

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

### **Entwurf des BMVI eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes (InvBeschIG)**

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

#### **A. Das Wichtigste in Kürze**

Maßnahmen, die der Beschleunigung von Projekten im Infrastrukturbereich dienen, werden vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) befürwortet. Die bereits auf dem Weg gebrachten Gesetze gehen in die richtige Richtung, blieben aber in den Erwartungen der Wirtschaft zurück. Der nun vorgelegte Gesetzentwurf wird daher grundsätzlich unterstützt. Bei einzelnen Punkten besteht allerdings weiterer Handlungsbedarf.

Durch die sehr kurze Fristsetzung war ein Verfahren zur umfassenden Meinungsbildung innerhalb der IHK-Organisation wesentlich erschwert.

#### **B. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil**

Die Umsetzung von Infrastrukturprojekten dauert in Deutschland länger als in vielen anderen europäischen Ländern. In einzelnen Fällen zieht sich die Umsetzung sogar über mehrere Jahrzehnte hin. Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) setzt sich deshalb dafür ein, dass alle Schritte von der Bedarfsfeststellung bis zur Inbetriebnahme auf den Prüfstand kommen. Mit den bereits umgesetzten Gesetzen wurden erste Schritte in die richtige Richtung eingeleitet. Gleichwohl bestehen weiterhin Potenziale zur Beschleunigung, die umgesetzt werden sollten. Der vorgelegte Gesetzentwurf stellt einen weiteren Schritt dar, der grundsätzlich befürwortet wird. Weitere Schritte – insbesondere die Wiedereinführung der Präklusion – bleiben aber auf der Agenda.

## C. Details - Besonderer Teil

Bei folgenden Punkten des Gesetzentwurfs sieht die IHK-Organisation weiterhin Handlungsbedarf:

### Artikel 1: Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

#### Änderung § 48:

Diese Neuregelung wird ausdrücklich begrüßt. Sie entspricht dem Vorschlag des DIHK, die Dauer von Gerichtsverfahren für wichtige Infrastruktur- und Investitionsvorhaben durch Begründung einer erstinstanzlichen Zuständigkeit beim Oberverwaltungsgericht zu verkürzen. Wir gehen noch einen Schritt weiter und regen an, diese grundsätzlich für infrastrukturelle und industrielle Großvorhaben beim Oberverwaltungsgericht vorzusehen und dies nicht auf bedeutsame Hafenprojekte, größere Wasserkraftwerke und Streitigkeiten nach dem Bundesberggesetz zu begrenzen.

In dem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass ausreichende Personalkapazitäten an den Gerichten ebenso einen wichtigen Faktor für die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung darstellen.

#### Neue Regelung § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a

Nach dieser Vorschrift soll die aufschiebende Wirkung bei der Zulassung aller nicht unter Nr. 3 fallenden Infrastrukturvorhaben, die von überregionaler Bedeutung sind, entfallen. Die Regelung dient damit der beschleunigten Zulassung entsprechender Vorhaben und wird vom DIHK positiv bewertet. Aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit sollte ausdrücklich bestimmt werden, wann einem Vorhaben „überregionale Bedeutung“ zukommt. § 80 Abs. 5 Abs.1 VwGO sieht die Möglichkeit des Antrags auf gerichtliche Anordnung der aufschiebenden Wirkung vor, sodass ein ausreichender Rechtsschutz weiterhin gegeben ist.

Aus Sicht des DIHK sollte eine generelle Ausschließung der aufschiebenden Wirkung von Anfechtungsklagen gegen Infrastrukturvorhaben geprüft werden. Bislang sieht das Fachplanungsrecht lediglich für klar definierte Fälle den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Anfechtungsklagen gegen die Planfeststellung bzw. -genehmigung vor. In den maßgeblichen Bereichen Straße und Schiene muss gemäß §§ 17e Abs. 2 S. 1 FStrG, 18e Abs. 2 S. 1 AEG ein vordringlicher Bedarf für das fragliche Vorhaben festgestellt worden sein. Dem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung kommt dabei ein erhebliches Beschleunigungspotential zu. Die Begrenzung auf vordringlich bedürftige Strecken sollte gestrichen werden, es sollte sich allgemein an § 212a BauGB orientiert werden.

