



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Stellungnahme  
der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände  
zum  
Entwurf eines Gesetzes zum Verfahren für ein Maßnahmengesetz für  
Bundesfernstraßen der FDP-Bundestagsfraktion**

20.08.2020

**I. Allgemeine Bemerkungen**

Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) ist dankbar für die Gelegenheit, eine Stellungnahme zum Gesetzentwurf der FDP-Bundestagsfraktion abgeben zu können.

Die VhU unterstützt den FDP-Vorstoß, Baurecht auch für bestimmte, besonders bedeutende Bundesfernstraßenprojekte per Parlamentsbeschluss schaffen zu können.

Mit Blick auf die Bedeutung des Verkehrsträgers sollten darüber hinausgehend schon bei der bevorstehenden parlamentarischen Beratung des Investitionsbeschleunigungsgesetzes die dort für den Bahnbau vorgesehenen Optimierungen auch auf ihre Anwendung im Bereich Straße geprüft werden.

**II. Maßnahmengesetze auch für den Verkehrsträger Straße anwenden**

Für die VhU ist es nur schwer nachvollziehbar, wenn das Instrument des Maßnahmengesetzes bei der Schienen- und Binnenschifffahrtsinfrastruktur, nicht aber im Bereich der Bundesfernstraßen zur Anwendung kommt. Eine solche Beschränkung steht in deutlichem Gegensatz zu dem voraussichtlich noch auf Jahrzehnte fortbestehenden Sanierungs- und Ausbaustau bei der Straßenverkehrsinfrastruktur in Deutschland. Aus Sicht der VhU sollten alle Verkehrsinfrastrukturen auf mögliche Beschleunigungspotenziale hin evaluiert werden - mit dem gleichen hohen Ambitionsniveau.

Aus der Vielzahl der in den vergangenen Monaten bundesgesetzgeberisch ergriffenen Maßnahmen für das Ziel einer Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist das Instrument des Maßnahmengesetzes deutlich herauszuheben: Während sich bei der überwiegenden Zahl der möglichen Optimierungen, die der Beschleunigung dienen sollen, spürbare Effekte in der Praxis häufig nur dann einstellen, wenn mehrere Optimierungen zusammenwirken, sind die durch Maßnahmengesetze erreichbaren Beschleunigungseffekte ungleich größer.

Maßnahmengesetze können Infrastrukturprojekte vor Verschleppung und unkalkulierbar hohen Zeitbedarfen für die Umsetzung schützen. Beispielsweise könnten missbräuchliche Klageführungen eingeschränkt werden. Im parlamentarischen Prozess wird eine öffentliche Verständigung über den volkswirtschaftlichen Nutzen und gesamtgesellschaftliche Wohlfahrtsgewinne eines Projekts ermöglicht. Das kann zu mehr Akzeptanz beitragen. Die rationale Abwägung von Vor- und Nachteilen eines Infrastrukturprojektes und der Ausgleich wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Interessen ist im Parlament als dem Ort demokratischer Willensbildung und Entscheidungsfindung am richtigen Ort – Gerichte dagegen können und sollen das nicht leisten müssen.

