

Stellungnahme 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

Berlin, 26.04.2023

Vorbemerkung

Der Infrastrukturausbau in Deutschland dauert lange. Vor allem bei neuen Schienenstrecken dauert es zum Teil 30 Jahre oder noch länger, bis sie in Betrieb gehen. Daher ist es grundsätzlich richtig, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Dieses hat die Bundesregierung bereits in den vergangenen Jahren mit mehreren Beschleunigungsgesetzen versucht, ein Nachweis, ob Verfahren inzwischen schneller sind, ist sie bis heute schuldig. Vielmehr sind es neben noch bestehenden bürokratischen Hürden vor allem fehlende Personalkapazitäten in Planungs- und Genehmigungsbehörden aber auch bei den Baufirmen, die zu langen Umsetzungszeiten führen.

Angesichts der Herausforderungen beim Klimaschutz, der begrenzten Finanzmittel sowie fehlendem Personal sollten die Kapazitäten auf die Projekte gebündelt werden, die sowohl dem Erhalt der Infrastruktur dienen als auch die Verkehrswende voranbringen. Denn wenn man alles beschleunigen will, beschleunigt man am Ende gar nichts.

Für den VCD steht somit grundsätzlich außer Frage, dass auch bei Planungsbeschleunigungen der Klima- und Umweltschutz nicht unter die Räder kommen darf. Unter diesem Aspekt ist auch der Entwurf für ein weiteres Planungsbeschleunigungsgesetz zu betrachten.

Anmerkungen im Einzelnen

Artikel 1: Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Der VCD begrüßt, dass nun vor allem die Sanierung der Infrastruktur verstärkt angegangen werden soll. Dies ist vor allem bei maroden Brücken dringend geboten. Allerdings sehen wir es in diesem Zusammenhang kritisch, dass künftig ermöglicht werden soll, Brücken im Vorgriff auf einen geplanten Ausbau auszubauen, ohne dafür ein Planfeststellungsverfahren (§17) und eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Artikel 10) durchzuführen. Dies birgt die Gefahr einer faktischen Präjudizierung der Entscheidung über den späteren Streckenausbau, insbesondere im Vorgriff auf Ausbau, der nur im weiteren Bedarf steht. Wir sehen zudem durch den Verzicht auf eine UVP europarechtliche Bedenken, was die Vereinbarkeit mit der UVP-Richtlinie angeht.

Artikel 2: Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes:

Mit der neuen Anlage 2 wird für insgesamt 148 Projekte zum Bau oder der Änderung einer Bundesfernstraße ein „überragendes öffentliches Interesse“ festgesetzt. Diese Projekte sollen zudem der öffentlichen Sicherheit dienen.

Wir wenden uns ausdrücklich gegen dieses pauschale Vorgehen. Damit werden Fakten geschaffen, ohne die einzelnen Projekte zuvor auf ihre Relevanz und Klimaverträglichkeit zu prüfen. So umfasst die Anlage 2 zahlreiche Projekte, die den mehrspurigen Ausbau von Autobahnabschnitten vorsehen. Dieser Ausbau stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar, zum Teil sind auch wertvolle Naturgebiete betroffen. Der Ausbau konterkariert auch das Flächenverbrauchsziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Darüber hinaus regt sich vielerorts zunehmend politischer Widerstand gegen diese Planungen, die z.T. aus dem letzten Jahrtausend stammen und nicht mehr zeitgemäß sind.

Zu hinterfragen ist zudem, warum gerade der Ausbau von Straßen in überragendem öffentlichem Interesse ist und der öffentlichen Sicherheit dienen soll. Eine Begründung wird hier nicht angeführt. Offen ist auch, ob dieser Status tatsächlich zu einer Planungsbeschleunigung führt. Vielmehr scheint es, dass damit vor allem im Rahmen der planerischen Abwägung das Interesse am Straßenausbau gegenüber anderen Belangen höhergewichtet werden soll.

Der VCD fordert: Die in der Anlage 2 aufgeführten Projekte dürfen nicht ungeprüft in ein überragendes öffentliches Interesse eingestuft werden. Vielmehr braucht es klare Kriterien und Vorgaben, welche Projekte tatsächlich einem überragenden öffentlichen Interesse dienen und weder dem Klimaschutz noch Umwelt- und Naturschutzbelangen entgegenstehen. Das gebieten auch die Vorgaben aus dem Klimaschutzgesetz und der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts von 2021.

Artikel 3: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und Artikel 4: Änderung des Bundschienenwegeausbaugesetzes

Die mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz vorgesehenen Änderungen zum schnelleren Ausbau der Schiene begrüßen wir. Hier verfolgt das überragende Interesse ein klares Ziel: der Verlagerung auf die Schiene und damit dem Klimaschutz. In den letzten Jahren der Personen- und Güterverkehr der Bahnen enorm zugenommen, das Schienennetz ist aber nicht in gleichem Maße gewachsen, viele Strecken wurden sogar abgebaut. Die Folge: Fehlende Kapazitäten und der auch im Schienennetz aufgelaufene Sanierungsstau machen einen störungsfreien und pünktlichen Zugbetrieb zunehmend unmöglich. Dabei hat auch diese Bundesregierung mehrfach das Ziel bekräftigt, den Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil der Güterbahnen auf 25 Prozent zu steigern. Basis für einen attraktiven Schienenverkehr ist der Deutschlandtakt. Damit dieser schnell realisiert werden kann, sind vorrangig die Maßnahmen zu beschleunigen, die auch die Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagen hat.



Mobilität für Menschen.

Wir begrüßen auch, dass Schienenprojekte, die Verbindungen im Rahmen der Transeuropäischen Netze Verkehr (TEN-V) darstellen, ebenfalls beschleunigt werden sollen. Aus unserer Sicht fehlen aber wichtige Projekte, wie die Verbindungen Berlin–Danzig und Freiburg–Colmar. Beide Strecken haben die polnische bzw. französische Regierung für den TEN-V angemeldet. Die deutsche Seite hat das bisher nicht vorgenommen. Beide Strecken sind internationale Schienenfernverkehrsverbindungen (Freiburg–Colmar findet sich zudem im Annex des neu aufgelegten deutsch-französischen Freundschaftsvertrages.). Deshalb fordern wir, diese Verbindungen zusätzlich in die Liste aufzunehmen.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Wallstr. 58

10179 Berlin

www.vcd.org