourcen für eine angemessene Verfahrensdauer zu schaffen haben.

Die Fristenregelungen sollten jedoch nicht nur auf die 11 ausgewählten Verkehrsflughäfen bezogen werden. Viele weitere internationale und regionale Verkehrsflughäfen erfüllen für die regionale Wirtschaft wichtige Funktionen und sollten bei der Genehmigung nicht schlechter gestellt werden.

Zu Artikel § 4 Änderungen bei Umweltverträglichkeitsprüfungen

Wie für die LNG-Terminals sollte auch für wichtige Sanierungen und Ersatzneubauten die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) entfallen. Diese Ausnahme ist europarechtlich zulässig und aufgrund der Dringlichkeit der Vorhaben auch begründet. Durch eine generelle Ausnahme kann die Festlegung und Prüfung entfallen und es würde die Zulassung davon betroffener Projekte zusätzlich beschleunigen.

Wie bereits zum § 17 FStrG angemerkt, sollte sich die Befreiung allerdings nicht allein auf Brückenbauwerke beschränken, sondern alle unselbstständigen Ausbaumaßnahmen in geringerem Umfang von der UVP-Pflicht befreien.

Weitere Beschleunigungsmaßnahmen

Der Referentenentwurf sieht eine Reihe von Beschleunigungsmaßnahmen nicht vor, die im Koalitionsvertrag oder im LNG-Beschleunigungsgesetz beschlossen wurden.

- **Beschleunigungsmaßnahmen im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG):** Bisher sehen die Beschleunigungsmaßnahmen viele Ausnahmen in den Fachgesetzen vom allgemeinen Verfahrensrecht vor. Dies führt zu einer unübersichtlichen und komplexen Regelungsfülle, die von den Vorhabenträgern und Behörden kaum mehr überblickt werden kann. Deshalb sollten besonders die Fristen- und Stichtagsregelungen einheitlich im VwVfG umgesetzt werden.
- **Vorzeitiger Bau- und Betriebsbeginn:** Wie bei der Erleichterung der Brennstoffumstellung sollte die Zulassungsbehörde den vorzeitigen Bau- und Betriebsbeginn zulassen, wenn sie nach einer ersten (sog. summarischen) Prüfung zu der Erkenntnis gelangt, dass das Vorhaben zulässig ist. So können diese Abschnitte bereits gebaut und sogar befahren werden, bis die endgültige Zulassungsentscheidung für alle Einzelheiten im Detail getroffen wird.
- **Zustimmungsfiktion in allen Zulassungsverfahren:** Der Referentenentwurf enthält eine Zustimmungsfiktion nur für die Zulassung von baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen. Unternehmen aus dem Infrastrukturbereich berichten, dass die Zustimmung der beteiligten Behörden auch die übrigen Zulassungsverfahren für Verkehrswege häufig verzögert. Deshalb sollte dieses Instrument auf alle Zulassungsverfahren ausgeweitet werden. Erheben die Behörden (bspw. Bau, Natur- oder Gewässerschutz) innerhalb von 4 Wochen keine Einwände gegen einen Antrag, soll die Zulassungsbehörde von deren Zustimmung ausgehen müssen.

Erleichterung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen: Das LNG-Beschleunigungsgesetz sieht vor, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis zu zwei Jahre nach der Erteilung der Zulassungsentscheidung festgesetzt und weitere drei Jahre später umgesetzt werden können. Dies beschleunigt die Verfahren erheblich, ohne dass der Naturschutz benachteiligt wird. Diese Verfahrenserleichterung kann jedoch viele Monate der langwierigen Festsetzungen der Maßnahmen auf die Zeit nach der Zulassungsentscheidung verlegen und die Verfahren so deutlich verkürzen. Eine vergleichbare Regelung sollte deshalb in die Fachgesetze aufgenommen werden.

Schnellere Gerichtsverfahren: Die jüngste Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) enthält viele Maßnahmen für schnellere Gerichtsverfahren zu Streitigkeiten bedeutsamer Infrastrukturvorhaben. Die Maßnahmen beschränken sich im Verkehrsbereich allerdings auf Planfeststellungsverfahren, von denen die Ersatzneubauten von Brücken ausgenommen sind. Aufgrund der herausragenden Bedeutung dieser Sanierungsmaßnahmen sollten sie mit in den § 48 VwGO aufgenommen werden.

E. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

[REDACTED]
Leiter des Referats Umwelt- und Rohstoffpolitik

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
Referat Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft

[REDACTED]
[REDACTED]

F. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.