

**Stellungnahme**

**Referentenentwurf  
Entwurf eines Gesetzes zur  
Vorbereitung der Schaffung von  
Baurecht durch Maßnahmengesetz  
im Verkehrsbereich  
(Genehmigungs-  
beschleunigungsgesetz – GbG)**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## **Zusammenfassung**

Der BDI unterstützt ausdrücklich das mit dem Gesetzesentwurf geplante Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte zu beschleunigen. Die gesetzliche Regelung wird als adäquate Maßnahme begrüßt.

Die ausgewählten sechs Pilotprojekte, die hierzu die Voraussetzungen und die Möglichkeit schaffen sollen, den Neu- und Ausbau sowie die Änderung bestimmter Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz (Maßnahmengesetze) an Stelle von behördlichem Genehmigungsverfahren zuzulassen, sind der richtige und geeignete Hebel für eine rasche THG-Minderung durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Ein Gesetzgebungsverfahren bietet darüber hinaus allen interessierten und betroffenen Gruppen eine hinreichende und umfassende Beteiligung, so dass letztlich der Gesetzgeber eine Gewichtung aller berechtigten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen abwägen kann.

Aus Sicht der deutschen Wirtschaft ist insbesondere der Ausbau der Binnenwasserstraßen, die als Lebensader der deutschen Industrie und damit auch der Bevölkerung bei der Rohstoffversorgung eine tragende Rolle spielt, dringend erforderlich.

Durch die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen im Gesetzesentwurf für die Zulassung der benannten sechs Verkehrsinfrastrukturprojekten durch das Maßnahmengesetz wird der dringend benötigte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beschleunigt und befördert.

## Einleitung

Der BDI begrüßt ausdrücklich die Intention der Bundesregierung mit dem Gesetz die Voraussetzungen zu schaffen, den Neu- und Ausbau sowie die Änderung bestimmter Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz (Maßnahmengesetze) an Stelle umfassender Verwaltungsakte und langer behördlicher Genehmigungsverfahren zuzulassen. Die sechs im Gesetzentwurf genannten Pilotprojekte sind aufgrund ihrer äußerst hohen Relevanz zur Sicherung der Produktions- und Güterversorgung von Industrie und Bevölkerung dringend erforderlich.

Mithilfe der Maßnahmengesetze kann in der Summe eine in der Praxis wirksame und spürbare Beschleunigung der Planung von Infrastrukturprojekten erreicht und die Wirtschaft durch eine frühzeitigere Engpassbeseitigung entlastet werden. Und nur so lassen sich darüber hinaus diejenigen Synergien realisieren, die mit einer synchronen Umsetzung der Neuregelungen und der Realisierung der genannten Pilotprojekte verbunden sind.

Auch vor dem Hintergrund der Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt ist die Aufnahme der ersten fünf Projekte als wichtiger Schritt in die richtige Richtung zur Sicherung des Systems der Wasserstraße zu betrachten. Mit dem Verfahren per Gesetz wird bei Projekten dieser hohen Bedeutung vermieden, dass diese durch behördliche Zuständigkeiten und langwierige Verfahrensprozesse nicht mehr handhabbar sind und gravierende Verzögerungen zu Lasten der Wirtschaft und der Verbraucher entstehen.

Begrüßenswert ist, dass hiermit dringend benötigte Infrastrukturprojekte von der Verwaltungsebene als relevante politische Entscheidungen auch in den Entscheidungsraum des Gesetzgebers gehoben werden und somit die hohe Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die deutsche Wirtschaft und volkswirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland die größtmögliche demokratische Legitimation erfährt.

Die Beschleunigung wasserbaulicher Maßnahmen zeigt vor dem Hintergrund der langanhaltenden und extremen Niedrigwasserperiode des Jahres 2018 die hohe Bedeutung des Wasserstraßentransports für den Industriestandort. Eine BDI-Umfrage unter den 27 größten industriellen Verladern der Branchen Stahl, Chemie, Mineralöl, Baustoffe und Papier, die die Binnenschifffahrt stark bis sehr stark nutzen, zeigt, dass mehr als drei Viertel der befragten Unternehmen sehr stark bzw. stark vom Niedrigwasser betroffen waren und nur bedingt auf die Straße und Schiene als Verkehrsträger ausweichen konnten. Daher sind Wasserstraßeninfrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel die Maßnahmen zur Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein, elementar, um die Transportbedingungen des Verkehrsträgers für die Industriestandorte im Rheineinzugsgebiet sowie den nachfolgenden Flüssen zu verbessern.

## Kritikpunkte

Allerdings würde die verladende Industrie es begrüßen, wenn zu den Anwendungsbereichen unter §2 noch folgende Projekte, bei deren Umsetzung hohe Dringlichkeit geboten ist, mit aufgenommen würden.

1. Die Sohlstabilisierung des Niederrheins in direkter Verknüpfung mit der Abladeoptimierung des Mittelrheins,
2. Die Entlastung des Mittelrheintals vom Eisenbahngüterverkehr durch Schaffung einer Entlastungsstrecke (Hunsrücktunnel) einschließlich der Anbindung an die 3RX-Route (Eiserner Rhein) nach Antwerpen.

