

Stellungnahme

AMÖ Bundesverband
Möbelspedition und
Logistik (AMÖ) e.V.

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

An das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschließlich mit elektronischer Post an:
Referat G 10

Bearbeitungsstand: 4. November 2019

Herausgeber:
Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
65795 Hattersheim / Main, Schulstraße 53
Telefon: (0 61 90) 98 98 13; Telefax: (0 61 90) 98 98 20
Internet: www.amoe.de / www.umzug.org; E-Mail: info@amoe.de



Der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich.

Die außerordentlich eng gesetzte Frist zur Abgabe der Stellungnahme lässt allerdings eine intensive Befassung mit dem Beratungsgegenstand nicht zu. Insofern beschränkt sich unsere Stellungnahme lediglich auf Teilaspekte des Gesetzesentwurfes.

Grundsätzliches

Der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. hat bereits in der Vergangenheit sehr lange Planungszeiten bei Infrastrukturprojekten kritisch angemerkt. Die teilweise sehr lange Zeit zwischen Beginn der Planungen bis zum Abschluss von Maßnahmen und der Übergabe und Integration von Bauwerken in die bestehende Infrastruktur nimmt sehr oft überdurchschnittlich viel Zeit in Anspruch, so dass diese Projekte teilweise Generationenprojekte werden. In der Zwischenzeit werden Bürger und Wirtschaft aufgrund mangelhafter Verkehrsflüsse mit hohen direkten und indirekten Kosten belastet.

Der vorgelegte Gesetzentwurf enthält Regelungen, die eine europarechtskonforme Präklusionsklausel neu einführen sowie solche, die die Verfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene verschlanken und damit beschleunigen sollen. Eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren erscheint angesichts der großen Anzahl dringender Infrastrukturvorhaben dringend erforderlich.

Die Bürger werden durch ausreichend lange Vorfristen nicht gehindert, die Maßnahmen intensiv zu prüfen und erforderlichenfalls Rechtsmittel einzulegen. Die Regelungen, nach denen zur Realisierung der Bauvorhaben Einschnitte in der Nutzung des Privateigentums Einschränkungen hinzunehmen sind, erachten wir ebenfalls prinzipiell als tragbar. Dass eine generelle Nutzungsentschädigung nicht zugestanden wird, erachten wir jedoch als kritisch. Diese Regelung solle gegebenenfalls noch einmal überdacht werden. Durch optimiertes Bau- und Baustellenmanagement sollten die Eingriffe in jedem Fall so minimal wie möglich gestaltet werden.

Die vorgesehenen Verschlinkungen begrüßen wir grundsätzlich. Allerdings beziehen sich diese bei Straße und Schiene ausschließlich auf Ersatzneubauten und Sanierungen im Bestand, die nicht zu einer Änderung führen. Aus- und genuine Neubauten unterliegen weiterhin dem bisherigen Recht, mit der Folge auch zukünftig

sehr langer Fristen vom Beginn der Planungen bis zur Übergabe in das Infrastrukturnetz. Hier sehen wir weiterhin Handlungsbedarf.

Zum Gesetzesentwurf im Einzelnen:

I. Artikel 1 - Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Lfd. Nr. 1: Änderung § 18 Absatz 1

Die Klarstellung, dass der Ersatz von bestehenden Betriebsanlagen nur dann genehmigungspflichtig sein soll, wenn der Grundriss der Betriebsanlage wesentlich geändert wird, ist zu begrüßen. Allerdings wird zwischenzeitlich die Infrastruktur nicht mehr lediglich erneuert, indem Komponenten in der eigentlichen Verkehrsinfrastruktur ausgetauscht werden. Im Gegenteil werden im Rahmen von Ersatzmaßnahmen gleichzeitig Leistungssteigerungen realisiert und erzielt, für die dann aber weiter Planungs- und Genehmigungsverfahren notwendig werden. Insofern dürfte der Gesetzesentwurf zwar hilfreich sein, sofern lediglich Komponenten ausgetauscht und erneuert werden, sofern gleichzeitig eine Leistungssteigerung erzielt werden soll, was im System Schiene dringend erforderlich ist und nicht zuletzt mit Blick auf das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung im Vordergrund der Bemühungen stehen müsste, bleibt es jedoch bei den bestehenden Planungs- und Genehmigungsverfahren.

II. Artikel 2 - Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Lfd. Nr. 1: Neuer § 3a - Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung

Die Einschränkungen der Verfügbarkeit über das Privateigentum durch die Nutzung der Grundstücke durch Beauftragte des Straßenbaulastträgers erscheinen nachvollziehbar. Im Gesetzesentwurf wird ausgeführt, dass der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis oder derjenige, dem Rechte zur Benutzung des Eigentums eingeräumt wurden, die Ausübung seines Rechts ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden hat, wobei auf die Interessen des zur Duldung Verpflichteten Rücksicht zu nehmen ist. Zur Wahrung der Akzeptanz dieser Maßnahmen wäre wünschenswert, wenn in diesem Zusammenhang eine deutlichere Schutzfunktion für den Inhaber formuliert wäre. Denn Schadenersatz stehen ihm nur zu, wenn er durch die Handlungen Schäden erleidet. Sofern durch nicht optimales Baumanagement die Einschränkungen aber zeitlich in die Länge gezogen werden, werden womöglich zwar keine unmittelbaren Schäden entstehen, die Einschränkungen der Nutzung könnten aber zu erheblichen temporären Einbußen führen (siehe hierzu auch die

Regelungen im Mietrecht bei einer eingeschränkten Gebrauchsfähigkeit der Mietsache).

Lfd. Nr. 2: Änderung § 17, Absatz 1

Mit dem neuen Satz 2 wird eine erfreuliche Klarstellung umgesetzt. Die Planfeststellungspflicht greift bei Änderungen einer Bundesfernstraßen künftig nur noch, wenn diese um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Was unter einer „erheblichen baulichen Umgestaltung“ zu verstehen ist, wird allerdings nicht gesetzlich definiert. Insofern wird hier zukünftig nur der Rekurs auf die Begründung des Gesetzes helfen.

Eine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr wird demnach auch zukünftig stets zu einem Planfeststellungsverfahren führen. Es entfällt allerdings das Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens bei unwesentlichen baulichen Umgestaltungen einer Bundesfernstraße, wobei beispielhaft rein konstruktive Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse sowie die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Bundesfernstraße ohne Kapazitätserweiterung z. B. im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke aufgeführt werden.

Da Baumaßnahmen, die nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen zielen, regelmäßig die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmengen nicht erhöhen sollen, werden auch hier mit dem Gesetz nur die reinen Erhaltungsmaßnahmen adressiert.

Bauvorhaben, die dem Ausbau oder der Engpassbeseitigung dienen, werden auch zukünftig in vollem Umfang dem bisherigen Genehmigungsverfahren unterworfen bleiben.