

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/4665 –**

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen

A. Problem

Die Initianten haben einen Gesetzentwurf eingebracht, der vorsieht, dass zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Infrastruktur von Ländern und Kommunen als auch zur Modernisierung der Bundesfernstraßen das mit Baumaßnahmen zusammenhängende behördliche Genehmigungsverfahren durch dieses Gesetz beschleunigt werden soll. Unter anderem soll in einem neuen Fernstraßenbau-Beschleunigungsgesetz geregelt werden, dass im Fall einer Planfeststellungsbedürftigkeit entsprechende Verfahrensschritte verkürzt werden können. Zudem soll in § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) klargestellt werden, welche Vorhaben als Änderung und welche als Instandhaltung gelten sollen. Weiter sollen gemäß dem Gesetzentwurf Folgeänderungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) vorgenommen werden.

B. Lösung

Ablehnung des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs, Annahme mit Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4665 abzulehnen.

Berlin, den 24. Mai 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Stefan Gelbhaar
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Stefan Gelbhaar

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/4665** in seiner 74. Sitzung am 2. Dezember 2022 beraten und ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf enthält Vorgaben, die darauf abzielen sollen, die mit Maßnahmen zum Bau von Bundesfernstraßenvorhaben zusammenhängenden behördlichen Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, um Bürgerinnen und Bürger sowie die Infrastruktur von Ländern und Kommunen zu entlasten und die Bundesfernstraßen zu modernisieren. Unter anderem soll in einem neuen Fernstraßenbau-Beschleunigungsgesetz geregelt werden, dass im Fall einer Planfeststellungsbedürftigkeit entsprechende Verfahrensschritte verkürzt werden können. Zudem soll in § 17 FStrG klargestellt werden, welche Vorhaben als Änderung und welche als Instandhaltung gelten sollen. Weiter sollen gemäß dem Gesetzentwurf Folgeänderungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) vorgenommen werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4665 in seiner 43. Sitzung am 24. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung. Den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)162 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4665 in seiner 29. Sitzung am 14. Dezember 2022 beraten und dazu die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 36. Sitzung am 15. März 2023 durchgeführt. An der öffentlichen Anhörung nahmen als Sachverständige, Interessenvertreter bzw. sonstige Auskunftspersonen teil:

- Stefan Gerwens vom ADAC,
- Stephan Krenz von der Autobahn GmbH des Bundes,
- Tim-Oliver Müller vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie,
- Christoph Schröder von der Bundesingenieurkammer,
- Ralf Stoffels von der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK), der IHK NRW und der Südwestfälischen IHK zu Hagen und
- Rechtsanwältin Dr. Cornelia Ziehm.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 36. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, welches auch im Internet abrufbar ist.

Die Fraktion der AfD hat zu dem Gesetzentwurf den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)162) eingebracht:

„Änderungsantrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/4665 – Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wolle beschließen:

1. *Der Titel des Gesetzentwurfs „Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen“ wird ersetzt und wie folgt gefasst*

„Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren von Bundesfernstraßen, an Brücken und Rastanlagen auf Bundesfernstraßen sowie zur Herstellung einer Transparenz bei der Finanzierung von anerkannten Umweltvereinigungen“

2. *In Artikel 1 § 2 Absatz 1 Nr.1 werden nach den Wörtern „der für sie erforderlichen Brücken“ die Wörter „sowie Rastanlagen“ eingefügt.*
3. *In Artikel 1 § 5, Maßgaben für die Anwendung des Bundesnaturschutzgesetzes, wird in Nr. 2 das Wort „drei“ durch das Wort „fünf“ ersetzt.*
4. *In Artikel 2, Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, wird in Nr. 1, § 17 Absatz 1 unter a) hinter die Wörter „,wenn sie der Unterhaltung und Instandhaltung von Brücken“ die Wörter „oder der Erweiterung und Schaffung von Rastanlagen“ eingefügt.*
5. *In Artikel 2, Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, wird Nr. 4 wie folgt gefasst:*

“§ 17 e Absatz 1 wird wie folgt geändert:

Nach den Wörtern „soweit die Vorhaben Bundesfernstraßen betreffen“, werden die Wörter “für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird“ eingefügt“.