Es liegt im gemeinsamen Interesse von Gesellschaft und Wirtschaft, nach Lösungen für eine langfristige Standortsicherung zu suchen und damit die notwendigen Voraussetzungen für eine positive Wirtschafts- und Wohlstandsentwicklung in Deutschland zu schaffen. Diese fußt auf einer verlässlichen und soliden Infrastruktur. Die Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen ist unabdingbar und wird durch Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich gewährleistet.

## Ergänzungspunkte

Der vorliegende Gesetzesentwurf sollte unbedingt auch dazu genutzt werden, weitere Empfehlungen des *Innovationsforums Planungsbeschleunigung*, die Maßnahme *Planungsrecht beschleunigen* aus den Eckpunkten des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung und auch Empfehlungen des Normenkontrollrates umzusetzen. Das Gesetz sollte daher neben den vorliegenden Regelungen zu Maßnahmengesetzen um folgende weitere Artikel ergänzt werden:

- zur Änderung des Raumordnungsgesetzes (ROG) oder der Fachplanungsgesetze: Noch vor dem Planfeststellungsverfahren ist bei bestimmten raumbedeutsamen Vorhaben gem. ROG ein sog. Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Bereits kleinere Neubauten im Bereich Verkehrsinfrastruktur können davon betroffen sein. Regelmäßig betroffen sind größere Neubauvorhaben im Bereich Verkehrsinfrastruktur. Im ROV ist verbindlich die Öffentlichkeit zu beteiligen. Das Verfahren selbst hat jedoch keinen bindenden Charakter, sondern stellt lediglich eine Art gutachterliche Äußerung der zuständigen Landesbehörde dar. Auch für die Raumordnung selbst verbindliche Entscheidungen können im ROV nicht getroffen werden. Die Verpflichtung sowohl zu ROV wie auch zu PFV – teilweise ergänzt um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 Verwaltungsverfahrensgesetz) – führt im hohen Maße zu Doppelprüfungen. Das *Innovationsforum Planungsbeschleunigung* hatte daher empfohlen, das ROV in das PFV zu integrieren. Diese Maßnahme ist auch in den Ende September 2019 veröffentlichten Eckpunkten des Klimaschutzprogramms

2030 verankert (Maßnahme 63 – „Planungsrecht beschleunigen“), wo auch der vorliegende Gesetzentwurf angekündigt wird. Eine entsprechende Änderung des ROG oder der Fachplanungsgesetze würde derzeit von ROV betroffene Verkehrsinfrastrukturvorhaben um mehrere Jahre beschleunigen. Schließlich würden nicht nur Doppelprüfungen, sondern jeweils ein komplettes Verwaltungsverfahren vollständig entfallen.

- zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) nach Vorbild des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG): Eine spürbare Beschleunigung von zahlreichen Infrastrukturprojekte könnte durch eine Befreiung kleinerer und mittlerer kommunaler Straßenbaulastträger (SBL) von dem bei einer Änderung einer höhengleichen Kreuzung Schiene-Straße entstehenden Kostendrittel erreicht werden. Dieses entspräche ebenfalls den Empfehlungen des *Innovationsforums Planungsbeschleunigung* und würde auch dem Koalitionsvertrag Rechnung tragen. Für Änderungen höhengleicher Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und anderen Straßen gibt es bereits eine analoge Regelung, die als Vorbild dienen könnte (§ 12 Abs. 3a FStrG). Änderungen an höhengleichen Kreuzungen, für die gem. §§, 13 EKrG ein Kostendrittel vom SBL zu tragen ist, werden dabei nicht nur bei Ausbauprojekten des Bundesverkehrswegeplans Schiene erforderlich, sondern auch im Rahmen von Vorhaben zur Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (bspw. Errichtung digitaler Stellwerke) der bestehenden Infrastruktur. Würde das betreffende Kostendrittel entfallen, würde nicht nur das Risiko von mehrjährigen Projektverzögerungen aufgrund mangelnder finanzieller Mittel der betreffenden Gemeinde entfallen, es würde jeweils auch die Notwendigkeit zu dem PFV vorgelagerten Finanzierungsvereinbarungen zwischen Schienen- und kommunalen Straßenbaulastträger entfallen.

- zum Erlass von Stichtagsregelungen: In vielen Fällen verzögern sich insbesondere Großprojekte mit ihren ohnehin schon komplexen Genehmigungsverfahren aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich hierfür ist, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf den Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen auch Gesetzesänderungen noch Eingang in die Planung finden, was zu zeitintensiven Umplanungen führt. Bei einer Stichtagsregelung legt hingegen der Gesetzgeber fest, dass für die in der Vergangenheit begonnenen Sachverhalte weiterhin die alte Rechtslage anwendbar ist. Dies kann zu signifikant schnelleren Verfahren führen. Für einzelne Sachverhalte wird bereits von Stichtagsregelungen Gebrauch gemacht. Weitere Optionen und rechtlicher Handlungsbedarf sollten daher geprüft werden. Ähnlich wie bei vorliegenden Sachverhalt Maßnahmengesetz regen wir daher ein Rechtsgutachten an.

## Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)  
T: +49 30 2028-0

### Ansprechpartner

Robin Kunst  
Referent  
T: +493020281751  
[R.Kunst@bdi.eu](mailto:R.Kunst@bdi.eu)

Jonas Fritz  
Referent  
T: +493020281528  
[J.Fritz@bdi.eu](mailto:J.Fritz@bdi.eu)

BDI Dokumentennummer: D 1102