Weitere Vorschläge:

- Weiterentwicklung der Planfeststellungsrichtlinien bzw. Präzisierung der PlafeR mit Blick auf die Anwendungsvoraussetzungen des Plangenehmigungsverfahrens. Bisher erfolgt lediglich eine knappe und allgemeine Abgrenzung zwischen einer Unterhaltung/Instandsetzung und einer Änderung.
- Anstelle des Verfahrens der Planfeststellung kann unter den Voraussetzungen des § 74 Abs. 6 S. 1 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden. Allerdings bestehen in der Praxis vor allem bei der Anwendung der Voraussetzung nach Nr. 1 erhebliche Rechtsunsicherheiten bei Vorhabenträgern und den Behörden. Aus diesem Grund wird dann ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Von einer IHK wurde vorgeschlagen, die Erstellung eines Leitfadens/Anwendungsvorgaben zu der Voraussetzung einer Plangenehmigung zu prüfen.
- Effektivierung des Plangenehmigungsverfahrens gemäß VwVfG: Das gemäß § 74 Abs. 6 S. 1 Nr. 2 VwVfG erforderliche Herstellen des Benehmens mit den Trägern öffentlicher Belange ist bereits als reines Anhörungsverfahren ausgestaltet; eine negative Stellungnahme steht dem Verfahren also nicht entgegen. Gleichwohl muss das Benehmen bis zur Plangenehmigung hergestellt worden sein, wobei keine Fristen für die Stellungnahme der angehörten Behörden vorgesehen sind.

#### Änderung § 101:

Mit dieser vorgeschlagenen Neuregelung werden die Gerichte zu einer möglichst frühzeitigen Terminierung verpflichtet, um zu einer Beschleunigung der Gerichtsverfahren beizutragen.

Der DIHK begrüßt die Beschleunigung auch der Gerichtsverfahren selbst ausdrücklich. Darüber hinaus sollte eine Regeldauer für Gerichtsverfahren gesetzlich vorgeschrieben sein, so dass kein Verfahren länger als 12 Monate dauert. Schließlich setzt sich der DIHK dafür ein, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung in der Justiz voll ausgeschöpft werden und die Klage- und Planungsunterlagen grundsätzlich digital auf der Basis von standardisierten Austauschformaten übermittelt und transparent zugänglich gemacht werden.

### **Artikel 2: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

#### Neuer Absatz § 18 Absatz 1 a:

Aufgrund der eventuell vielschichtigen Tätigkeiten rund um eine Oberleitungsinstallation schlagen wir vor, dies durch den Oberbegriff der Elektrifizierung breiter zu fassen.

## **Artikel 3: Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

### Neue Regelung § 63

Im Hinblick auf die Ziele zum Ausbau erneuerbarer Energien im Stromsektor (65 Prozent Grünstrom am Bruttostromverbrauch 2030) sowie den Ausstieg aus der Kernkraft bis 2022 und aus der Kohleverstromung bis spätestens 2038 ist es notwendig, den Ausbau der Windkraft zu beschleunigen. Die Unternehmen brauchen Sicherheit, woher ihr Strom in Zukunft kommen soll. Neben der Flächenverfügbarkeit und langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren sind Klagen gegen Windkraftanlagen ein zentraler Grund, warum der Zubau neuer Anlagen ins Stocken geraten ist.

Die neue Regelung im § 63 sieht den Entfall der aufschiebenden Wirkung bei Widerspruch oder Anfechtungsklage eines Dritten gegen die Zulassung einer Windenergieanlage an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern vor. Dies ist aus Sicht des DIHK positiv zu bewerten, da es einen schnelleren Baubeginn ermöglicht, damit einen Beschleunigungseffekt hat und dazu beitragen kann, die Ausbauziele für Windenergie an Land zu erreichen. Zur Verfassungsmäßigkeit der Regelung wird auf die Ausführung zu Artikel 1, Vorschlag Nr. 4 verwiesen.

## **Artikel 4: Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

### Neue Regelung § 14 a

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) regelt die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei Vorhaben, die aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Die dort vorgesehenen Verfahren verursachen in der Regel einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand für Unternehmen und Planungsbehörden. Die nun vorgesehene Regelung des § 14a bezüglich „besonderen Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen“ stellt aus Sicht des DIHK zumindest eine punktuelle Erleichterung der Anforderungen dar und könnte einen Beitrag zur Beschleunigung dieser Vorhaben leisten und Unternehmen entlasten.

Die neue Regelung des § 14a soll eine Spezialregelung zu § 9 darstellen. Aus diesem Grund sollte ein Verweis auf die Schwellenwerte des § 9 geprüft werden, um einen Gleichklang herzustellen, Rechtsunsicherheiten oder gar die Schlechterstellung gegenüber anderen Vorhaben zu vermeiden.

§ 14a Abs. 1 stellt grundsätzlich einen sinnvollen Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei kleineren Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen dar, da in diesem Fall von keinen erheblichen Umweltauswirkungen ausgegangen wird. Dabei beschränkt sich die Regelung auf einen abgeschlossenen Maßnahmenkatalog. Es sollte aus Sicht des DIHK geprüft werden, diesen auf weitere, gängige Modernisierungsmaßnahmen auszuweiten, etwa die

Erneuerung von Bahnbrücken oder Schienenabschnitten. In diesen Fällen handelt es sich ebenso um räumlich und zeitlich begrenzte Änderungsmaßnahmen, bei denen von einer geringen Umweltauswirkung ausgegangen werden kann. Es handelt sich hierbei zudem um relevante Vorhaben, welche nach Sinn und Zweck unter dieses Gesetz fallen sollten. Dadurch kann ein weitere Beitrag zur Beschleunigung der Infrastruktur auf der Schiene geleistet werden.

