

Stellungnahme



Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

19.06.2018

Der DGB bedankt sich für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können. Er begrüßt, dass damit ein wichtiges Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag angegangen wird: „Wir werden ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verabschieden... Durch frühzeitige Bürgerbeteiligung, weniger Bürokratie und gezielten Personaleinsatz wollen wir unsere öffentlichen Verkehrswege schneller planen und bauen.“ (S. 75) Der vorgelegte Entwurf zielt allerdings weitgehend auf die Bürokratie. Die Orientierung „an den zwölf Punkten der Strategie Planungsbeschleunigung“ (ebd.) ist teilweise erkennbar.

Der DGB unterstützt ausdrücklich das Ziel, den **Investitionsstau** bei der Verkehrsinfrastruktur dynamischer abzubauen. Nur eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur kann den reibungslosen Ablauf der Wirtschaftsprozesse gewährleisten und verhindern, dass Beschäftigte noch mehr Zeit zum Arbeitsplatz brauchen, als es die immer längeren Pendlerdistanzen eh schon erforderlich machen. Nicht zuletzt ist die auch aus Gründen des Klimaschutzes sinnvolle Verkehrsverlagerung nicht realisierbar, wenn die Kapazitäten der Schienenwege und Wasserstraßen nicht zügig erhöht werden.

Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen effizienter gestaltet, Doppelarbeiten vermieden werden. Dies gilt – eingedenk ihres Vorrangs im Bundesverkehrswegeplan – insbesondere für die Genehmigung von Ersatzneubauten von Brücken und Schleusen, die in der Strategie Planungsbeschleunigung unter Punkt 2 auch richtigerweise explizit genannt werden. Leider fehlt diese Konkretisierung im Entwurf (§ 17b Abs. 1 Nr. 1 FStrG (S.4) / § 18b AEG (S.7) / § 14b Absatz 2 (neu) WaStrG (S.12)) wie auch in der jeweiligen Begründung (S. 24 / 31 / 37). Sie könnte aber die Akzeptanz erhöhen, gerade wenn bei UVP-pflichtigen Vorhaben auf ein Erörterungstermin verzichtet werden kann (ebd., jeweils voranstehende Nummer).

Zwei Vorhaben zur Straffung von Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten finden beim DGB grundsätzlich Unterstützung: die Einsetzung eines **Projektmanagers**

Deutscher Gewerkschaftsbund
Bundesvorstand
Abteilung Struktur-, Industrie- und
Dienstleistungspolitik

Martin Stuber
Referatsleiter Infrastruktur- und
Mobilitätspolitik

martin.stuber@dgb.de

Telefon: 030 - 24 060-305
Telefax: 030 - 24 060-677

Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

www.dgb.de



und die Einführung einer **vorläufigen Anordnung**, vergleichbar mit §14 Abs. 2 WaStrG auch für Straße und Schiene – sofern sichergestellt ist, dass das „Wohl der Allgemeinheit“ (S. 22) nicht gemindert wird und die vorbereitenden Maßnahmen tatsächlich wieder rückgängig gemacht werden können. Kampfmittelbeseitigungen oder archäologische Grabungen erscheinen hier nicht als ideale Beispiele (ebd.).

Die Ursache des **Investitionsstaus** sollte aber nicht allein darin gesehen werden, dass die endlich verfügbaren Investitionsmittel der öffentlichen Hand für Verkehrsinfrastruktur wegen rechtlicher Vorgaben und langwieriger Verfahren nicht genutzt werden können. Es fehlt auch an entsprechendem **Personal**. In den Planungsabteilungen der Straßenbauverwaltungen wurde massiv Personal abgebaut. Wenn sich dies nicht ändert, dürfte die beschleunigende Wirkung dieses Gesetzes begrenzt sein. Zusätzlicher Personalbedarf wird im Entwurf nur im Hinblick auf die Bündelung der Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt sowie für die Einführung einer vorläufigen Anordnung im Bereich der Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege erlassen.

Der dritte Einflussfaktor für einen schnelleren Abbau des Investitionsstaus ist laut Koalitionsvertrag und auch aus Sicht des DGB eine **frühzeitige Bürgerbeteiligung**. Abgesehen von einer verpflichtenden Veröffentlichung aller Planungsunterlagen und geplanten Baumaßnahmen im Internet (auch verwaltungsökonomisch sinnvoll), wird dieser Aspekt im Entwurf vornehmlich restriktiv behandelt.

