

10.11.23

Empfehlungen
der Ausschüsse

Vk - U

zu **Punkt ...** der 1038. Sitzung des Bundesrates am 24. November 2023

Gesetz 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

A

1. Der **federführende Verkehrsausschuss** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**
empfehlen dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes
zuzustimmen.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat ferner, zu dem Gesetz die folgende EntschlieÙung zu
fassen:

2. a) Der Bundesrat begrüÙt grundsätzlich die mit dem Gesetz verfolgten
Beschleunigungsmaßnahmen im Verkehrsbereich.

- b) Der Bundesrat sieht allerdings im Hinblick auf die geografische Verteilung der Maßnahmen mit überragendem öffentlichen Interesse eine Unausgewogenheit. So enthält die abschließende Anlage in Artikel 2 für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen keine Maßnahme in den östlichen Ländern. Diese sind aber gerade im Hinblick auf die notwendige Verzahnung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Richtung Mittel- und Osteuropa von ebenfalls erheblicher Bedeutung. Der Begriff des überragenden öffentlichen Interesses sollte auch diese transeuropäische Dimension widerspiegeln.
- c) Die Bundesregierung wird aufgefordert, zeitnah und in Absprache mit den jeweiligen Ländern auch die in Artikel 1 Anlage 2 aufgeführten Maßnahmen als Projekte im überragenden öffentlichen Interesse zu definieren.
- d) Bei der Schieneninfrastruktur begrüßt der Bundesrat die Erweiterung der Bedarfspläne. Er weist jedoch darauf hin, dass eine realistische zeitnahe Umsetzung erst mit der Aufnahme von Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ erfolgen wird. Er fordert die Bundesregierung daher auf, die Maßnahmen im Unterabschnitt 2 (Potenzieller Bedarf) in Absprache mit den betroffenen Ländern zeitnah dahingehend zu untersuchen, dass eine Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ erfolgen kann.

Begründung:

Eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ist notwendig und wird begrüßt. Bei der Definition von Maßnahmen im überragenden öffentlichen Interesse besteht allerdings eine geografische Unausgewogenheit. So wird die transeuropäische Dimension der Verkehrsinfrastruktur nicht ausreichend abgebildet. Die engere infrastrukturelle Verzahnung mit Mittel- und Osteuropa hat eine überregionale europäische Bedeutung. Im Vergleich zu den grenzüberschreitenden Verbindungen in Richtung Westeuropa besteht sowohl im Hinblick auf die Schienenverbindungen, aber auch auf die Straßenverbindungen in Richtung Mittel- und Osteuropa weiterhin hoher Handlungsbedarf. Diese Verbindungen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan systematisch unterbewertet. Ein darauf fußender Ausschluss bei der Einstufung als Projekte von überragendem öffentlichen Interesse ist nicht sachgerecht.

Für Brandenburg betrifft das insbesondere die Projekte 15 (A12: AD Spreeau (A 10) – Bundesgrenze Deutschland/Polen (-Poznan)) und 16 (A 13: AK Schönefelder Kreuz (A 10) – AD Dresden Nord (A 4)).

Der sechsstreifige Ausbau der BAB 12 / E 30 als wichtigste Straßenverbindung zwischen West- und Osteuropa ist unerlässlich. Ohne einen zeitnahen Ausbau der BAB 12 droht dieser Streckenabschnitt zu einem eklatanten Engpass im europäischen Straßennetz zu werden.

Der sechsstreifige Ausbau der BAB 12 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese Einordnung erfolgte auf der Grundlage der zum Aufstellungszeitpunkt des Bedarfsplans voraussehbaren wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen, das heißt ohne die Ansiedlung von Tesla mit bereits heute mehr als 10 000 Beschäftigten sowie den notwendigen Zulieferungen für derzeit circa 250 000 Pkw pro Jahr sowie deren Auslieferungen. Die vorgenannten Produktionszahlen sollen bis 2025 noch verdoppelt werden und die Beschäftigtenzahl bis auf 40 000 Mitarbeitern ansteigen. Damit hat die Tesla-Ansiedlung in Grünheide in Ostbrandenburg zu einer hohen Flächennachfrage geführt und weitere Ansiedlungen von Zulieferern und Dienstleistern werden erwartet. Der sechsstreifige Ausbau der A 12 ist dabei eine Grundlage für das Funktionieren der Infrastruktur in der Region.

Für die BAB 13 besteht ebenfalls die Gefahr eines eklatanten Engpasses. Durch das Wachstum der Flughafenregion und der damit verbundenen Ansiedlungen großer Logistikzentren im Bereich der BAB 13 wird die Verkehrsbelastung und dabei insbesondere der Lkw-Anteil extrem ansteigen. Bis 2038 sollen die Maßnahmen zur Stärkung der Lausitz umgesetzt sein. Damit werden Wirtschafts- und Industrieansiedlungen ihre Wirksamkeit entfalten. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wird die Nachfrage einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Berlin und der Lausitz Grundlage für das Funktionieren der Einrichtungen in der Region sein.

Für Brandenburg betrifft das insbesondere die Ziffer 18 (ABS Berlin – Münchenberg – Grenze D/PL). Auch hier handelt es sich um eine bedeutende transeuropäische Verbindung Richtung Osteuropa (Balticum), die von überragendem öffentlichen Interesse ist.

