

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Tempo machen bei Verkehrsprojekten – Weitere Beschleunigungspotenziale heben

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein gut funktionierendes und ausgebautes Verkehrsnetz ist für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands von entscheidender Bedeutung. Die intakte, leistungsfähige und moderne Infrastruktur – auf der Straße und auf der Schiene, zu Wasser oder in der Luft – stellt die Voraussetzung für die Begegnung von Menschen, den Austausch von Gütern und Dienstleistungen und die internationale Vernetzung dar. Für die Menschen ist sie Garant für soziale Sicherheit und Teilhabe. Für unsere Wirtschaft ist sie Grundlage für eine hohe Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen.

Wenn wir unsere wirtschaftliche Dynamik als einer der führenden Wirtschaftsstandorte und einer der zentralen Verkehrsknotenpunkte in Europa erhalten und stärken wollen, müssen wir Infrastrukturprojekte, insbesondere im Verkehrsbereich, schneller umsetzen. Sie werden aufgrund von sehr langen und komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren oftmals erst Jahrzehnte nach Beschluss über ihre Umsetzung fertiggestellt.

In der 19. Wahlperiode hat der Deutsche Bundestag – gemeinsam mit der unionsgeführten Bundesregierung – vier wesentliche Gesetze mit dem Ziel auf den Weg gebracht, Infrastrukturprojekte schneller umzusetzen. Dieser kontinuierliche Prozess der Beschleunigung von Abläufen ist ein gutes Fundament, um Deutschland wettbewerbsfähig zu halten und Wachstumspotenziale zu schaffen. Mit den Planungsbeschleunigungsgesetzen wurden wichtige Weichen für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren gestellt. Im Bereich Schiene wurden Zuständigkeiten gebündelt und verschlankt sowie Schnittstellen reduziert. Die Digitalisierung wurde im Bereich der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen vorangetrieben und es wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung vereinfacht. Der Öffentliche Personennahverkehr profitiert ebenfalls von den neuen Rechtsgrundlagen, um den Ausbau von U- und Straßenbahnen beschleunigen zu können. Zudem haben die vier Gesetze die Grundlage dafür gelegt, die Akzeptanz und rasche Umsetzung bedeutender Infrastrukturprojekte bei Verfahren von Ersatzneubauten zu erhöhen. Mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz wurden schließlich unter anderem die Umweltverträglichkeitsprüfung erleichtert und das Raumordnungs- sowie das Verwaltungsgerichtsverfahren verschlankt.

Die Umsetzung beziehungsweise die Anwendung dieser gesetzlichen Grundlagen gilt es jetzt sicherzustellen. Darüber hinaus ist eine erneute große Kraftanstrengung notwendig, um weitere Potenziale der Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauverfahren zu heben. Es geht darum, die wirtschaftliche Prosperität von Morgen sicherzustellen.

Neben einer weiterhin hohen Investitionslinie für Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich als Grundlage des Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlaufs bedarf es der weiteren Optimierung von Planungsprozessen und anderen Faktoren, um eine schnellere Realisierung von Verkehrsprojekten zu ermöglichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. konsequent und unverzüglich weitere Maßnahmen zur maximalen Beschleunigung der Prozesse und Verfahren bei der Planung, bei der Genehmigung und beim Bau von Infrastrukturprojekten voranzutreiben;
2. § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zu novellieren und den Fokus auf Maßnahmen zu legen, die dem Erhalt und dem Ausbau der Infrastruktur mit sofortiger Wirkung dienen,
 - a. im Falle des Ersatzes einer notwendigen Trasse sowie einer baufälligen Brücke durch ein in Größe und Funktion baugleiches Bauwerk auf das Planfeststellungsverfahren zu verzichten und festzulegen, dass im Rahmen eines Ersatzbaus keine Änderung im Sinne des § 17 FStrG vorliegt,
 - b. sicherzustellen, dass Planfeststellungsfreiheit auch den Verzicht auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere bei Ersatzbauten, umfasst,
 - c. die Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung sowie Verbesserung durch Baumaßnahmen an Verkehrswegen ohne umfassende erneute Genehmigungsverfahren zu ermöglichen,
 - d. eine Anlage zu § 17 FStrG aufzunehmen, in der Fallgruppen zur Freistellung von Planfeststellungsverfahren unterschieden werden, um die rechtliche Bewertung zur Realisierung von Ersatzbauten zu unterscheiden. Hierunter fallen der Ersatzneubau ohne Ausbau (identisch) und mit Ausbau (erweitert) sowie das Bestandsbauwerk mit parallel verlaufendem Neubauwerk (vollseitiger Ersatzbau),
 - e. eine Ergänzung analog zu § 17 Absatz 1 Satz 3 vorzunehmen, die den Ersatz eines baufälligen Brückenwerkes in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs ermöglicht,
 - f. eine Generalklausel in § 17 FStrG aufzunehmen, die notwendige Brückensanierungsmaßnahmen in der Regel nicht als „Änderung“ i. S. d. Absatzes 1 Satz 2 geltend macht;
3. § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zu novellieren und den Fokus auf Maßnahmen zu legen, die dem Erhalt und dem Ausbau der Infrastruktur mit sofortiger Wirkung dienen,
 - a. § 18 Absatz 1a Nummer 1 AEG dahingehend zu ändern, dass die Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung ohne die Einschränkungen räumlich begrenzter Anpassung, insbesondere auch von Tunneln mit nicht nur geringer Länge möglich ist,
 - b. § 18 Absatz 1a AEG zu erweitern, um neben Oberleitungen auch die gesamte Infrastruktur für CO₂-reduzierende Antriebsarten von der Planfeststellung auszunehmen. Hierzu gehören ebenso Umrichter- oder Unterwerke für die Einspeisung des Bahnstroms sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für hybride oder wasserstoffbasierte Antriebsformen,