6. *In Artikel 2, Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, wird Nr. 5 eingefügt und wie folgt gefasst: “§ 17 e Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:*

Die Wörter „die wegen 1. der Herstellung der Deutschen Einheit, 2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union, 3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen, 4. ihres sonstigen internationalen Bezuges, 5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe oder 6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795)“ werden ersetzt durch die Wörter

„und

1. *die wegen der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,*
 2. *die wegen der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,*
 3. *die wegen ihres sonstigen internationalen Bezuges,*
 4. *die wegen der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe oder*
 5. *die wegen ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795)“.*
7. *In Artikel 2, Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, wird Nr. 6 eingefügt und wie folgt gefasst:*
„In § 17e Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Bau“ die Wörter „die Sanierung“ eingeführt“.

8. *Nach Artikel 3 wie Artikel 3a eingefügt und wie folgt gefasst:*

„Änderung des Gesetzes über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz – UmwRG):

Das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. März 2023 I Nr. 71 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- a) *In § 3 – Anerkennungen von Vereinigungen – Absatz 1, Satz 2 werden in Nummer 1 das Wort „vorwiegend“ ersetzt durch das Wort „ausschließlich“, nach den Wörtern „5. jeder Person den Eintritt als Mitglied ermöglicht, die die Ziele der Vereinigung unterstützt; Mitglieder sind Personen, die mit dem Eintritt volles Stimmrecht in der Mitgliederversammlung der Vereinigung erhalten; bei Vereinigungen, deren Mitgliederkreis zu mindestens drei Vierteln aus juristischen Personen besteht, kann von der Voraussetzung nach Halbsatz 1 abgesehen werden, sofern die Mehrzahl dieser juristischen Personen diese Voraussetzung erfüllt“ folgende Wörter eingefügt:*
- „6. ihre finanziellen Mittel nicht zu einem erheblichen Teil aus Abmahntätigkeit aufbringt. Es wird vermutet, dass die Vereinigung ihre finanziellen Mittel zu einem erheblichen Teil aus Abmahntätigkeit aufbringt, wenn der Anteil der Einnahmen aus Abmahntätigkeit am Gesamtbudget über drei Jahre durchschnittlich mehr als 20% beträgt,*
 - 7. eine Mitgliederzahl aufweist, die mindestens eins vom Tausend der wahlberechtigten Einwohner in einem Tätigkeitsbereich erfüllt, wobei für deren Ermittlung die jeweiligen Mitgliederzahlen der juristischen Personen, die zum Mitgliederkreis gehören, hinzuge-rechnet werden.“*
- b) *§ 3 wird folgender Absatz 4 angefügt: „(4) Tätigkeitsgebiet kann die Bundesrepublik Deutschland sein, ein Land, ein Landkreis oder eine Gemeinde.“*
- c) *§ 3 Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt: „(5) Vereinigungen, die die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht erfüllen, wird die Anerkennung zur Einlegung von Rechtsbehelfen nach diesem Gesetz aberkannt.“*
- d) *Nach § 3 wird ein neuer § 3a eingefügt:*
- „3a (Zuwendungen, Spenden)*
- (1) Vereinigungen sind berechtigt, Spenden anzunehmen. Bis zu einem Betrag von 1 000 Euro kann eine Spende mittels Bargeldes erfolgen. Mitglieder der Vereinigungen, die Empfänger von Spenden an die Vereinigungen sind, haben diese unverzüglich an ein für Finanzangelegenheiten von der Vereinigung satzungsmäßig bestimmtes Vorstandsmitglied weiterzuleiten. Spenden sind von einer Vereinigung erlangt, wenn sie in den Verfügungsbereich eines für die Finanzangelegenheiten zuständigen Vorstandsmitglieds oder eines hauptamtlichen Mitarbeiters der Vereinigungen gelangt sind; unverzüglich nach ihrem Eingang an den Spender zurückgeleitete Spenden gelten als nicht von der Vereinigung erlangt.*
- (2) Als Zuwendung gelten Mitgliedsbeiträge, Spenden und Geldflüsse im Rahmen rechtsgeschäftlicher Verträge*
- (3) Von der Befugnis der Vereinigungen, Zuwendungen und Spenden anzunehmen, sind ausgeschlossen:*
- 1. Zuwendungen und Spenden von Behörden öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Parlamentsfraktionen und -gruppen sowie von Fraktionen und Gruppen von kommunalen Vertretungen;*
 - 2. Spenden von politischen Stiftungen, Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen, die nach der Satzung, dem Stiftungsgeschäft oder der sonstigen Verfassung und nach der tatsächlichen Geschäftsführung ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen, mildtätigen oder kirchlichen Zwecken dienen (§§ 51 bis 68 der Abgabenordnung);*