Es kann aus Sicht des DGB durchaus sinnvoll sein, für Sanierungen und Ersatzbauten ein **verkürztes Genehmigungsverfahren** zu nutzen. Auch Häfen sind als trimodale Schnittstellen angewiesen auf beschleunigte Genehmigungsprozesse sowohl auf den zuführenden Verkehrswegen, (Schiene, Wasser, Straße) als auch und vor allem bei den hafeneigenen Infrastrukturen. Eine Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße kann nur mit funktionierenden Netzen und Schnittstellen erreicht werden. Aber auch in diesem Fall schafft eine verbesserte Transparenz zur Einbindung der Öffentlichkeit Vertrauen. Gerade bei UVP-pflichtigen Vorhaben kann bezweifelt werden, dass der Verzicht auf die öffentliche Erörterung zu beschleunigtem Bauen führt. Beim Großprojekt Stuttgart 21 führte der Vorwurf der mangelnden Bürgerbeteiligung zu einer Verschärfung der Proteste.

In vielen Fällen werden die Konflikte im Planungsstadium dadurch verschärft, dass bislang eine konsistente **verkehrspolitische Strategie** beim Neu- und Ausbau von Verkehrswegen nicht erkennbar ist. Die in den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen aufgelisteten Einzelprojekte wurden zwar in definierten Verfahren bewertet, doch ist dieses für viele betroffene Bürgerinnen und Bürger nicht transparent. Durch die oftmals isolierte Analyse der einzelnen Projekte fehlt ggf. eine sinnvolle Bewertung im Gesamtkontext. Großzügig geplante Neu- und Ausbauten von Fernstraßen erscheinen im Rahmen des klimapolitischen Kontextes als problematisch. Großprojekte des Schienenverkehrs wurden



in der Vergangenheit nicht immer ausreichend auf ihre positive Netzwirkung überprüft. Um Akzeptanz nicht nur für die notwendigen Bauprojekte, sondern auch für die Planungsvereinfachung selbst zu erhalten, bedarf es einer glaubwürdigen, konsistenten und transparent entwickelten Investitionsstrategie für den Verkehr.

Ein **Masterplan Verkehr**, in dem die sozialökologische Verkehrswende konkretisiert und der Umbau des Verkehrssystems hin zu einem integrierten Mobilitätskonzept deutlich wird, könnte dafür ein geeignetes Instrument sein.

Auch bei verkürzten Genehmigungsverfahren sollten die Vorabinformationen verbessert und ein kontinuierlicher **Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern** geführt werden. Denn ihr Vertrauen in den Staat hat bei großen Bauprojekten spürbar gelitten. Im 21. Jahrhundert wollen sie von Anfang an in Planungsverfahren eingebunden werden, nicht erst bei der Frage des „Wie“, sondern schon beim „Ob“. Wer alle Beteiligten frühzeitig in Planungsprozesse einbindet, wird in der Genehmigungsphase nicht unerwartet auf Widerstand stoßen. Viele Klagen mit aufschiebender Wirkung können vermieden werden.

Das Bundesumweltministerium hat im Mai 2017 u.a. die verstärkte Nutzung von Plangenehmigungen bei UVP-pflichtigen Vorhaben abgelehnt. Keineswegs darf sie wie befürchtet zu einem **Standardabbau bei der Öffentlichkeitsbeteiligung** führen. Dann dürfte sich das Prozessrisiko erhöhen. Nur mit mehr Transparenz im Verfahren, einer verbesserten Bürgerbeteiligung und einer kontinuierlichen Weiterqualifizierung der zuständigen Behörden kann die Akzeptanz gesteigert werden.

Der DGB empfiehlt eine entsprechende Überarbeitung des Gesetzentwurfs, damit die drei im Koalitionsvertrag genannten Aspekte – frühzeitige Bürgerbeteiligung, weniger Bürokratie und mehr Personal – in Ihrer Gesamtheit zu einem schnelleren Abbau des Investitionsstaus und einem auch in Zukunft leistungsfähigen Verkehrssystem beitragen.