- c. § 18 Absatz 1a Nummer 3 AEG dahingehend zu konkretisieren, dass Bahnsteigverlängerungen und dem barrierefreien Ausbau dienende Bahnsteigverbreiterungen einschließlich der dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen, insbesondere dem Ändern von Signalen, Gleisen und Weichen oder Oberleitungen ebenso wie Ersatzneubauten mit Anpassung der Gleislage erfasst sind (z. B. Ersatz eines Mittelbahnsteigs durch zwei Außenbahnsteige mit barrierefreier Zuwegung),
 - d. sicherzustellen, dass Planfeststellungsfreiheit auch den Verzicht auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere bei Ersatzbauten, umfasst. Insbesondere § 14a Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dahingehend anzupassen, dass auch die Änderung mehrerer Bahnsteige im Sinne von § 18 Absatz 1a Nummer 3 AEG einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bedarf,
 - e. eine Anlage zu § 18 AEG aufzunehmen, in der Fallgruppen zur Freistellung von Planfeststellungsverfahren unterschieden werden, um die rechtliche Bewertung zur Realisierung von Ersatzbauten zu unterscheiden. Hierunter fallen der Ersatzneubau ohne Ausbau (identisch) und mit Ausbau (erweitert) sowie das Bestandsbauwerk mit parallel verlaufendem Neubauwerk (vollseitiger Ersatzbau),
 - f. eine Ergänzung analog zu § 18 Absatz 1 Satz 3 AEG vorzunehmen, die den Ersatz eines baufälligen Brückenwerkes in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs ermöglicht;
4. die „Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengepässe“ des § 17e Nummer 5 FStrG in die Anlage zu § 17e FStrG betreffend die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts aufzunehmen;
 5. die Grobplanung, Planfeststellung oder das Schaffen von Baurecht ohne Planfeststellung und Ausführungsplanung so weit wie möglich zu parallelisieren;
 6. rechtsverbindliche Standards im Genehmigungsverfahren zu setzen, indem unklare Begrifflichkeiten standardisiert werden, um Rechtssicherheit zu gewährleisten;
 7. § 74 Absatz 6 Nummer 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) mit einer katalogartigen Aufzählung zu konkretisieren, unter welchen Voraussetzungen Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden;
 8. die zuständigen Bundesbehörden anzuweisen, das Instrument der Plangenehmigung, insbesondere bei Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu nutzen;
 9. die Schaffung von Baurecht durch Gesetz als wirksame Beschleunigung für besonders kritische Infrastrukturprojekte voranzutreiben,
 - a. in dem die Kataloge der §§ 2 und 2a des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) durch die Aufnahme von systemrelevanten Infrastrukturprojekten im Sinne des § 17 FStrG erweitert werden,
 - b. und die dafür notwendigen Investitionsmittel bereits im Bundeshaushalt 2022 zu etatisieren;
 10. Baurecht durch Unterbleibensentscheidung oder Plangenehmigung zu schaffen. Das soll durch eine Vorrangregel für die Plangenehmigung sowie durch Praxisleitfäden verstärkt werden. Dieses Instrument ist auch bei bestehender Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu nutzen;
 11. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, die Richtlinie 2011/92/EU (UVP-RL) dahingehend zu ändern, bestehende Auslegungsfragen zu klären und die Rechtssicherheit zu fördern. Hierfür muss als Grundlage ein Leitfaden erstellt werden, der eine Präzisierung der Vorgaben im Richtlinien text vornimmt;