3. *Spenden von außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes, es sei denn, dass*
 - a. *diese Spenden aus dem Vermögen eines Deutschen im Sinne des Grundgesetzes, eines Bürgers der Europäischen Union oder eines Wirtschaftsunternehmens, dessen Anteile sich zu mehr als 50 vom Hundert im Eigentum von Deutschen im Sinne des Grundgesetzes oder eines Bürgers der Europäischen Union befinden oder dessen Hauptsitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, unmittelbar einer Vereinigung zufließen, oder*
 - b. *es sich um eine Spende eines Ausländers von nicht mehr als 1 000 Euro handelt;*
4. *Spenden von Berufsverbänden, die diesen mit der Maßgabe zugewandt wurden, sie an eine Vereinigung weiterzuleiten;*
5. *Spenden von Unternehmen, die ganz oder teilweise im Eigentum der öffentlichen Hand stehen oder die von ihr verwaltet oder betrieben werden, sofern die direkte Beteiligung der öffentlichen Hand 25 vom Hundert übersteigt;*
6. *Spenden, soweit sie im Einzelfall mehr als 500 Euro betragen und deren Spender nicht feststellbar sind, oder bei denen es sich erkennbar um die Weiterleitung einer Spende eines nicht genannten Dritten handelt;*
7. *Spenden, die der Vereinigungen erkennbar in Erwartung oder als Gegenleistung eines bestimmten wirtschaftlichen oder politischen Vorteils gewährt werden;*
8. *Spenden, die von einem Dritten gegen ein von der Vereinigung zu zahlendem Entgelt eingeworben werden, das 25 vom Hundert des Wertes der eingeworbenen Spende übersteigt.*

(4) Spenden, Mitgliedsbeiträge und sonstige Zuwendungen an eine Vereinigung oder einen oder mehrere ihrer Gebietsverbände, deren Gesamtwert in einem Kalenderjahr (Rechnungsjahr) 10 000 Euro übersteigt, sind unter Angabe des Namens und der Anschrift des Zuwenders sowie der Gesamthöhe der Zuwendung im Rechenschaftsbericht zu verzeichnen. “

9. *In Artikel 5 werden die Wörter „Inkrafttreten. Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft“ ersetzt durch folgende Wörter:*

„Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung.

Die Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 71) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 48 Absatz 1, Nr. 8. werden hinter die Wörter „Planfeststellungsverfahren für den Bau von Bundesfernstraßen“ die Wörter „ für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz kein vordringlicher Bedarf festgestellt wird,“ eingefügt.

10. *Ein Artikel 6 wird eingefügt und wie folgt gefasst: „Inkrafttreten. Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft“*

Berlin, den 24. April 2023

*Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm,
Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek*

Begründung

Zu Nummer 1

Unter A. – Problem – wird im Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU auf Drucksache 20/4665 festgestellt, dass trotz der in den letzten Jahren getroffenen Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auf den Entschluss von Sanierungen von Bundesfernstraßen in der Regel noch immer langandauernde und aufwändige Planungs- und Genehmigungsverfahren folgen. Das liegt insbesondere daran, dass Änderungen an Bundesfernstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 FStrG planfeststellungsbedürftig sind. Die Verfahren werden zudem durch die (unionsrechtlich) vorausgesetzte Umweltverträglichkeitsprüfung verlängert.

