

## **Stellungnahme des BUND zum Entwurf des Investitionsbeschleunigungsgesetzes**

### **Grundsätzliches**

Aufgrund der vom BMVI gesetzten extrem kurzen Stellungnahmefrist von 3 Werktagen mitten in der Ferienzeit im August ist eine ausführliche Stellungnahme für einen ehrenamtlich geprägten und interdisziplinär arbeitenden Verband wie dem BUND nicht möglich. Der BUND reicht deshalb lediglich eine Kurzstellungnahme zum Investitionsbeschleunigungsgesetz ein. Grundsätzlich lassen diese wiederholt extrem kurzen Fristen ein Desinteresse des Bundesverkehrsministeriums an Stellungnahmen von Umwelt-NGO erahnen.

Der BUND kritisiert, dass seit nunmehr fast 30 Jahren Einschränkungen von Beteiligungsrechten der Umweltverbände und der rechtsstaatlichen Kontrolle von Infrastrukturprojekten vorgenommen werden, ohne jemals die tatsächlichen Ursachen langer Planungs- und Umsetzungsdauern von Infrastrukturprojekten untersucht zu haben. Im Jahr 2004 wurde der letzte Erfahrungsbericht zur Planungsbeschleunigung vorgelegt. Seither gibt es keine Evaluation von Wirkungen der einzelnen getroffenen Maßnahmen. Stattdessen versuchten es die unterschiedlichen Bundesregierungen mit immer hektischeren neue Gesetzgebungsverfahren zur Planungsbeschleunigung, die aber bis heute offenbar weitgehend wirkungslos blieben. Auch die aktuellen Forderungen nach immer weiteren Beschleunigungsmaßnahmen zeugen nicht unbedingt von Sachkenntnis, wie z.B. der „11 Punkte Plan für schnelleres Planen und Bauen“ von fünf Mitgliedern der CDU/CSU im Bundestag und im Landtag NRW vom 13.9.2019 zeigt. Dort werden auch Beschleunigungsmaßnahmen gefordert, die bereits umgesetzt wurden. Bei der Unzahl von zehn oder mehr Artikelgesetzen zur Planungsbeschleunigung ist dies aber durchaus verständlich; die Rechtsmaterie könnte kaum unübersichtlicher sein.

Ohne eine Ursachenanalyse wirken die Gesetzesvorhaben der Vergangenheit ausgesprochen konzeptionslos, und offenbar waren die meisten Beschleunigungsgesetze bisher auch weitgehend wirkungslos. Die aktuelle große Koalition hat sich die Umweltverbände als Sündenböcke für die langen Planungszeiten auserkoren, um ihre Eigenverantwortung auszublenden. Zu nennen ist hier vor allem die fehlende Priorisierung und schlüssige und verständliche Argumentation bundesweiter Investitionsprojekte und deren Problemlösungsbeiträge auf der Netz- und Projektebene. Dies ist aus Sicht des BUND eine der Hauptursachen langer Planungsauern.

Hinzu kommt, dass die letzten beiden Bundesregierungen keine Maßnahmen zur Implementierung einer frühen und guten Öffentlichkeitsbeteiligung als Instrument der Planungsbeschleunigung auf den Weg gebracht haben. Das Versprechen der GroKo 2013, gesetzliche Planungsstandards für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung einzuführen wurde nicht erfüllt. Dort hieß es: „Verkehrsinfrastrukturprojekte brauchen Akzeptanz und Transparenz. Wir werden deshalb die Bürgerbeteiligung in der Vorphase der Planfeststellung weiter verbessern und hierfür verbindliche Qualitätsstandards gesetzlich festschreiben.“

In die gleiche Richtung gehen Aussagen des 2018er Koalitionsvertrags "die Bürgerbeteiligung zu stärken". Bis heute gibt es weder die angekündigten Qualitätsstandards noch eine qualitative Verbesserung oder Stärkung der Bürgerbeteiligung.

Statt einer Stärkung der Bürgerbeteiligung wird eine gute Öffentlichkeitsbeteiligung systematisch erschwert. Bei über 1000 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan 2030 alternativlos gesetzten Fernstraßenprojekten des Bundes mit Planungsrecht wurde durch das Fernstraßenausbaugesetz eine Verbindlichkeit erzeugt. Alternativen dürfen nun, so die offizielle Interpretation, nicht mehr geprüft oder in Betracht gezogen werden. Auch vor Gericht können diese wegen des gesetzlich vorgegebenen Bedarfs nicht mehr in Frage gestellt werden. Auch bestehende Planungsfehler können derzeit nur noch vor Gericht geheilt werden. Das Resultat ist, dass Vorhabenträger keine Motivation mehr haben Vorschläge und Alternativen frühzeitig in der Öffentlichkeitsbeteiligung einzubringen, sondern diese zurückzuhalten um sie, wenn nötig, dann vor Gericht vorzutragen.

