



Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

es tut sich was. Wir möchten euch daher aus aktuellem Anlass über den Entwurf des Planungsbeschleunigungsgesetzes (Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben) informieren.

Zunächst einmal: Ja, das Projekt „ABS/NBS Hannover-Bielefeld“ (ABS – Ausbaustrecke, NBS – Neubaustrecke) ist weiterhin aktuell und im besonderen Bedarf des BSWAG (Bundesschienenwegeausbaugesetz). Dies wird daraus deutlich, dass diese Strecke bei allen wichtigen Dokumenten mit genannt wird. So ist es im PBG explizit als eines von 41 Schienenprojekten genannt, die besondere Beachtung finden – dazu später mehr.

Aber nun zum PBG: In der Vergangenheit haben sich etliche große Infrastrukturprojekte oftmals stark verzögert und verteuert (in letzter Zeit z.B. Stuttgart 21, Rheintalbahn, aber auch unser Projekt, das sich ja schon seit den 70er Jahren im BVWP befindet). Dem soll natürlich entgegengetreten werden. Dazu wurden auch schon früher Beschleunigungsgesetze verabschiedet. So wurde 1991 das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für die neuen Bundesländer verabschiedet, was 2006 durch das sperrig klingende „Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben“¹ abgelöst und auf alle Bundesländer erweitert wurde. Da die bislang eingebrachten Maßnahmen aber oft die beschleunigende Wirkung verfehlt haben, hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) noch unter Herrn Dobrindt neue Strategien entwickeln lassen, die das verbessern sollen. Das damit befasste Gremium (Innovationsforum Planungsbeschleunigung) hat 2017 ein Strategiepapier zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten erarbeitet². Darauf beruft sich der nun von Herrn Scheuer vorgelegte, und bereits vom Bundeskabinett verabschiedete, Entwurf zum PBG³. Dieser soll am 28. September in die erste Lesung im Bundestag gehen. Der Bundesrat hat allerdings am 21. September den Entwurf in dieser Form als ungeeignet abgelehnt (zu 57 Seiten Gesetzestext hat der Bundesratsausschuss 61 Seiten Kritik und Verbesserungsvorschläge eingereicht⁴).

Was sind die wesentlichen Aspekte des Entwurfs? Das BMVI nennt dazu folgende vier Kernpunkte⁵:

1. Doppelprüfungen vermeiden, Schnittstellen reduzieren
2. Effizientere Verfahren
3. Mehr Transparenz und Digitalisierung bei der Bürgerbeteiligung
4. Gerichtsverfahren zügig abschließen

Was heißt das nun konkret für Schienenprojekte wie unseres?

- Zu 1. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) soll künftig allein als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständig sein. Das Anhörungsverfahren, z.B. mittels Dialogforum, lag bisher beim betroffenen Bundesland. Außerdem soll die erneute Prüfung der Verkehrsentwicklungsprognose nur noch dann stattfinden, wenn mit erheblichen Lärmsteigerungen (mehr als 3 dB) zu rechnen ist.

1

<https://www.buzer.de/s1.htm?g=Gesetz+zur+Beschleunigung+von+Planungsverfahren+%C3%BCr+Infrastrukturvorhaben&f=1>

² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung.html?nn=12830>

³ https://www.uvp.de/pdf/recht/GE-BMVI_20180607.pdf

⁴ https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2018/0301-0400/389-1-18.pdf?__blob=publicationFile&v=1

⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/047-scheuer-planungsbeschleunigungsgesetz.html>

- Zu 2. Es kann der Erörterungstermin⁶ zu Beginn des Verfahrens wegfallen (auch bei Projekten, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen). Außerdem soll unter bestimmten Voraussetzungen bereits vor Planfeststellungsbeschluss (also dem Ende des Verfahrens) mit sogenannten „vorbereitenden Maßnahmen“ begonnen werden können. Dazu werden konkret Rodungen, Kampfmittelbeseitigung und archäologische Grabungen genannt. Des Weiteren darf ein Projektmanager⁷ benannt werden, der das Anhörungsverfahren unterstützt.
- Zu 3. Alle Planungsunterlagen sollen nun zusätzlich online verfügbar gemacht werden.
- Zu 4. Es werden 41 Schienenprojekte genannt (ja, unseres ist auch dabei), bei denen einzig und allein das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig als erste und letzte Instanz zuständig sein soll. Außerdem soll bei einer Klage der Kläger maximal 10 Wochen Zeit bekommen, Beweise etc. einzureichen, Verspätungen werden nicht akzeptiert. Das Verbandsklagerecht wird eingeschränkt.