Als Lösung wird unter B. vorgeschlagen, dass dem Problem durch die Übernahme vergleichbarer Regelungen des LNG-Beschleunigungsgesetzes vom 24. Mai 2022 (BGBl. I S. 1726), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 8. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1726) geändert worden ist, abgeholfen wird. Es werden Folgeänderungen beantragt im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßenstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG).

Der Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU auf Drucksache 20/4665 beschränkt sich auf Änderungen von Planungs- und Genehmigungsverfahren an Brücken auf Bundesfernstraßen. Der Änderungsantrag beschränken sich jedoch nicht allein auf Brückenbauwerke. Bundesfernstraßen des vordringlichen Bedarfs sowie Rastanlagen auf Bundesfernstraßen sind einzubeziehen.

Viele Rastanlagen auf Autobahnen sind, besonders in der Nacht, völlig überlastet. Das hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere wenn LKWs Ausfahrten und Standstreifen auf Autobahnen blockieren.

Zu Nummer 2

Aufgrund der großen Bedeutung der Fernstraßeninfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland und des hohen Sicherheitsrisikos, das von Lastkraftwagen ausgeht, für die die bestehenden Autobahn-Rastanlagen nicht ausreichen, muss der Ausbau von Rastanlagen ermöglicht werden; hierzu gibt es keine Alternativen.

Zu Nummer 3

Eine Verlängerung der Verpflichtung zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen von 3 auf 5 Jahren ist aufgrund des Erreichens einer höheren Qualität der Ausgleichsmaßnahme sinnvoll.

Zu Nummer 4

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die Gesetzesänderung nicht allein der Unterhaltung und Instandhaltung von Brückenbauwerken dient, sondern auch der Erweiterung und Schaffung von Rastanlagen an Bundesautobahnen. Dieses ist begründet durch die Überlastung von Rastanlagen und das daraus resultierende Sicherheitsrisiko für den Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere auf den Ausfahrten von den Autobahnen auf die Rastanlagen.

Zu Nummer 5 und 6

Durch Änderung des § 17 e Absatz 1 wird der Kreis der Vorhaben von denen, die wegen der Herstellung der Deutschen Einheit in der Anlage aufgeführt sind, auf alle Vorhaben, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird, ausgeweitet, ohne dass es einer zusätzlichen Aufnahme in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG bedürfte. Alle Vorhaben, für die nach der Anlage zu § 1 Absatz 2 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) vordringlicher Bedarf festgestellt wird, fallen in die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts, sowie die in Nummer 1-5 genannten Vorhaben. Die Vorhaben zur Herstellung der deutschen Einheit, sind unter § 17e Abs. 1 subsumiert, soweit die Vorhaben Bundesfernstraßen betreffen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird.

Zu Nummer 7

Es wird klargestellt, dass ein Rechtsbehelf gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen von Sanierungsmaßnahmen keine aufschiebende Wirkung im Sinne des § 80 Absatz 1 VwGO entfaltet, für die nach dem gemäß § 1 Absatz 1 Satz 4 FStrAbG im Wege der Rechtsverordnung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgestalteten Sanierungsplan aus Anlage 2 (zu § 1 Absatz 1 Satz 3 FStrAbG) ein vordringlicher Bedarf besteht. Gegen die Genehmigung ist der Eilrechtsschutz nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO oder § 80a VwGO statthaft.

Für Vorhaben ohne einen vordringlichen Bedarf bleibt der Suspensiveffekt einer Anfechtungsklage oder eines statthaften Widerspruches aus § 80 Absatz 1 VwGO erhalten

Zu Nummer 8

a) Die Änderungen in § 3 Absatz 1 UmwRG begründen sich wie folgt:

In Nummer 1 wird das Wort „vorwiegend“ durch das Wort „ausschließlich“ ersetzt. Damit wird der Århus-Übereinkunft Rechnung getragen, die keinen Raum für die Verfolgung anderer Interessen als solche des Umweltschutzes bietet.

