

20.12.19

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Der Bundesrat hat in seiner 984. Sitzung am 20. Dezember 2019 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (§ 21 Absatz 8 – neu – AEG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. Dem § 21 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Die Absätze 1 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für die Instandhaltung und Erneuerung benötigt werden.“ ‘

Begründung:

Die Einfügung einer § 18f Absatz 7 FStrG entsprechenden Regelung als neuen Absatz 8 in § 21 AEG ist erforderlich, da reine Vermögensnachteile (etwa entgangener Gewinn infolge der Nichtzugänglichkeit des Grundstücks während der Unterhaltungsarbeiten) nicht vom Schadensersatz nach dem neu einzufügenden § 22b Absatz 2 erfasst sind. Es wird daher die entsprechende Geltung der Vorschriften über die vorzeitige Besitzeinweisung angeordnet. Eine vergleichbare Regelung wird vom Gesetzentwurf in § 18f Absatz 7 FStrG eingefügt. Schon aus Gründen der Kohärenz sollten daher beide Fachplanungsgesetze gleichlautend formuliert werden.

2. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 3a Absatz 1 FStrG)

In Artikel 2 Nummer 1 sind in § 3a Absatz 1 die Wörter „Beauftragte des Straßenbaulastträgers“ durch die Wörter „Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist eine Klarstellung notwendig, dass nicht nur Beauftragte, sondern auch die Straßenbauverwaltung selbst die Grundstücke zum Zwecke der baulichen Unterhaltung betreten und vorübergehend benutzen darf.

3. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 19 Absatz 1 Satz 2 FStrG)

In Artikel 2 Nummer 4 ist vor dem Wort „Unterhaltung“ das Wort „baulichen“ einzufügen.

Begründung:

Es sollte präziser zwischen der betrieblichen und der baulichen Unterhaltung unterschieden werden. Nur für die bauliche Unterhaltung sind die geplanten Änderungen (Duldungspflicht, vorzeitige Besitzeinweisung, Enteignung) sinnvoll. Auch die Begründung der Bundesregierung zielt allein auf die bauliche Unterhaltung ab, so dass dies auch im Gesetzestext zu normieren ist. Zudem lassen sich die Grundrechtseingriffe (zum Beispiel in das Grundrecht auf Eigentum) nicht bei einer nur betrieblichen Unterhaltung rechtfertigen.

4. Zu Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b (§ 13 Absatz 2 EKrG)

In Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b sind in § 13 Absatz 2 die Wörter „kommunalen Straße“ durch die Wörter „Straße nach Landesrecht“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung beschränkt sich auf eine Änderung der Kostenteilung bei kommunalen Straßen zu Gunsten der Kommunen und zu Lasten des Bundes und der Länder. Der diesbezüglichen Begründung ist zwar grundsätzlich zuzustimmen, vielfach behindern schwerwiegende kommunale Haushalts- und Finanzprobleme die Planungen, und der Lösungsansatz weist in die richtige Richtung.

Die Aufteilung des bisherigen kommunalen Drittels auf Bund und Länder bringt allerdings zusätzliche Belastungen für die Länder. Bisher wurden die kommunalen Anteile regelmäßig aus Mitteln nach § 3 Absatz 1 EntflechtG (in Nachfolge der früheren GVFG-Landesprogramme) finanziert. Die Entflechtungsmittel stehen ab 2020 nicht mehr zur Verfügung. Bereits der Ausgleich der Bedarfe für kommunalen Straßenbau und ÖPNV-Investitionen stellt einige Länder vor erhebliche finanzielle Probleme, weil die zur Kompensation angebotenen zusätzlichen Umsatzsteueranteile bei Weitem nicht ausreichen und zudem auch nicht dynamisiert werden.

Wenn die Bundesregierung – insoweit berechtigt – darauf hinweist, dass zwischen Ländern und Kommunen finanzverfassungsrechtlich nicht zu differenzieren ist, kann sie konsequenterweise auch nicht zwischen Landesstraßen und kommunalen Straßen unterscheiden. Vielmehr muss die finanzielle Belastung für alle Straßen unterhalb der Bundesstraßenebene dann einheitlich verteilt sein.

Unabhängig von einem grundsätzlichen Bekenntnis zu einer anteiligen Finanzierungsverantwortung für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach § 3 EKrG und der Bereitschaft, einen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landes entsprechenden Anteil, unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbedeutung der Straße, zu leisten, wird im Gegenzug eine gerechte Regelung erwartet.

5. Zu Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b (§ 13 Absatz 2 Satz 2 – neu – EKrG)

In Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b ist § 13 Absatz 2 folgender Satz anzufügen:

„In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen.“

Begründung:

Die Ergänzung ist erforderlich, um die Anwendung des neuen § 13 Absatz 2 auch in den Stadtstaaten, in denen keine selbstständigen Kommunen bestehen, zu ermöglichen.

6. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert ausdrücklich, dass mit diesem Gesetzentwurf die Regelungen zur Planungsbeschleunigung aus dem Planungsbeschleunigungsgesetz I einschließlich der relevanten Regelungen aus diesem Gesetzesvorhaben auf Planungs- und Genehmigungsverfahren für Straßen- und U-Bahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) übertragen werden. Eine solche

Übernahme ist angesichts der großen Herausforderungen, vor denen der ÖPNV mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele steht, dringend und kurzfristig erforderlich.

Begründung:

Es gibt einen großen Konsens, die Beschleunigungsregelungen des AEG auch für das PBefG zu übernehmen. Eine solche Übernahme ist angesichts der großen Herausforderungen, vor denen der ÖPNV mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele steht, dringend erforderlich. Dies entspricht auch den jeweiligen Entschlüssen von Bundestag und Bundesrat vom Herbst 2018 zum Planungsbeschleunigungsgesetz I.

7. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat hält zukünftig Regelungen im Bereich der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung für erforderlich, die sich nicht nur auf den Verkehrsbereich beschränken. Er fordert daher, im beziehungsweise in weiteren Gesetzgebungsverfahren, kurzfristig greifende Regelungen zu schaffen, die zu erheblicher Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung insbesondere beim Ausbau der Erneuerbaren Energien führen, zum Beispiel bei Vorhaben zum Neubau oder zum sogenannten Repowering von Windkraftanlagen. Der Bundesrat hält dies unter Wahrung der Umweltverträglichkeit zum Erreichen der Klimaschutzziele für unerlässlich und eilbedürftig.