### **Anmerkungen zu einzelnen Punkten des Investitionsbeschleunigungsgesetzes**

Der BUND begrüßt, dass die Beschleunigungsmaßnahmen im Investitionsbeschleunigungsgesetz auf die Themen Eisenbahnstrecken und Windenergie beschränkt wurden und keine klimaschädlichen Projekte beschleunigt werden. Es ist elementar, dass diese Einschränkung dauerhaft bestehen bleibt und dies auch im Gesetz festgeschrieben wird.

Die Eingangszuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte bzw. der Verwaltungsgerichtshöfe der Länder kann wegen deren Spezialisierung, durchaus beschleunigend wirken. Aber nur dann, wenn diese zukünftig auch ausreichend personell ausgestattet werden. Auch an die Notwendigkeit einer besseren personellen Ausstattung des Bundesverwaltungsgerichts sei an dieser Stelle erinnert. Der BUND hatte dies bereits im Innovationsforum Planungsbeschleunigung gefordert.

Bei der Freistellung von der Genehmigungspflicht für die nachträgliche Elektrifizierung von Schienenstrecken und weiterer kleiner Baumaßnahmen schlägt der BUND vor, viel stärker als bisher auf Kooperation mit den örtlichen Umweltverbänden zu setzen und mit den bundesweiten NGO plus Vorhabenträger und Sachverständigen eine konkrete Bestimmung der Fälle und räumlichen Situationen (Betroffenheit von Schutzgebieten etc.) zu entwickeln. Dadurch könnte ermittelt werden, in welchen Fällen dann tatsächlich auf eine UVP-Vorprüfung verzichtet werden kann. Das neu zuständige Eisenbahn-Bundesamt betreibt einen erheblichen Aufwand, der durch Standardisierung reduziert werden könnte. Eine grundsätzliche Aufhebung der Genehmigung ohne Kenntnis der Auswirkungen geht nach Auffassung des BUND allerdings zu weit.

Art. 2 spezifiziert für das AEG die Fälle, in denen die UVP-Pflicht aufgehoben wird (Oberleitungsbau, Digitalisierung/Signaltechnik, ERMTS etc.) Das ist ein richtiger Ansatz, aber auch hier müssen die Eingriffe näher spezifiziert und typologisiert werden, um eine missbräuchliche Auslegung der Regelung zu verhindern.

Artikel 4 ROG sieht vor, dass das Raumordnungsverfahren (ROV) zukünftig nur noch auf Antrag des Trägers der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme durchgeführt wird und enger mit dem Zulassungsverfahren verzahnt wird. Leider wird über die Rolle des ROV bereits seit 1991 diskutiert, ohne bis heute Klarheit über den Status des ROV zu haben. Soll es gestärkt oder aufgegeben werden?

Der BUND fordert die Durchführung und auch die Aufwertung des ROV einschließlich früher Öffentlichkeitsbeteiligungen, da dort noch Spielräume für Alternativen sind, später im PFV gibt es diese nicht mehr. Auch die ROV-Änderung von 2017 schlägt das so vor.

Daran z.B. direkt ein PFV anzuschließen kann sinnvoll sein, während eine Parallelführung von ROV und PFV keinen Sinn macht. Ob sich alle Betroffenen einig sind oder doch Alternativen gefordert werden, zeigt sich ohnehin meist erst im Verfahren selbst.

Der Verzicht auf die aufschiebende Wirkung bei Infrastrukturvorhaben, die überregionale Bedeutung haben, ist zu unbestimmt formuliert. Schon jetzt haben Klagen gegen Baugenehmigungen keine aufschiebende Wirkung.

Die gesetzliche Anordnung des Sofortvollzugs für die Zulassung von Windenergieanlagen an Land bedeutet nur, dass generell ein öffentliches Interesse am Sofortvollzug angenommen wird. Leider werden keine Begründungen dafür gegeben. Die Anordnung des Sofortvollzugs ist aber bereits heute die Regel. Dagegen kann mit einem Eilverfahren vorgegangen werden. Daher erschließt sich der Sinn dieser Regelung nicht.

06. August 2020

**Kontakt und weitere Informationen:**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)  
Bundesgeschäftsstelle  
Kaiserin-Augusta-Allee 5  
10553 Berlin  
[www.bund.net](http://www.bund.net)  
[bund@bund.net](mailto:bund@bund.net)