§ 14a Abs. 2 Nr. 1 sieht eine standortbezogene Vorprüfung bei der Elektrifizierung einer Bahnstrecke auf einer Länge von weniger als 15 Kilometern vor. Laut der Gesetzesbegründung kann hier der singuläre Aspekt des Vogelschutzes erheblich werden, während die baubedingte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung als Belange eher gering eingestuft werden. Nach einer gerichtlichen Entscheidung des BVerwG (BVerwG, Urt. v. 26.09.2019, Az.: 7 C 5.18) sind artenschutzrechtliche Belange iSd § 44 Abs.1 BNatSchG in der Regel bei der standortbezogenen Vorprüfung nur dann zu berücksichtigen, wenn sie förmlich als Schutzzweck eines Gebietes nach Nr. 2.3 der Anlage 3 zum UVPG bestimmt wurden. Es sollte vorliegend daher geprüft werden, diese Bestimmung nach Absatz 1 zu verschieben.

## **Artikel 5: Änderung des Raumordnungsgesetzes**

Die Umstellung auf digitale Verfahrensunterlagen als Regelfall ist aus Sicht des DIHK positiv zu bewerten. Im Ausnahmefall ist die Bereitstellung der Unterlagen in schriftlicher Form vorzusehen, sodass allen Umständen und Belangen Rechnung getragen werden kann. Weiterhin ist es zu begrüßen, dass für den elektronischen Datenaustausch ein „verkehrsübliches elektronische Format“ vorgeschrieben wird.

Bei der Verzahnung von Raumordnungs- und Zulassungsverfahren besteht weiteres Optimierungspotential. Offenbar sind Mehrfachprüfungen – zumindest was die Öffentlichkeitsbeteiligungen anbetrifft – vorgesehen. Wir regen an, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren in einem Hauptsacheverfahren zusammenzuführen, so dass im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung raumordnerische Belange zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Grundsätzlich soll es im Hauptsacheverfahren aber nur eine Öffentlichkeitsbeteiligung und eine Umweltprüfung geben.

Es könnte eine Integration des Raumordnungs- in das Planfeststellungsverfahren bei Infrastrukturprojekten angestrebt werden (entspricht dem Gedanken des Hauptsacheverfahrens). Dadurch könnten eine doppelte UVP-Prüfung sowie eine doppelte Öffentlichkeitsbeteiligung vermieden werden, indem eine einheitliche Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde in einem zweistufigen Verfahren vorgesehen wird.

Parallel könnte die für den Straßen-, nicht aber für den Schienenbau vorgesehene Pflicht zur Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG abgeschafft oder zumindest fakultativ gestellt werden.

#### Ergänzung zur Öffentlichkeitsbeteiligung:

Grundsätzlich sieht § 73 Abs. 6 S. 1 VwVfG einen Erörterungstermin zwingend vor. In den wesentlichen hier relevanten Fachgesetzen gem. §§ 17a Nr. 1 FStrG, 18a Nr. 1 AEG besteht aber bereits die Möglichkeit, darauf zu verzichten.

#### Ergänzung zur Abstimmung des Erörterungstermins mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:

Einwendungen, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung erhoben wurden, sind – um einer Präklusion vorzubeugen – auch noch im förmlichen Verfahren geltend zu machen und sodann von der Anhörungsbehörde zu erörtern (§ 73 Abs. 6 VwVfG). Zur Vermeidung von Redundanzen sollte die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung insoweit mit dem Erörterungstermin abgestimmt werden als die bereits vorgetragenen und besprochenen Einwendungen grundsätzlich nicht erneut aufgegriffen werden. Hierzu sollte eine Pflicht zur Dokumentation und auch zur Beachtung sämtlicher in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung diskutierter Gesichtspunkte aufgenommen werden.

### **D. Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

Dr. Patrick Thiele  
Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK)  
Referat Nationale Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft  
Bereich Dienstleistungen, Infrastruktur, Regionalpolitik  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
Tel. 030 20308-2110  
E-Mail: [thiele.patrick@dihk.de](mailto:thiele.patrick@dihk.de)

Eva Weik  
Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK)  
Referat Kreislaufwirtschaft, Umweltrecht, Rohstoffpolitik  
Bereich Energie, Umwelt, Industrie  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
Tel. 030 20308-2212  
E-Mail: [weik.eva@dihk.de](mailto:weik.eva@dihk.de)

### **E. Beschreibung DIHK**

#### **Wer wir sind:**

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.