

Beschleunigung des Genehmigungsrechtes für Verkehrsinfrastrukturvorhaben

Beschlossen von der 21. Bundesdelegiertenversammlung
am 20. und 21. Januar 2006 in Berlin.

Die VLK-Bundesversammlung begrüßt die Initiative vom Hessischen Staatsminister a. D. Dieter Posch, MdL, das Genehmigungsrecht für Verkehrsinfrastrukturvorhaben so zu vereinfachen, dass die bisher überlangen Zeitabläufe zur Realisierung von entsprechenden Bauvorhaben deutlich verkürzt werden können.

Die VLK fordert die FDP-Bundestagsfraktion auf, sich diese Vorschläge zu eigen zu machen und entsprechende parlamentarische Initiativen zur Umsetzung der notwendigen Gesetzesänderungen auf den Weg zu bringen.

Durch eine Fülle von einzelgesetzlichen Vorschriften werden Straßenbauvorhaben, insbesondere im Bereich der Bundesfernstraßen mit Planungszeiträumen versehen, die sich im Laufe der letzten 30 Jahre immer mehr verlängert haben.

Derzeit ist es nicht ungewöhnlich, dass Straßenbauvorhaben, die zum Teil dringend notwendige Entlastungswirkungen für innerstädtischen Durchfahrtsverkehr bedeuten, mehr als 20 Jahre geplant werden müssen, um dann in die Umsetzungsphase zu kommen.

Abgesehen davon, dass sich im Rahmen derartiger Zeitspannen Verkehrsströme auch verändern können, sind derartige Planungszeiträume der Öffentlichkeit und der Bürgerschaft kaum noch verständlich zu machen.

Mit einem unter der Leitung von Dieter Posch erarbeiteten konkreten Entwurf eines „Gesetzes zur Vereinfachung und Beschleunigung von Zulassungsverfahren für Verkehrsprojekte“ werden unnötige bürokratische Hemmnisse für Verkehrsinfrastrukturvorhaben beseitigt und die Planungsabläufe auf die nötigen Kernbereiche konzentriert.

Die VLK begrüßt die Initiative und fordert die FDP auf Landes- und Bundesebene auf, daraus parlamentarische Initiativen zu entwickeln.

Zusammenfassung

Der Gesetzesentwurf enthält im Wesentlichen folgende Vorschläge:

1. Wegfall des Raumordnungsverfahrens zu Gunsten einer landesplanerischen Stellungnahme. Das zweistufige Verfahren, bestehend aus Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren wird aufgegeben. An die Stelle eines eigenständigen Raumordnungsverfahrens tritt die landesplanerische Stellungnahme, die im Planfeststellungsverfahren in den Abwägungsvorgang eingebracht wird. Die zeitliche Einsparung kann sich auf 3 bis 4 Jahre belaufen.
2. Abweichungsverfahren von den Regionalplänen werden gleichzeitig mit dem Planfeststellungsverfahren durchgeführt. In vielen Fällen bei Verkehrsprojekten größerer Bedeutung sind Abweichungsverfahren von den Regionalplänen erforderlich. Die Einbeziehung dieser Verfahren in das Planfeststellungsverfahren führt ebenfalls zu einer erheblichen Verkürzung. Diese kann bis zu 2 Jahren und mehr betragen.
3. Ob ein Erörterungstermin durchgeführt wird, liegt künftig im Ermessen der Anhörungsbehörde. Damit kann, insbesondere bei Großverfahren, auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden, wenn beispielsweise nicht zu erwarten ist, dass der Termin seiner Befriedungsfunktion erfüllen kann. In Großverfahren handelt es sich in aller Regel um die Erörterung von Problemen zwischen den Trägern öffentlicher Belange oder anerkannten Naturschutzvereine. Der Erörterungstermin ist sehr aufwendig und besteht in der Regel darin, dass vorgefertigte Stellungnahmen einer Erörterung zugeführt werden. Der Verzicht auf einen mündlichen Erörterungstermin kann zu erheblichen Einsparungen führen. In Großverfahren können die Erörterungstermine einschließlich ihrer Vorbereitung sich über einen Zeitraum von mehreren Monaten erstrecken.