12. das Unionsrecht, insbesondere die Aarhus-Konvention und weitere einschlägigen EU-Normen, anzupassen, um schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu ermöglichen;
13. die materielle Präklusionsregelung zur zeitlichen Beschränkung wiederherzustellen;
14. die Begrenzung des nationalen Naturschutzrechts auf die Vorgaben der Regelungen der Europäischen Union zeitnah vorzunehmen;
15. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, regelmäßig die Anhänge der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der Europäischen Union mit tatsächlich gefährdeten Tier- und Pflanzenarten wissenschaftlich fundiert zu aktualisieren;
16. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, die Vogelschutzrichtlinie dahingehend zu überarbeiten, dass projektbezogene Verbote sich ausschließlich auf nachweislich gefährdete Arten beschränken;
17. eine Anlage in das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) sowie in das AEG aufzunehmen, die einen priorisierten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und die Schienenwege des Bundes umfasst;
18. die im Koalitionsvertrag angekündigte Neupriorisierung der Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplans auszusetzen, um die geplanten Straßenbau-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte nicht auszubremsen;
19. die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass beim Ausbau der Radinfrastruktur künftig auf eine UVP bei der Planung verzichtet werden kann;
20. Planung, Genehmigung und Bau von Infrastrukturprojekten zu digitalisieren, indem das Building Information Modeling (BIM) verbindlich als Standard eingesetzt wird;
21. Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen mit besonderem Fokus auf Wissensvermittlung und -transfer für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes im Hinblick auf BIM zu schaffen;
22. die rechtlichen Voraussetzungen zur weiteren Digitalisierung der Planungsunterlagen zu schaffen, die die Papierform ersetzen sowie die rechtlichen Voraussetzungen zur Nutzung der Blockchain-Technologie festzulegen;
23. die funktionale Ausschreibung bei besonders dringlichen Instandsetzungsmaßnahmen oder bei Ersatzbauten als Standard einzusetzen sowie – alternativ – die Nutzung von Mischlosenvergaben zu ermöglichen;
24. weiterhin Maßnahmen im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) zu ermöglichen;
25. Bonus-Malus-Regelungen in Bauverträgen verbindlich einzuführen;
26. Regelungen zu schaffen, dass eigene Vorschläge der Bauindustrie zur schnelleren Realisierung von Verkehrsprojekten stärker berücksichtigt werden;
27. eine frühzeitige Bürgerbeteiligung zu ermöglichen, die die verschiedenen Interessen in einem vorgelagerten Stadium bündelt;
28. die Einführung einer Stichtagsregelung umzusetzen, sodass veränderte Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses keine Berücksichtigung mehr finden;
29. ein Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung auf Bundesebene zu schaffen, das projektbezogen zwischen staatlichen und privaten Interessen vermittelt;
30. die Kapazitäten durch mehr Personal und eine bessere finanzielle Ausstattung in den Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie in den Gerichten im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel in den entsprechenden Einzelplänen des Bundeshaushaltes zu verbessern beziehungsweise zu erhöhen;

31. das vereinfachte, direkte Vergabeverfahren (ohne vorherige Anhörung) nach Artikel 32 der EU-Vergaberichtlinie aufgrund „äußerster Dringlichkeit“ bei kritischen Infrastrukturprojekten – wie insbesondere Ersatzbauten – durchzuführen;
32. das nationale Beschaffungs- und Vergaberecht zu überarbeiten, um schnellere Planungs-, Genehmigungs- und Bauverfahren zu ermöglichen und die Schwellenwerte für beschränkte Ausschreibungen und freihändige Vergaben anzupassen;
33. eine Regelung über einheitliche Kompensationszahlungen für Betroffene zu schaffen, um die Planung und Genehmigung von Infrastrukturgroßprojekten zu beschleunigen.

Berlin, den 15. März 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

