



## Stellungnahme

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

Berlin, den 14. Juni 2018

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sollen durch mehrere Gesetzesänderungen Beschleunigungen der Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben erreicht werden. Durch diese Infrastrukturvorhaben sind in großem Maße Grundeigentümer sowie Land- und Forstwirte durch die Inanspruchnahme ihrer land- und forstwirtschaftlichen Flächen betroffen.

Der Deutsche Bauernverband (DBV) nimmt zu dem Gesetzentwurf daher wie folgt Stellung:

#### 1. Vorläufige Anordnungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren

Die angedachte Möglichkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorläufige Anordnungen zu treffen, steht aus Sicht des DBV unter nicht nachvollziehbaren Voraussetzungen. Im Gesetzentwurf heißt es, „wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und die nach § 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden“.

Mit dieser Formulierung kann praktisch bei jedem größeren Verkehrsprojekt davon ausgegangen werden, dass vorläufige Anordnungen möglich sein werden.

Im Übrigen ist der errechnete Personalaufwand für die vorläufigen Anordnungen (S. 17, 18 des Gesetzentwurfes) nicht unerheblich. Für die Maßnahmen in der vorläufigen Anordnung soll es eine Duldungspflicht der Eigentümer geben, lediglich die Inanspruchnahme fremder Grundstücke ist ausgeschlossen. Bei den auf S. 22 aufgeführten Beispielen für vorläufige Anordnungen (Kampfmittelbeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen, Verlegung von Leitungen und naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere Artenschutzmaßnahmen) ist jedoch nicht vorstellbar, wie diese ohne Inanspruchnahme von fremden Grundstücken möglich sein sollen.

Selbst wenn für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernimmt, der frühere Zustand wiederherzustellen ist und ggf. Entschädigungen entrichtet werden, ist damit zu rechnen, dass die Grundstückseigentümer die vorläufige Anordnung als selbstständigen Verwaltungsakt mit (Genehmigungs-, Gestaltungs- und Konzentrationswirkung) selbständig anfechten müssten und damit einen weiteren – kostenträchtigen – Verfahrensgang zu erledigen hätten. Durch Ergänzung der vorgesehenen Änderungen ist sicherzustellen, dass ein ausreichender und einfacher Rechtsschutz der betroffenen Eigentümer gegen solche vorzeitigen Baumaßnahmen

gewährleistet ist. Die Einschränkung, dass nur solche Maßnahmen möglich sind, die auch wieder rückgängig gemacht werden können, wird in der Praxis wenig Beachtung finden.

## **2. Verzicht auf Erörterung**

Auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben soll zukünftig auf einen Erörterungstermin verzichtet werden. Nach unserer praktischen Erfahrung ist gerade der Erörterungstermin die Gewähr dafür, dass für den Einwender die Motivation der Planfeststellungsbehörde, sein Grundstück mit den vorgesehenen Maßnahmen in Anspruch zu nehmen, nachvollziehbar wird.

Außerdem ist oft im Erörterungstermin vom Grundeigentümer ein Alternativvorschlag unterbreitet worden, der dann von der Behörde statt der ursprünglichen Planung aufgegriffen wurde. Insofern ist der Verzicht gerade bei UVP-pflichtigen Vorhaben, was in der Regel die größeren Vorhaben sind, nicht nachvollziehbar.

Auch dieser Verzicht stellt eine Verkürzung der Beteiligungsmöglichkeiten aus Sicht der Landwirtschaft dar und wird daher vom DBV abgelehnt.

## **3. Plangenehmigung**

Die Erweiterung des Anwendungsbereiches für die Erteilung einer Plangenehmigung, um schneller Baurecht zu schaffen, ist ebenso wenig nachvollziehbar. Gerade für die UVP-pflichtigen Vorhaben soll statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung möglich werden. Diese soll sich auf „einfach gelagerte Fälle“ beziehen. Da durch ein Verkehrsprojekt, unabhängig von seiner Größe, immer eine Vielzahl von betroffenen Grundstückseigentümern, Anliegern, Trägern öffentlicher Belange und Umweltverbänden tangiert werden, scheint per se ein „einfach gelagerter Fall“ ausgeschlossen. Aus Sicht des DBV ist auch kein Fall denkbar, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden. Die Einführung einer Plangenehmigungsmöglichkeit ist deshalb abzulehnen.

## **4. Einheitliche Klagebegründungsfrist von 6 Wochen ab Klageerhebung**

Zunächst ist die Regelung, dass eine Verspätung der Frist „genügend entschuldigt“ werden kann, ein zu unbestimmter Rechtsbegriff, der dazu führen wird, dass Verfahren über „Entschuldigungsgründe“ geführt werden müssen.

Darüber hinaus ist für einen betroffenen Grundstückseigentümer eine Verkürzung der Frist auf 6 Wochen zur Klagebegründung insofern zu gering, als dass davon ausgegangen werden muss, dass der betroffene Grundstückseigentümer zunächst einen Prozessbevollmächtigten involvieren wird, der den gesamten Planfeststellungsvorgang mit allen Protokollen studieren muss. Insofern halten wir eine 6-Wochen-Frist für viel zu kurz. In der Praxis wird eine vernünftige Klagebegründung frühestens nach 3 Monaten Einarbeitung gefertigt werden können.