In Einzelfällen, bei denen es um die Erörterung mit privaten Einwendern geht, besteht nach wie vor die Möglichkeit, eine mündliche Erörterung durchzuführen.

4. Der Erörterungstermin soll künftig nur mit den Beteiligten durchgeführt werden. Dies bedeutet, nur derjenige kann an einem Erörterungstermin teilnehmen, der zuvor auch Einwendungen vorgetragen hat. Dies führt zu einer Straffung des Erörterungstermins, sofern er überhaupt noch stattfindet.
5. Es sollen Schwellenwerte und Kriterien zur Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei Straßenplanungen eingeführt werden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem Bau von Verkehrsinfrastruktur ist dann notwendig, wenn folgende Kriterien erfüllt werden:

- Die Strecke muss ein FFH- oder Vogelschutzgebiet, einen Nationalpark oder ein Naturschutzgebiet erheblich beeinträchtigen oder in der Schutzzone I oder II oder auf einer Länge von mehr als 3 km in der Schutzzone III eines Wasserschutzgebietes liegen,
- die Strecke muss auf einer Länge von mehr als 4 Kilometer in die Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Denkmalbereichen oder Gebiete liegen, die historisch, kulturell oder archäologisch von Bedeutung sind,
- die Strecke muss auf einer Länge von mehr als 2,5 Kilometer in Gebieten oder Ballungsräumen liegen, für die eine Luftreinhalteplanung erforderlich ist,
- die Strecke muss in geschlossenen Ortslagen mit überwiegender Wohnbebauung liegen und auf mehr als 1 Kilometer eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von mindestens 5000 Kfz./24 h warten lassen,
- die Strecke muss auf einer Länge von mehr als 5 Kilometer in einem Naturpark oder in Waldgebieten liegen.

Wenn diese Werte nicht erreicht werden, ist die Durchführung einer formellen UVP nicht erforderlich. Diese Regelung entspricht in ihrem wesentlichen Inhalt den Regelungen des Hessischen Landesstraßengesetzes sowie des Landesstraßengesetzes von Brandenburg. Hierdurch kann eine Zeitersparnis von bis zu einem Jahr erreicht werden.

6. Das Gesetz sieht vor, die erstinstanzliche Zuständigkeit für alle Straßenplanfeststellungen bei den Oberverwaltungsgerichten anzusiedeln. Diese Regelung gilt bereits heute für Bundesfernstraßen. Eine Übertragung auf die Landes- und Kreisstraßen würde eine erhebliche Einsparung von zwischen 2 bis 4 Jahren erbringen.
7. Es soll eine Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes herbeigeführt werden. Diese Änderung soll bewirken, dass die gesetzliche Planrechtfertigung auch dann Gültigkeit hat, wenn eine zusätzliche naturschutzfachliche Überprüfung erforderlich ist. Es führt zu einer nicht genau zu beziffernden Zeitersparnis im Hinblick auf eventuelle Prozesse und dient der Rechtssicherheit.
8. Es soll ferner die Möglichkeit eingeräumt werden, anstelle von Planfeststellungsverfahren Plangenehmigungen mit Umweltverträglichkeitsprüfungen für das gesamte Bundesgebiet zu erteilen. Die Erfahrung zeigt, dass Plangenehmigungen etwa die halbe Bearbeitungszeit im Verhältnis zu Planfeststellungsverfahren benötigen.

9. Es soll eine Angleichung der Rechtsstellung der anerkannten Naturschutzverbände mit privaten Personen erreicht werden. Dies erfolgt durch die Wiedereinführungen der so genannten materiellen Präklusion. Gegenwärtig ist die Situation so, dass ein Planstellungsverfahren, das z. B. nach 10 Jahren abgeschlossen worden ist und kurz vor der Unterschrift steht, erneut zeitlich beeinträchtigt werden kann, wenn Verbände neue Einwendungen, die sie bisher nicht vorgetragen haben, vortragen. Dies kann bedeuten, dass das gesamte Verfahren im Hinblick auf einen bislang nicht genannten naturschutzfachlichen Belang erneut aufgerollt werden muss.
10. Die Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen soll auf 10 Jahren ohne Verlängerungsmöglichkeit ausgeweitet werden. Dies führt zu einer erheblichen Verwaltungsvereinfachung, da Verlängerungsverfahren entbehrt werden.