### **III. Weiterführende Anmerkungen zu den Paragraphen 2, 4 und 6**

#### **Zu § 2**

Im Entwurf wird in § 2 der Kreis derjenigen Bundesfernstraßenprojekte definiert, für die Baurecht zukünftig qua Maßnahmengesetz geschaffen werden können soll. Die Definition erfolgt präzise, aber weitgreifend. Dass damit für ganz verschiedene Typen und eine große Anzahl von Bundesfernstraßenprojekten die Schaffung von Baurecht qua Maßnahmengesetz ermöglicht würde, trägt dem großen Handlungsbedarf beim Abbau des Sanierungs- und Ausbaustaus Rechnung und ist ausdrücklich zu befürworten. Insbesondere, dass gemäß § 2 Nr. 2 auch der Ersatzneubau von Brücken mit Ausbau und gemäß § 2 Nr. 3 die Beseitigung von Engpässen, mit denen eine Verbesserung des Klimaschutzes erreicht werden kann, in den Gegenstandsbereich aufgenommen werden sollen, ist zu begrüßen. Eine Beschleunigung dieser beiden Projekttypen hat besonders positive Wirkungen. Zugleich ist aber darauf hinzuweisen, dass das Maßnahmengesetz, sieht man von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) ab, für die parlamentarische Praxis ein Novum darstellt und daher unklar ist, wie leistungsfähig sich dieser Weg zur Erlangung von Baurecht darstellen wird. Insbesondere das Prinzip der parlamentarischen Diskontinuität setzt der Kapazität, Entscheidungen über Projekte und Varianten herbeizuführen, Grenzen und kann auch ein Risiko für eine rasche Entscheidungsfindung darstellen. Es gilt daher, Vorsorge dafür zu treffen, dass sich die Anzahl der Projekte, die in die parlamentarische Beratung gezogen werden, einerseits und die Kapazitäten des Parlaments andererseits die Waage halten. Dies könnte beispielsweise im Rahmen einer ambitionierten Pilotierung gewährleistet werden. Im Deutschen Bundestag und im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur müssen ausreichend leistungsfähige Strukturen zur Abwicklung dieses neuen Typs von Beratungsvorgängen bzw. Stellungnahmepflichten vorgesehen werden.

#### **Zu § 2 Nr. 1: Fünf-Jahre-Staffelung anstatt Zehn-Jahres-Grenze bei PFV**

Das Maßnahmengesetz soll laut § 2 Nr. 1 u. a. Anwendung finden für als vordringlich im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eingestufte Projekte, für die seit mehr als zehn Jahren das Planfeststellungsverfahren (PFV) eingeleitet, aber nicht abgeschlossen ist. Hierzu ist anzumerken: Zehn Jahre sind im PFV eine lange Zeit. Für Ihre Gesetzesinitiative soll daher die Prüfung einer Fünf-Jahre-Staffelung angeregt werden: Es ist in der Regel schon zu einem frühen Zeitpunkt im PFV abschätzbar, ob das Verfahren nach fünf Jahren abgeschlossen werden kann, oder ob es deutlich

mehr Zeit benötigen wird. Zeichnet sich ab, dass deutlich mehr als fünf Jahre erforderlich sein werden, sollte es bereits früher als nach der im Entwurf vorgesehenen Zehn-Jahres-Grenze möglich sein, den Deutschen Bundestag mit dem Projekt zu befassen. Nicht nur bereits „steckengebliebene“, sondern auch Projekte, bei denen ein Steckenbleiben wahrscheinlich ist, würden so in den Anwendungsbereich des Maßnahmengesetzes kommen.

#### **Zu § 2 Nr. 2**

Durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich wurde der grundsätzliche Verzicht auf das Erfordernis der Planfeststellung oder der Plangenehmigung bei Ersatzneubauten von Brücken eingeführt. Keine Berücksichtigung erfuhr dabei jedoch, dass bei Autobahnbrücken häufig neben einer Sanierungsbedürftigkeit parallel auch eine Ausbauplanung gemäß BVWP (Kapazitätserweiterung) um weitere Fahrstreifen vorliegt. Alle diese Vorhaben können nicht von der im Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich eingeführten Neuregelung profitieren. Die in dem vorliegenden Entwurf vorgesehene Aufnahme entsprechender Projekttypen in den Kreis derjenigen Vorhaben, für die eine Maßnahmengesetzgebung in Frage kommt, würde dieses Defizit heilen und ist daher sehr zu begrüßen.

#### **Zu § 4, § 6**

Eine frühe und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung kann Einsprüche im späteren Verfahren verringern. Eine Ausweitung des Kreises der Anzuhörenden über die bestehenden verwaltungsrechtlichen Vorgaben hinaus erfordert jedoch schlanke und effiziente Prozesse im Deutschen Bundestag und im involvierten Bundesressort. Ein Abweichen vom Prinzip der eigenen Betroffenheit kann zu einer Flut von Stellungnahmen von Anhörungswilligen führen.