Nummer 6 stellt die Voraussetzung auf, dass die Vereinigung ihre finanziellen Mittel nicht zu einem erheblichen Teil aus Abmahntätigkeit aufbringt; dies wird vermutet, wenn der Anteil der Einnahmen aus Abmahntätigkeit am Gesamtbudget über drei Jahre mehr als 20% beträgt. Diese Voraussetzung für die Anerkennung eines Klagerechts ohne eigene Rechtsbetroffenheit versteht sich von selbst. Wer die ihm verliehene Klagebefugnis systematisch zur Erzielung von Einnahmen missbraucht, soll nicht klagen dürfen. Die Prüfung der Systematik des Vorgehens wird durch den Schwellenwert von 20% erleichtert. Bei der Prüfung sind sämtliche Einnahmen und die gesamte Tätigkeit der Vereinigung in den Blick zu nehmen, also insbesondere Abmahntätigkeiten im Bereich des Wettbewerbsrecht. Denn Verbände, die anerkannt sind nach § 3 UmwRG, bemühen sich häufig auch um die Anerkennung der Klageberechtigung nach dem UKlaG.

Nummer 7 macht eine Mindestmitgliederzahl erforderlich, um die gemeinschaftsrechtlich vorgeschriebene Relevanz der anerkannten Vereinigung feststellen zu können. Es ist eine dem § 27 Bundeswahlgesetz beziehungsweise § 9 Abs. 5 Europawahlgesetz entsprechende Regelung vorgesehen, wonach mindestens 1 vom Tausend der Wahlberechtigten des Tätigkeitsbereichs Mitglieder der anerkannten Vereinigung im Sinne des UmwRG sein müssen. Der Tätigkeitsbereich wird hierbei durch die beantragende Vereinigung festgelegt und kann sowohl die gesamte Bundesrepublik Deutschland betreffen als auch sich auf ein Bundesland oder auf einen Landkreis oder eine Gemeinde beziehen. Dem wird durch § 3 Absatz 4 UmwRG (neu) entsprochen.

Nummer 9 verpflichtet die Vereinigung, sämtliche Zuwender, die mehr als 10.000 Euro pro Jahr an die Vereinigung oder an Untergliederungen gewähren, mit Namen oder Firma und Adresse sowie unter Angabe der Gesamthöhe der Zuwendung öffentlich zu machen. Als Zuwendung gelten auch Geldflüsse im Rahmen rechtsgeschäftlicher Verträge, so dass Umgehungsmöglichkeiten wie Beraterverträge mit Unternehmen, Auslagenersatz etwa bei Teilnahme an Veranstaltungen Dritter etc. mit umfasst sind. Die volle Transparenz über Einnahmen ermöglicht erst die Beurteilung der Anerkennungsvoraussetzungen des Nummern 1 und 2, und zwar nicht nur im behördlichen Verfahren, sondern auch für Mitglieder der interessierten Öffentlichkeit, die im Fall von Zweifeln an der ausschließlichen Verfolgung von Umweltschutzinteressen durch die betreffende Vereinigung die zuständige Behörde informieren kann.

b) § 3 Absatz 4 wird wie folgt begründet:

Tätigkeitsgebiet kann die Bundesrepublik Deutschland sein, ein Land, ein Landkreis oder eine Gemeinde. Durch die Definition des Tätigkeitsgebiets und die Festlegung, dass auch ein Landkreis oder eine Gemeinde Tätigkeitsgebiet im Sinne dieses Gesetzes ist, wird die Wirkungsmöglichkeit regional tätiger anerkannter Vereinigungen erweitert. Dem Subsidiaritätsprinzip wird damit Rechnung getragen. Es können damit auch auf den Ebenen von Landkreisen oder Gemeinden anerkannte Vereinigungen tätig werden. Durch diese Definition wird auch dem Urteil der Zweiten Kammer des EuGH vom 15. Oktober 2009 – Rechtssache C-263/08 – Rechnung getragen, dass nationale Rechtsvorschriften des Verbandsklagerecht nicht übermäßig erschweren dürfen.

