



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und  
Umweltschutzvereinigung  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Dr. Anke Trube  
Geschäftsführerin

Stuttgart, 05.08.2020

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Ref. G 10- Grundsatzangelegenheiten, Finanz- und Wettbewerbspolitik  
Invalidenstr. 44  
**10115 Berlin**

Per Email an [ref-g10@bmvi.bund.de](mailto:ref-g10@bmvi.bund.de)

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom  
02.08.2020

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom  
bmvi-invest-beschl-gesetz

Telefon/E-Mail  
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

## Referentenentwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes

**Hier: Verbändeanhörung vom 02.08.2020 mit Frist 06.08.2020 (9 Uhr)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV), Dachverband der Natur- und Umweltschutzverbände in Baden-Württemberg, dankt für die Zusendung der Anhörungunterlagen zum geplanten Investitionsbeschleunigungsgesetz und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Referentenentwurf enthält insofern sinnvolle oder zumindest vertretbare Regelungen, soweit der Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes erleichtert werden sollen. Festzuhalten ist aber, dass die bisherigen Vorgaben des Umwelt- und Planungsrechts mit Sicherheit nicht die Ursache für die Misere bei der Bahn sind.

Aus Sicht des Umweltschutzes/des LNV kann Art. 2 des Referentenentwurfs unter Zurückstellung von Bedenken grundsätzlich zugestimmt werden, ebenso denjenigen Vorschriften in Art. 4, die gleichfalls den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur erleichtern und beschleunigen sollen.

Maßgebend für die Zurückstellung unserer Bedenken ist der Umstand, dass Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur einen immensen Nachholbedarf gegenüber der

Straßeninfrastruktur haben, bedingt durch jahrzehntelange Benachteiligung; die völlig unzureichende Finanzausstattung und ungenügende Personalausstattung bei Bahn und Bahnbehörden wirken noch fort. Dies hat zu gravierenden Mängeln in der Infrastruktur und beim Ausbau von Bahnstrecken geführt.

Ein Beispiel von vielen: die Verzögerungen beim bereits 1996 im Vertrag von Lugano völkerrechtlich verbindlich zugesagten zügigen den Ausbau der Rheintalstrecke und der Gäubahnstrecke als Zulauf zum alpenquerenden Verkehr in die Schweiz. Die Schweizer Infrastruktur und demnächst auch die italienische sind fertig. Deutschland ist gegenüber der Schweiz im Rheintal um über 20 Jahre in Verzug. Bei der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich sieht es nicht besser aus.

Angesichts dieser wenig ehrenhaften Situation ist es einen Versuch wert, die vorgesehenen Änderungen im Planungsrecht vorzunehmen. Zwingend flankiert werden müssen die Regelungen aber durch drastische reale Erhöhungen der Finanzmittel für die Schiene.

Zur Klarstellung: Vergleichbare Erleichterungen zu Gunsten der Straßeninfrastruktur lehnen wir ab.

Sofern die Änderungen die Möglichkeit zur elektronischen Öffentlichkeitsbeteiligung eröffnen oder die Antragsteller verpflichtet werden, die Antragsunterlagen in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen, begrüßen wir die geplanten Änderungen.

Wir begrüßen, dass eine Evaluierung nach acht Jahren, ob das Ziel der Beschleunigung erreicht wurde, vorgesehen ist, und zwar zusammen mit den weiteren Beschleunigungsgesetzen.

Die Verkürzung des Instanzenzuges verwaltungsgerichtlicher Wege lehnen wir ab. Dies galt allerdings bereits bei Straßenverkehrswegen. Denn es geht bei einigen der geplanten Änderungen nicht um Verfahrensbeschleunigungen, sondern um eine Verkürzung der Abwehrmöglichkeiten. Diese sind jedoch nicht ausschlaggebend dafür, dass öffentliche Planverfahren oft viele Jahre bis zur Umsetzung brauchen. Neben politischem Unwillen, den Öffentlichen Verkehr aus Klimaschutz- und Flächenspargründen vorrangig zu fördern, zeigen unsere Erfahrungen, dass für lange Verfahren meist schlechte Planungen, unzureichende Faktenermittlungen und andere Defizite der Vorhabenträger verantwortlich sind.

Weitere Anmerkungen unsererseits lauten – aufgrund der Kürze der zur Verfügung gestellten Zeit sind sie nicht vollständig:

## **Zu Artikel 1, Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung**

Zu 3.

Nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:  
„3a. bei der Zulassung aller nicht unter Nummer 3 fallenden Infrastrukturvorhaben, die von überregionaler Bedeutung sind,“.

Der Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Rechtsbehelfen kann nicht von derart unbestimmten, wertungsabhängigen Voraussetzungen abhängig gemacht werden. In dieser Fassung würde die Vorschrift zu Streitigkeiten über die Vollziehbarkeit der Verwaltungsakte führen, die ebenfalls im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO ausgetragen werden, um zu klären, ob sowohl Infrastrukturmaßnahme als auch überregionale Bedeutung gegeben sind, während es vielleicht an einer Eilbedürftigkeit fehlt.

Die Aufnahme weiterer Verfahren in die Liste derjenigen Verfahren, für die im ersten Rechtszug die Oberlandesgerichte zuständig sind, dienen nicht der Verfahrensbeschleunigung, sondern der weiteren Erschwernis der ohnehin schwachen Abwehrmöglichkeiten, die Bürger und Nichtregierungsorganisationen gegenüber diesen Verfahren haben. Insbesondere bei Straßenplanungen ist dies abzulehnen, da diese fast immer mit erheblichen Eingriffen in grundgesetzlich geschützte Werte verbunden sind (u.a. Gesundheit, Eigentum).

Dass Artikel 1 für den Bürger keinen Erfüllungsaufwand bedingt, ja sogar noch Rechtsanwaltskosten spart, ist falsch. Das Gegenteil ist der Fall, da vor den Verwaltungsgerichten keine Anwaltpflicht besteht, vor den Obergerichtsinstanzen aber sehr wohl.

## **Zu Artikel 5, Änderung des Raumordnungsgesetzes**

Zu 1. c) bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:  
„Der Träger der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme hat Anspruch darauf, dass seine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.“

Eine derartige Regelung befindet sich bereits im UIG und ist hier im Rahmen der Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung fehlt am Platz. Die Regelung impliziert, der Träger habe sonst keinen solchen Anspruch, was nicht zutrifft. Sie erweckt den Eindruck, die Veröffentlichung der Unterlagen solle damit zusätzlich eingeschränkt werden können. Wie verhält sich die geplante Regelung zum Umweltinformationsanspruch, dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bei Emissionen überhaupt nicht und sonst nur entgegengehalten werden können, wenn das öffentliche Interesse an der Bekanntgabe nicht überwiegt (§ 9 Abs. 1 UIG)?

Mit freundlichen Grüßen