Was heißt das für uns?

- Zu 1. Bisher war das Land Niedersachsen für die Durchführung der Bürgerbefragung als sogenanntes „Dialogforum“ zuständig. Das Land hat sich klar für eine trassennahe Lösung für unser Projekt positioniert. Durch Übergehen dieser Instanz fürchten wir natürlich um Einflussverlust. Der Passus mit der Verkehrsprognose ist für uns nicht so entscheidend, da wir auf jeden Fall von mehr als 3 dB Lärmsteigerung ausgehen müssen.
- Zu 2. Es ist zu befürchten, dass durch die „vorbereitenden Maßnahmen“ Fakten geschaffen werden sollen, etwa indem bestimmte Baumbestände gefällt werden oder ähnliches.
- Zu 3. Das klingt erstmal gut, es muss allerdings auch vernünftig darauf aufmerksam gemacht werden, wenn Unterlagen bereitgestellt werden.
- Zu 4. Die Liste mit den 41 Projekten ist eine Fortführung der Liste aus dem Beschleunigungsgesetz von 2006. Auch hier ist das BVerwG als erste und letzte Instanz bereits festgeschrieben. Die Frist von 10 Wochen ist bereits eine Erweiterung. Ursprünglich waren vom BMVI mal 6 Wochen Frist genannt, was viel zu knapp gewesen wäre. Gerade für Verbände mit größeren Strukturen sind aber auch 10 Wochen noch recht knapp. Das betrifft vor allem Umweltverbände wie NABU und BUND, die diesen Entwurf entsprechend scharf kritisieren.

Wie stehen andere zu dem Entwurf?⁸

Umweltverbände haben den Gesetzesentwurf entschieden abgelehnt⁹. Es wird sowohl die Beschneidung des Umwelt- und Klagerechts angeprangert als auch die Schaffung von Tatsachen durch die vorbereitenden Maßnahmen. Der Wegfall des Erörterungstermins (der allerdings auch schon jetzt im oben genannten Gesetz steht) stößt auf Unverständnis, da gerade das BMVI ja ein Handbuch zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung herausgegeben hat, dass solche Termine aber fordert und ausgebaut wissen möchte. Ganz allgemein kritisieren sie auch die Maßnahmenfindung, da die Wirksamkeit dieser Maßnahmen noch nie untersucht wurde.

⁶ Beim Erörterungstermin werden Einwendungen diskutiert, meist nicht öffentlich, und zwar zwischen Projektplanern und den Einwendern (in dem Fall vielleicht uns).

⁷ Die Funktionen des Projektmanagers werden im PBG benannt. Im Wesentlichen geht es um die Koordinierung des Anhörungsverfahrens. Dazu kann der PM u.a. Termine und Fristen festsetzen und kontrollieren, Gutachten beauftragen, den Berichtsentwurf verfassen, etc.

⁸ Wir verzichten bewusst auf Verweise zu Presseartikeln. Für ein umfassendes Bild bitten wir euch, selber zu recherchieren.

⁹ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/180718-umweltverbaende-kritisieren-gesetzentwurf-zur-planungsbeschleunigung/> - da sind unten auch die Links zu den Stellungnahmen

Der Bundesratsausschuss hat den Entwurf ausführlich kritisiert und in dieser Form abgelehnt. Der Bundesrat hat nicht alle Verbesserungsvorschläge des Ausschusses übernommen, dem Bundestag aber dennoch eine längere Liste mit Änderungen weitergeleitet.

Natürlich steht das BMVI voll hinter seinem Entwurf. Auch einige Politiker befürworten das Gesetz zur Verbesserung der Infrastrukturplanung in der vorgelegten Fassung als grundsätzlich richtig und wichtig.

Desgleichen kommen meist positive Stellungnahmen von Verbänden aus Bau, Industrie und Verkehr. Bei Ersatzbauten (wie maroden Brücken) allerdings fordern sie verkürzte Verfahren. Außerdem gehen ihnen die Einschränkungen für Bürger und Verbände aber zum Teil nicht weit genug. Umweltverbände würden ihr Klagerecht oft zur Verfahrensverzögerung missbrauchen.