c) § 3 Absatz 5 wird wie folgt begründet:

Vereinigungen, die die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht erfüllen, wird die Anerkennung zur Einlegung von Rechtsbehelfen nach diesem Gesetz aberkannt. Wenn die Voraussetzungen des Gesetzes durch die bisherigen anerkannten Vereinigungen nicht mehr vorliegen, muss die Anerkennung im Sinne des Gesetzes aberkannt werden. Ziel des Gesetzentwurfes ist es auch, die ausgeuferte Anerkennung einer Vielzahl von Organisationen auf die in der Richtlinie 2003/35/EG vorgegebenen Kriterien des eindeutigen Umweltziels und der Relevanz zu revidieren.

d) § 3a (Spenden) wird wie folgt begründet:

Seitens des Gesetzgebers wurde bei der Umsetzung der EG-Richtlinie 2003/35/EG in Bundesrecht nicht beachtet, dass durch eine interessengesteuerte Finanzierung von anerkannten Vereinigungen auch durch ausländische Geldgeber die infrastrukturellen und wirtschaftlichen Strukturen der Bundesrepublik Deutschland nachhaltig geschädigt werden können. Es ist deshalb im nationalen Interesse, die Quellen der Finanzierung transparent zu machen.

Der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) und die deutsche Sektion des World Wide Fund for Nature (WWF Deutschland) haben die Allianz für Lobbytransparenz verlassen, um Spender von über 20.000 Euro namentlich nicht nennen zu müssen (vgl. Die Welt v. 19.03.2023). Damit werden die Finanzierungsquellen anerkannter Vereinigungen verschleiert. Allein die Möglichkeit, als anonymer ausländischer Zuwendungsgeber Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland nehmen zu können, gilt es öffentlich nachverfolgbar zu machen.

Aus diesem Grund sind die Regelungen des § 25 des Gesetzes über die politischen Parteien (Parteiengesetz) weitgehend zur Grundlage dieses Gesetzentwurfs gemacht worden. Es erscheint widersinnig, wenn Parteien, die gemäß Artikel 21 des Grundgesetzes bei der Willensbildung des Volks mitwirken, sich bei der Behandlung von Spenden transparenten Verfahren zu unterwerfen haben, es andererseits aber anerkannten Vereinigungen im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes möglich ist, durch die Annahme unbegrenzter Finanzmittel von nicht in Deutschland oder der EU beheimateten Organisationen, Staaten oder Wirtschaftsunternehmen Klagemöglichkeiten im öffentlichen Bereich wahrzunehmen und damit letztlich intransparente Ziele und Interessen – womöglich von ausländischen Regierungen oder Personen – verfolgen zu können.

Zu Nummer 9

Durch eine Änderung des § 17 e Absatz 1 FStrG, wonach für alle Vorhaben, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird, in die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts fallen, begründet sich die Änderung des § 48 Absatz 1 Nr. 8 Verwaltungsgerichtsordnung. Das Oberverwaltungsgericht entscheidet im ersten Rechtszug weiterhin über sämtliche Streitigkeiten, die den Bau von Landesstraßen betreffen, und für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz kein vordringlicher Bedarf festgestellt wird.

Zu Nummer 10

Aufgrund der Eilbedürftigkeit ist ein schnellstmögliches Inkrafttreten dieses Gesetzes nach der Verkündung erforderlich.“