Aufgrund seiner immer wichtiger werdenden Brückenfunktion nach Mittel- und Osteuropa sollte auch dem deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum entsprechend Rechnung getragen werden. Auch die Mitglieder der EMK fordern in ihrem Beschluss auf der 92. EMK vom 21. Juni 2023 die Anerkennung der überregionalen Bedeutung bestimmter Strecken, wie zum Beispiel der sogenannten Ostbahn (Berlin-Küstrin), der sogenannten Amerika-Linie (Langwedel, Uelzen-Stendal) oder der Strecke (Nürnberg –) Dresden – Görlitz und damit die Aufnahme in das transeuropäische Netz.

Die Strecke Ostbahn (Linie 203) ist Teil einer Kreuzungs- und Verbindungsstrecke dreier Nord-Süd ausgerichteten europäischen Transportkorridore (Scan-Med, OEM, Baltic-Adriatic). Die Strecke könnte mit der Aufnahme in das TEN-V-Netz Teilstück (Entlastungsstrecke) der europäischen Ost-West-Achse zwischen den Seehäfen der Niederlande über Hamburg-Berlin-Warschau und dem Baltikum über den Nordsee-Ostsee-Korridor (NSB) werden.

Die Strecke ist vor diesem Hintergrund Bestandteil des derzeitigen Antragsentwurfes des europäischen Parlamentes zur Überarbeitung des TEN-V-Netzes. Eine Verabschiedung der Überarbeitung wird noch für 2023 angestrebt. Im

Entwurf des europäischen Parlamentes wird dazu eine Aufnahme in das erweiterte Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V vorgeschlagen.

Die Ostbahn ist ein Korridor von hoher verkehrlicher Bedeutung für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen. Sie gilt als zuverlässige Entlastungsstrecke zur Strecke Berlin – Frankfurt (Oder), welche durch Taktverdichtung seit Dezember 2022 zu extremen Kapazitätsauslastungen führte.

Insbesondere durch die Ansiedlung von Tesla in Grünheide bei Berlin und das weitere Wachstum der grenzüberschreitenden Verkehre nach Polen wird die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) perspektivisch an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Der Ausbau der Strecke über Kostrzyn bietet sich als Alternative ohne weite Umwege an. Zugleich kann auch die Region von einem schnelleren und stabileren Regionalverkehrsangebot profitieren.

Militärisch hat sie ebenfalls hohe strategische Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf den Ukraine-Krieg.

Nicht zuletzt der Fachkräftezugewinn aus dem benachbarten europäischen Ausland muss durch attraktive ÖPNV-Angebote verbessert werden.

Die ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL ist daher in den vordringlichen Bedarf herauf zu stufen und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung unverzüglich vom Bund anzustreben.

3. a) Der Bundesrat begrüßt, dass die Festlegung der Vorhaben, die im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen, durch das Anfügen einer Anlage 2 zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) erfolgt.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass diese Liste der Bundesfernstraßen, für die mit der Änderung des FStrAbG ein „überragendes öffentliches Interesse“ festgelegt wird, nicht abschließend sein kann. Neben den in der Anlage 2 genannten Bundesfernstraßen gibt es weitere Bundesfernstraßen, die diesen für die Anlage 2 maßgeblichen formalen Zusatz „Engpassbeseitigung“ nicht haben, die allerdings ebenfalls der Beseitigung eines Engpasses dienen und an denen somit ein „überragendes öffentliches Interesse“ bestehen müsste.
- c) Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, diese Liste der Anlage 2 FStrAbG in regelmäßigen Abständen zu prüfen und in Abstimmung mit den Ländern fortzuschreiben.

4. a) Der Bundesrat hält eine weitere Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich für dringend erforderlich. Er verweist auf die in seiner Stellungnahme vom 12. Mai 2023 (BR-Drucksache 198/23 (Beschluss)) enthaltenen weiteren, aber bisher nicht aufgegriffenen Vorschläge zur beschleunigten Umsetzung von Vorhaben insbesondere im Bereich der besonders klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.
- b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, zeitnah einen Gesetzentwurf zur vollständigen Umsetzung der vorgeschlagenen Regelungen aus dem Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vom 13. Dezember 2022 und der BR-Drucksache 198/23 (Beschluss) vorzulegen.
- c) Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass der Ausbau des Schienennetzes an den Planungen des Deutschlandtaktes ausgerichtet ist.

Begründung:

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schienen und die Wasserstraßen erfordert, dass deren Leistungsfähigkeit gesteigert wird. Daher sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau und die Modernisierung der Infrastrukturen dahingehend anzupassen, dass die entsprechenden Vorhaben schnellstmöglich umgesetzt werden können. Das Gesetz 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 kann hierzu nur ein erster Schritt sein. Mit dem Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vom 13. Dezember 2022 liegen weitere Vorschläge zur beschleunigten Realisierung von Vorhaben im Bereich Schiene vor, diese sollten schnellstmöglich in gesetzliche Regelungen umgesetzt werden.

Der Deutschlandtakt beruht auf einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Deutschlandtaktes muss sichergestellt werden, dass die Planung und Realisierung der aus dem Zielfahrplan für den Deutschlandtakt abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen an den verkehrlichen Zielen des Deutschlandtaktes ausgerichtet ist, sonst besteht die Gefahr, dass das Konzept Deutschlandtakt Makulatur bleibt.