## **5. Projektmanagement**

Die Möglichkeit, zur Vorbereitung und Durchführung bestimmter Verfahrensschritte den Einsatz eines Dritten, des Projektmanagers, bestimmen zu können, ist nicht nachvollziehbar. Die im Gesetzesentwurf vorgesehene Aufgabenliste des Projektmanagers ist ausdrücklich nicht abschließend. In der Gesetzesbegründung wird betont, dass der Projektmanager nicht hoheitlich tätig wird. Der Aufgabenkatalog sieht jedoch einzelne Aufgaben vor, die einer hoheitlichen Tätigkeit sehr nahekommen (Fristenkontrolle, Entwurf eines Anhörungsberichts, Leitung eines Erörterungstermins).

Letztendlich obliegt der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluss. Die öffentliche Hand, das Land, trägt die Kosten für die Einschaltung des Projektmanagements. Einen Vorteil in diesem System erkennen wir nicht, eher Nachteile.

So wird zum Beispiel das Eisenbahnbundesamt, welches künftig für die Anhörung verantwortlich zeichnen soll (siehe Art. 4), nicht die personellen Kapazitäten haben, um diese Tätigkeit auszufüllen. Das betont auch die Begründung zu Art. 4 Nr. 2. Deshalb werden von der Anhörungsbehörde verstärkt bisher wahrgenommene Aufgaben künftig auf diese Projektmanager verlagert.

Erfahrungsgemäß werden, wie jetzt bereits von der Bahn, dann Büros beauftragt, bei denen die Gefahr einer unkritischen Einstellung gegenüber den Vorhaben der Bahn besteht. Die Anhörungsbehörde hingegen ist zur Neutralität verpflichtet und trägt für die Wahrung der Belange aller Beteiligter Sorge.

Bei dem Einsatz dieser Projektmanager werden landwirtschaftliche Belange und Fachkenntnisse, die in diesen Büros bekanntermaßen nicht präsent sind, nicht mehr im ausreichenden Maß berücksichtigt.

Aus landwirtschaftlicher Sicht wäre sie allenfalls dann akzeptabel, wenn über entsprechende Qualifikationen für den Projektmanager im Gesetz sichergestellt wäre, dass die fachlichen Belange aller Betroffener, nicht nur die des Naturschutzes, auch bei dem Einsatz eines Projektmanagers im Verfahren ausreichend berücksichtigt werden.

## **6. Prognostizierte Verkehrsentwicklung im allgemeinen Eisenbahngesetz**

Nach unserer Erfahrung nehmen Planfeststellungsverfahren in der Tat einige Zeit in Anspruch. Mehrfach ist es vorgekommen, dass die bei Einreichung der im Plan prognostizierten Verkehrsentwicklungsdaten durch das tatsächliche Leben deutlich überholt wurden. Bislang waren zwischenzeitliche Änderungen der Verkehrsentwicklung zumindest im Groben zu berücksichtigen.

Der nunmehr vorgeschlagene Gesetzentwurf (§ 18g AEG) sieht vor, dass zwischenzeitliche Änderungen der Verkehrsentwicklung um nicht mehr als 3 dB(A) keine Berücksichtigung mehr finden. Dies ist für Anlieger/Grundstückseigentümer nicht nachvollziehbar. Aus der Vergangenheit ist nicht bekannt, dass sich um einen solchen Schwellenwert die Verkehrsentwicklung im entsprechenden Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens jemals erhöht hätte.

**7. Art. 4 Änderung Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes Nr. 1  
- Änderung § 3 Abs. 2**

Damit wird künftig das Eisenbahnbundesamt Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde in einer Person. Damit fallen die Länderbehörden als Anhörungsbehörde weg.

Diese Änderung ist für uns ein zentraler Kritikpunkt. In der Vergangenheit hat der Berufsstand regional sehr gute Erfahrungen mit Länderbehörden gemacht. Bei solchen Großprojekten zählt es sich aus, dass die Landesbehörden darauf achten, das Anhörungsverfahren nicht nur formal abzuwickeln sind, sondern die Landwirtschaft mit all ihren Problemen und ihrer Betroffenheit aktiv einzubinden ist, auch durch die Gründung von Arbeitskreisen, in denen landwirtschaftsspezifische Themen abgearbeitet werden können. In den Länderbehörden sind dann häufig auch noch die Abteilungen für Landwirtschaft und Naturschutz unter einem Dach, so dass gemeinsam vernünftige Lösungen auch für die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen gefunden werden können. Auch das ist für die Landwirtschaft ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Das Eisenbahnbundesamt wird sich auf das förmliche Anhörungsverfahren beschränken. Eine spezifische Kenntnis landwirtschaftlicher Probleme hat das Eisenbahnbundesamt im Gegensatz zu den Länderanhörungsbehörden nicht. Im Gegenteil: Eine durch die Länderbehörden strukturierte und gesteuerte aktive Bürgerbeteiligung fällt zumindest in punkto Landwirtschaft ersatzlos weg. Ebenso wenig werden dann die regionalen Belange noch im gebotenen Maß in das Verfahren einfließen.

Wir widersprechen deshalb der Bündelung der Zuständigkeiten im Eisenbahnbundesamt. Die Anhörung durch die Länderbehörden hat sich zumindest aus Sicht der betroffenen Bürger bewährt. Ihre Abschaffung widerspricht jedoch dem Bestreben nach einer verbesserten Bürgerbeteiligung auch zur Akzeptanz solcher Vorhaben.