

Antrag

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Gökay Akbulut, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Dr. André Hahn, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Petra Pau, Victor Perli, Ingrid Remmers, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planungskapazitäten ausbauen, Bürgerbeteiligung wirksamer machen und Aushöhlung durch Maßnahmengesetze verhindern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Zur raum- und umweltverträglichen Umsetzung von Verkehrsprojekten ist es notwendig, dass sich Umweltverbände und Bürger*inneninitiativen aktiv in Planungsprozesse einbringen und planungsrechtlich relevante Entscheidungen einer rechtlichen Prüfung vor Verwaltungsgerichten zugänglich sind.

Fast die Hälfte der Klagen gegen Infrastrukturprojekte sind erfolgreich – im Gegensatz zu anderen Verwaltungsverfahren, wo lediglich 12 Prozent zum Erfolg führen. Die hohe Zahl der erfolgreichen Klagen macht deutlich, dass die Klagemöglichkeit für Verbände ein wichtiges Korrektiv für umweltfachlich unzureichende Planungen ist.

Entgegen den immer wiederkehrenden Verlautbarungen insbesondere der Bauindustrie ist das Verbandsklagerecht zudem kein gewichtiger Grund für die langen Planungs- bzw. Realisierungszeiten von Bauvorhaben, denn nur jedes 58. Vorhaben wird nach Angaben des Umweltbundesamtes überhaupt beklagt.

Dennoch will die Bundesregierung mit dem Verweis auf eine „beschleunigte Realisierung“ von Bauvorhabendurch mit ihrem Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15619) den Rechtsweg für Verbände und Initiativen für zunächst zwölf Verkehrsprojekte faktisch ausschließen, indem für diese Projekte Baurecht nicht durch einen Planfeststellungsbeschluss, sondern per Gesetz hergestellt werden soll.

Da Gesetze im Gegensatz zu behördlich verfügten Planungsentscheidungen (v. a. Planfeststellungsbeschlüsse) effektiv nur vom Bundesverfassungsgericht oder vom Europäischen Gerichtshof überprüft werden können, wird damit dem bewährten Rechtsbehelf für Verbände und Initiativen, nämlich dem Gang vor die verschiedenen Instanzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit, die Grundlage entzogen.

Dies stellt eine inakzeptable Aushöhlung des Rechtsstaates für Verbände und Initiativen dar, welche vom Deutschen Bundestag entschieden abgelehnt wird. Das Vorhaben, für einzelne Verkehrsinfrastrukturvorhaben Baurecht durch Gesetz herzustellen,

muss zu Gunsten effektiver und partizipativer Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung aufgeben werden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. den Entwurf eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes umgehend zurückzuziehen und keine weiteren Initiativen zur Schaffung von Baurecht für einzelne Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz zu ergreifen,
 2. den Bundesverkehrswegeplan zu einer an den Pariser Klimazielen ausgerichteten Mobilitätsplanung umzugestalten, damit die derzeit unzureichenden Planungskapazitäten auf zentrale Infrastrukturprojekte konzentriert werden können,
 3. durch eine bessere Finanzausstattung einen Stellenaufbau für ausreichende Planungskapazitäten in den für die Bundesverkehrswege zuständigen Verwaltungen zu ermöglichen,
 4. verbindlich festzulegen, dass durch die frühe Einbindung der Öffentlichkeit sowie sachgerechte Alternativenprüfungen bei jedem Infrastrukturvorhaben Konflikten möglichst bereits im Vorfeld von Planungsverfahren vorgebeugt wird.

Berlin, den 17. Dezember 2019

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

In den letzten Jahren hat es verschiedene Gesetzesänderungen zur Beschleunigung der Planung und der Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich gegeben. Eine Verkürzung der Verfahren ist dadurch nicht eingetreten. Auch mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz können Planungen nicht beschleunigt werden, da das dort vorgeschlagene Verfahren zur Herstellung von Baurecht durch Gesetz fast identisch mit den bestehenden planungsrechtlichen Verfahrensregeln ist. Vielmehr könnten lange Beratungsverläufe der einzelnen Maßnahmengesetze im Bundestag dazu führen, dass sich die Planungszeit im Vergleich zu einem Planfeststellungsverfahren verlängert. Mit der bloßen Änderung der Rechtsform einer Planungsentscheidung kann das Ziel der Planungsbeschleunigung nicht erreicht werden.