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/4665 in seiner 45. Sitzung am 24. Mai 2023 abschließend beraten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemängelte mehrere große Schwachstellen des Gesetzentwurfs. So sei der Titel des Gesetzentwurfs in Bezug auf dessen tatsächlichen Inhalt irreführend. Weiterhin würden die bereits bestehenden Ausnahmemöglichkeiten des Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts nicht zur Kenntnis genommen. Auch solle der Bundesnaturschutz mit diesem Gesetzentwurf vollständig abgeschafft oder zumindest stark eingeschränkt werden, obwohl damit keine Beschleunigungswirkungen erzielt werden könnten, weil es um nachgelagerte Ausgleichsmaßnahmen gehe. Der Gesetzentwurf wolle diese streichen, was die Vorhaben aber nicht beschleunigen, sondern nur günstiger zu Lasten des Naturschutzes machen würde. Und auch die losweise Vergabe führe nicht zu einer zeitlichen Verzögerung, was die Expertinnen und Experten in der öffentlichen Anhörung bestätigt hätten. Vielmehr ermögliche das die Einbindung von mittelständischen Fachplanern und Auszuführenden. Sinnvoller wäre es, sich mit der Frage vertieft auseinanderzusetzen, wie man mit Maßnahmen zur Digitalisierung, mit besseren technischen und personellen Voraussetzungen und einer Vergabepattform tatsächlich eine Beschleunigung erzielen könnte. Zu diesen Themen enthalte der Gesetzentwurf jedoch keine Ausführungen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass der Ursprung dieses Gesetzentwurfs etwa ein Jahr zurückliege. Damals habe man gefragt, ob die Maßnahmen des LNG-Beschleunigungsgesetzes nicht auch für Brückenbauvorhaben angewendet werden könnten. Das Ministerium habe geantwortet, dass diese Frage geprüft werde. Ein entsprechendes Ergebnis sei nicht vorgelegt worden, weshalb man das LNG-Beschleunigungsgesetz als Vorbild für den vorliegenden Gesetzentwurf genommen habe und dessen Maßnahmen auf den Straßen- und Brückenbau übertragen habe. In der öffentlichen Anhörung sei sehr deutlich geworden, dass die Beschleunigung von Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen bei Brücken und Straßen dringend erforderlich sei. So sei die Dringlichkeit in der öffentlichen Anhörung an einem Beispiel in Lüdenscheid sehr deutlich geworden. So habe der ADAC sehr deutlich gemacht, was es bedeute, wenn Straßen gesperrt werden müssten und welche negativen Auswirkungen das auf die Umwelt habe. Von der Bauindustrie habe man erfahren, dass das Genehmigungsverfahren bei der Realisierung eines Vorhabens jeweils das Nadelöhr sei. Insbesondere habe der Vorsitzende der Geschäftsführung der Autobahn GmbH deutlich gemacht, dass die Autobahn GmbH ihre Aufgaben ohne Beschleunigung der Verfahren nicht

werde erfüllen können. Es sei daher Realitätsverweigerung, wenn man davon ausgehe, dass allein mit der bestehenden Rechtslage oder der Digitalisierung eine Beschleunigung erreicht werden könnte.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass die Bundesregierung am 3. Mai 2023 einen Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich beschlossen habe, der verschiedene Aspekte in den Fokus nehme. In Deutschland nähmen die Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Verkehrsvorhaben etwa 75 bis 80 Prozent der gesamten Realisierungszeit in Anspruch. Daran müsse man arbeiten und insofern gehe der vorliegende Gesetzentwurf von einer richtigen Tatsachengrundlage aus. Und genau diese Aspekte würden von der Bundesregierung mit den verschiedenen legislativen Maßnahmen auch bearbeitet. Der Gesetzentwurf zeige, dass die einbringende Fraktion das Problem erkannt habe.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, dass der vorliegende Gesetzentwurf die Abkehr der einbringenden Fraktion von ihrer bisherigen Verkehrspolitik verdeutliche. Die Bundesregierung wisse um die Probleme bei der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich. Diese seien beim LNG-Beschleunigungsgesetz eliminiert worden. Es sei also klar, was getan werden müsste, um eine funktionierende Infrastruktur zu haben. Die öffentliche Anhörung habe die Notwendigkeit dafür verdeutlicht. Insofern sei der Gesetzentwurf richtig. Die eigene Fraktion habe mit dem Änderungsantrag Vorschläge gemacht, um diesen Gesetzentwurf noch zu verbessern. Es sei erstaunlich, dass alle die Verfahren beschleunigen wollten. Das finde aber bis dato nicht infrastrukturübergreifend bei allen Projekten, sondern nur selektiv statt. Mit dem eigenen Änderungsantrag wolle man die Rastanlagen noch in die Beschleunigung aufnehmen, die Verkürzung des Rechtswegs bei Vorhaben des vordringlichen Bedarfs regeln und die Transparenz bei Lobbyvereinigungen erhöhen, um Kenntnis über die Geldgeber von klagenden Umweltschutzverbänden und ähnlichen Lobbygruppen zu erhalten. Organisationen, die diese Regelungen nicht übernehmen, könnten dann keine gerichtlichen Verfahren durchführen.