Wie stehen wir dazu?

Wir beobachten das Ganze kritisch und genau. Wir sind mit unseren Bundestagsabgeordneten hierzu in Kontakt, um sie für unsere Bedenken zu sensibilisieren. Da der Bundesrat allerdings umfangreiche Änderungen gefordert hat, ist anzunehmen, dass an dem Entwurf im Bundestag noch weitere Korrekturen vorgenommen werden.

Grundsätzlich ist eine effizientere Planung wünschenswert. Ob die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Beschleunigung und kostengünstigeren Fertigstellung führen, ist aber nicht erwiesen. Wer Projekte wie Stuttgart 21 oder BER beobachtet hat, musste feststellen, dass nicht eine zu lange Planung für Verzögerungen und Kostenexplosionen verantwortlich war, sondern vielmehr unzureichende Planungen und das Fehlen von ausreichender Bürgerbeteiligung, durch die sich viele Fehler im Vorfeld hätten vermeiden lassen.

Wir sehen die Aufgabenerweiterung für das EBA als sehr problematisch an. Zum einen sinkt dadurch die Möglichkeit der Einflussnahme vor Ort, zum anderen hat das EBA jetzt schon zu wenig Kapazität, um die vielen Projekte des BSWAG zeitnah zu planen oder vorzubereiten. Ohne zusätzliche neue Stellen wird hier das Ganze nur weiter verzögert, wenn weitere Aufgaben hinzukommen (Eine Personalaufstockung ist übrigens eine der Forderungen des Bundesrates). In gleicher Weise ist das Bundesverwaltungsgericht bereits jetzt überlastet. Wenn es für die Großprojekte im Schienenbereich allein zuständig ist, können sich durch die Wartezeiten monate- oder jahrelange Verzögerungen ergeben.

Äußerst kritisch bewerten wir zudem die „vorbereitenden Maßnahmen“, da hier Schäden an Umwelt und Landschaftsbild verursacht werden könnten, die nicht mehr repariert werden können. Dies ist zwar laut Entwurf nicht gewünscht, aber auch nicht ausgeschlossen (es ist extra von Entschädigungszahlungen für solche Fälle die Rede).

Unsere größte Sorge ist aber, dass die Möglichkeiten, uns Gehör zu verschaffen, um unsere Sorgen und Wünsche im Planungsprozess einzubringen, massiv eingeschränkt werden könnten. Bislang haben wir die mündliche Zusage zu einem Dialogforum zur Bürgerbeteiligung. Der Gesetzesentwurf lässt sich aber so lesen, als ob diese Zusage auf wackligen Beinen steht. Ein schnelles Projektverfahren lässt sich unserer Meinung nach jedoch nur mit einem breiten Konsens und Verständnis der von der Infrastrukturplanung betroffenen Anwohner erreichen. Dabei muss der Schutz der Bürger vor Lärm und Schäden an Eigentum und Gesundheit an oberster Stelle stehen.

Die frühe und umfangreiche Bürgerbeteiligung ist in unseren Augen alternativlos!

Nun zu einer weiteren Entwicklung:

Zeitgleich zur Vorlage des PBG konnte man auch in der Presse lesen, dass die Deutsche Bahn und das BMVI die Digitalisierung der Bahn vorantreiben wollen. Dabei wird unsere Strecke als eine von fünf benannt, bei der sich die Gutachter von Bahn und McKinsey (beauftragt durch das BMVI) durch Digitalisierung der Eisenbahn eine hohe Effizienzsteigerung versprechen.¹⁰ Das Zauberwort heißt hier ETCS (European Train Control System). Das bedeutet, dass man durch eine digitale Vernetzung des Schienenverkehrs dichtere Verkehrsfolgen fahren könnte und somit die bestehenden Gleise besser nutzen würde. Tatsächlich wäre eine frühzeitige Umsetzung dieses Vorschlags für uns vorteilhaft – man könnte eventuell von den 8 Minuten Fahrzeitverkürzung durch neue Hochgeschwindigkeitsgleise, wie bislang gefordert, abrücken, da man das auch durch intelligente Vernetzung der Züge hinbekäme. Mal sehen, was schneller umgesetzt wird...

Nach wie vor gilt für uns:



Euer Vorstand

¹⁰ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/machbarkeitsstudie-zukunft-bahn.pdf?__blob=publicationFile