Zu 1:

Die Änderung der Rechtsform bei der Schaffung des Baurechts hat jedoch großen Einfluss auf die von Vorhabenträgern und Bauindustrie oft beklagte Dauer von Klageverfahren gegen Infrastrukturprojekte. Kern des Gesetzentwurfs der Bundesregierung ist die Beschleunigung des Baubeginns von umweltfachlich kritischen Infrastrukturprojekten wie z. B. der Weservertiefung, indem Verbänden und von den Projekten betroffenen Bürgerinnen und Bürgern (sowie entsprechenden Bürger*inneninitiativen) der Rechtsweg systematisch abgeschnitten wird. Dies ist nicht nur den Planungsergebnissen abträglich, sondern ist ein massiver Eingriff in die Grundrechte der Betroffenen, welcher zudem bereits völkerrechtlich ausgeschlossen ist. Gemäß Artikel 8 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte ist der „Anspruch auf einen wirksamen Rechtsbehelf bei den zuständigen innerstaatlichen Gerichten gegen Handlungen, durch die seine ihm nach der Verfassung oder nach dem Gesetz zustehenden Grundrechte verletzt werden“, ein elementares Menschenrecht. Der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes muss daher zurückgezogen werden.

Zu 2:

In der jetzigen Form ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) lediglich ein Konvolut an Verkehrsprojekten, auf dessen Basis keine strategische Netzplanung möglich ist, mit der auch übergeordnete Ziele, allen voran der Klimaschutz, systematisch verfolgt werden können. Dies ist nicht nur klimapolitisch problematisch. Aufgrund unzureichender Priorisierung der im BVWP enthaltenen Projekte werden Planungskapazitäten für nachrangige Projekte gebunden, wodurch angesichts des Mangels an Planungskapazitäten in den Verwaltungen sinnvolle Verkehrsprojekte auf der Strecke bleiben.

Um den Klimaschutz im Verkehr voranzubringen und die derzeit noch knappen Planungskapazitäten zielgerichtet konzentrieren zu können, muss auf Basis des Bundesverkehrswegeplans ein Bundesnetzplan erarbeitet werden, durch den der Wildwuchs an unverbundenen Planungsvorhaben durch eine zielgerichtete Netzplanung ersetzt wird, in deren Mittelpunkt die Verlagerung von Straßenverkehr auf die umweltschonenderen Verkehrsträger stehen muss.

Zu 3:

Klagen von Umweltverbänden sind nicht die Hemmnisse bei der Verkürzung von Planungsfristen. Laut Umweltbundesamt wird nur jedes 58. Vorhaben, welches einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, beklagt (www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/was-ist-dran-an-dem-vorwurf-die-umweltverbandsklage). Der Hauptgrund für die Verzögerung des Baubeginns von Infrastrukturprojekten ist das Fehlen von Planungskapazitäten in den entsprechenden Verwaltungen des Bundes und der Länder. Dies führt nicht nur dazu, dass bei vielen Bauvorhaben, für die Planungsrecht vorliegt, Planungsverfahren nicht einmal begonnen werden können. Auch die Qualität der Planungen leidet unter dem Personalmangel, was Klagen oft unausweichlich macht.

Zu 4:

Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet aktuell meist erst im Planfeststellungsverfahren statt, in welchem die Projekte schon so weit gediehen sind, dass eine Beteiligung nur noch zu Detail- und Ausführungsvarianten möglich ist. Dies führt zu Unverständnis bei der betroffenen Öffentlichkeit und damit zwangsläufig zu Widerständen. Stattdessen ist eine frühe Beteiligung der Betroffenen und der Verbände zwingend, um kritische planungsrelevante Aspekte schon im Vorfeld des eigentlichen Planungsverfahrens identifizieren zu können und damit letztlich die Verfahren zu beschleunigen, indem Klagen unnötig werden.

Die wichtige Rolle der Umweltverbände bei der Infrastrukturplanung hat die Generalanwältin am Europäischen Gerichtshof, der in dem Verfahren gegen eine Beschneidung der Beteiligungsrechte entschieden hat, verdeutlicht: „Eine nichtstaatliche Umweltorganisation ist Ausdruck kollektiver Interessen und verfügt über einen Grad an technischer Sachkunde, die der Einzelne nicht haben kann. Da eine einzige Klage, die von einer nichtstaatlichen Umweltorganisation erhoben wird, eine Vielzahl entsprechender Klagen ersetzen kann, die sonst die Einzelpersonen erhoben hätten, kann das Verfahren rationalisiert, die Zahl gerichtlich anhängiger Klagen verringert und die Effektivität der Rechtsprechung und des Rechtsschutzes [...] gesteigert werden.“ (Urteil des EuGH im „Trianel-Verfahren“ vom 12. Mai 2011 (Rechtssache C-115/09), Schlussanträge der Generalanwältin, Rn. 51).