Die **Fraktion der FDP** widersprach der vorgetragenen Auffassung, dass die Bundesregierung das Thema der Planungsbeschleunigung nicht bearbeiten würde. Der bereits erwähnte Gesetzentwurf zur Planungsbeschleunigung befasse sich mit diesem Thema umfassend und nehme nicht nur Brücken und Straßen, sondern auch die Schienenwege in den Blick. In diesem Bereich sei die Planungsbeschleunigung ebenso wichtig. Die Bundesregierung wolle alle Verkehrsträger beschleunigen, wozu auch das Thema der Engpassbeseitigung und die Brückeninfrastruktur zählten. Da die bereits zitierte Aussage des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Autobahn GmbH zutreffend sei und die Bedürfnisse und Notwendigkeiten, etwa in Nordrhein-Westfalen, offensichtlich seien, würden die Koalitionsfraktionen das Thema der Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben, insbesondere bei Brücken, mit Nachdruck verfolgen.

Die **Fraktion DIE LINKE** betonte, dass sich bei dem Thema der Sanierung von Autobahninfrastruktur verschiedene Fragen stellen könnten, die alle nichts mit der Beschleunigung von Planungsverfahren zu tun hätten. Aber wenn dieses Thema unter dem Aspekt der Beschleunigung diskutiert werden solle, dann sei ganz klar, dass diese Beschleunigung unter keinen Umständen zu Lasten des Umweltschutzes gehen dürfe, was der Gesetzentwurf aber vorsehe. Die einbringende Fraktion tue sich damit keinen Gefallen. Grundsätzlich sei nichts dagegen einzuwenden, dass, wenn etwa eine vierspurige Brücke sanierungsbedürftig sei, diese auch wieder aufgebaut werde. Dass die entsprechenden Verfahren nicht so aufwändig seien, ergebe sich bereits aus der Rechtslage. Wenn daraus dann aber eine sechsspurige Brücke werde, handle es sich um ein neues Bauwerk, über das dann auch mehr Verkehr abgewickelt werde. Wegen der veränderten Auswirkungen gehöre dann auch ein Planungsverfahren dazu. Wolle man diese Verfahren beschleunigen, könne das nur über mehr Personal bei den zuständigen Stellen gelingen. Dieses Problem werde in dem vorgelegten Gesetzentwurf aber nur sehr eingeschränkt thematisiert. Die Ursache für die Infrastrukturschäden sei in dem erhöhten Güterverkehr auf der Straße zu sehen, der noch zunehmen werde. Dieses Problem werde aber nicht durch schnellere Brückensanierungen, sondern einzig durch eine andere Verkehrspolitik gelöst, die sich dafür einsetzen müsste, dass diese Transporte auf die Schiene verlagert würden. Die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten seien klar, aber dieses Ziel wäre prioritär. Wie das Beispiel der A 71 und A 73, die Thüringen mit Bayern verbänden, zeige, könnten Sanierungsmaßnahmen auch grundsätzlich in Frage gestellt werden. Diese Autobahnen seien noch keine 15 bis 20 Jahre alt, wiesen aber zahlreiche Sanierungsbaustellen auf. Wenn also Neubauten nach so kurzer Zeit bereits sanierungsbedürftig seien, müsse man doch eher über die Nutzung der Autobahnen und nicht so sehr über die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren diskutieren.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)162 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/4665.

Berlin, den 24. Mai 2023

Stefan Gelbhaar
Berichtersteller

