

## Planungsbeschleunigungsgesetz für Verkehrsprojekte

# Die Beteiligungskultur wird ausgebremst

Am 1. Januar 2019 trat das Planungsbeschleunigungsgesetz in Kraft. Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen glaubt nicht, dass die Große Koalition damit aufs richtige Pedal tritt.

> Stephan Kühn

Marode Brücken, Engpässe im Schienennetz, überlasteter städtischer Nahverkehr, fehlender Lärmschutz – wer den Verkehrskollaps abwenden und eine Verkehrswende vorantreiben will, der muss Verkehrsprojekte schneller umsetzen. Noch immer liegen zwischen Planungsbeginn und Baufreigabe oft 15 bis 20 Jahre.

Im November hat der Bundestag mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen das sogenannte Planungsbeschleunigungsgesetz verabschiedet. Damit haben Union und SPD den Weg dafür bereitet, dass Planungen vermeintlich beschleunigt werden können – auf Kosten des Umwelt- und Naturschutzes. Das Gesetz ist zudem für eine frühzeitige Bürgerbeteiligung und einen schnelleren Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur eine vertane Chance. Mehr oder frühere Beteiligung wird ganz offensichtlich als Hemmnis der Planungen wahrgenommen. Kommunen, die ihre öffentliche Nahverkehrsinfrastruktur ertüchtigen oder ausbauen wollen, lässt das Gesetz allein.

### Das sind die echten Planungs-Bremsen

Damit sich Planungen wirklich beschleunigen, müssen die eigentlichen Gründe für zähe Prozesse und jahrelange Verzögerungen in den Blick genommen werden.

**Zu späte Beteiligung:** Die BürgerInnen werden nicht oder zu spät in den Ver-

fahren beteiligt – zu oft erst, wenn die Grundsatzentscheidungen zu einem Projekt längst gefällt sind und es nur noch um Details geht. Die Öffentlichkeit wird nicht bei der Frage des Ob eines Verkehrsprojektes, sondern nur bei der Frage des Wie angehört. Das senkt die Akzeptanz der Planungen systematisch und erhöht das Risiko von Widerständen gegen Projekte.

**Zu wenig Personal:** Die Planungs- und Genehmigungsbehörden sind personell nicht ausreichend ausgestattet, um die zahlreichen komplexen Projekte zügig abarbeiten zu können. Jahrelang wurde allerorten Personal abgebaut. Jetzt werden PlanerInnen händeringend gesucht, doch der Arbeitsmarkt ist leergefegt. Projekte bleiben liegen, weil Fachleute fehlen. Ähnlich sieht es übrigens bei den Gerichten aus: Auch hier fehlt oft die Personalkapazität, um die komplexen Verfahren zeitnah zu bearbeiten.

**Zu wenig Kooperation:** Behörden beziehen die Expertise von Umweltschutzverbänden, wenn überhaupt, nur am Rande in die Planungen ein. Man sieht sie meist als Gegner und nicht als Gesprächspartner auf Augenhöhe. Will man schneller zum Ziel kommen, gilt es auf Kooperation statt Konfrontation zu setzen.

Die Bundesregierung glaubt dennoch weiterhin das Märchen, dass Umweltverbände mit ihren Klagen Planungen

verzögern würden. Dass die wenigen Verbandsklagen bei hunderten Planungsverfahren im Jahr zur Hälfte von den Umweltverbänden gewonnen werden, zeigt nach Ansicht des Sachverständigenrates für Umweltfragen der Bundesregierung: die Verbände verzögern nicht die Planungsverfahren, sondern setzen wichtige Naturschutzaspekte durch, die ansonsten nicht berücksichtigt worden wären.

### Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Erörterung

Die Bundesregierung hat mit ihrem Gesetz unter dem Deckmantel der Beschleunigung dafür gesorgt, dass bei Vorhaben mit vorgeschriebener Umweltverträglichkeitsprüfung künftig auf eine Erörterung verzichtet werden kann. Dieser Schritt wird Planungen nicht beschleunigen. Die Erörterungen sollen ja gerade Umweltschutzaspekte identifizieren, die einen Einfluss auf das Projekt haben können, und sie frühzeitig mit den Beteiligten diskutieren. Fällt dieser wichtige Verfahrensschritt weg, erhöht sich nur das Klagerisiko gegen Projekte.

### Verkürzte Klagefrist

Für Kläger wird mit dem Gesetz die Frist, in der sie ihre Begründungen gegen ein Infrastrukturvorhaben vorlegen, auf sechs Wochen verkürzt. Das ist nicht bürgerfreundlich, denn Planungsverfahren sind komplex und die Unterlagen umfangreich. Diese Fristverkürzung verletzt den Grundsatz der Rechtsweg-



Macht das Planungsbeschleunigungsgesetz den richtigen Weg frei? Zweifel sind angebracht.

Foto: Bru-nO / Pixabay

garantie und erschwert es BürgerInnen, sich intensiv mit den Planungsunterlagen auseinanderzusetzen.

### Nur noch eine Instanz für Eisenbahnstrecken

Im Gesetz werden 41 Schienenstrecken-Vorhaben für den Aus- und Neubau aus dem Bundesverkehrswegeplan aufgeführt, für die das Bundesverwaltungsgericht in erster und zugleich letzter Instanz entscheidet. Diese Instanzenverkürzung widerspricht der Rechtssystematik der Judikative, denn so gibt es für diese Projekte in Zukunft keine Revisionsmöglichkeit mehr. Außerdem: Ohne dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zusätzliches Personal zur Verfügung zu stellen, wird sich die Verfahrensdauer nicht verkürzen, sondern verlängern.

Die Bundesregierung hat mit ihrem Gesetz den falschen Weg beschritten. Wir haben dagegen ein Konzept<sup>1</sup> vorgelegt, das aufzeigt, wie sich Verkehrsprojek-

te auch mit besserer Bürgerbeteiligung schneller realisieren lassen. Dafür brauchen wir eine neue Beteiligungs- und Planungskultur. Noch immer ist Bürgerbeteiligung fakultativ. Bereits 2012 hatte Scheuers Vorgänger im Amt ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Vorgaben zur verpflichtenden Anwendung des Handbuchs fehlen jedoch bis heute.

### ExpertInnen und Kommunen werden ignoriert

Wenn Schienen- und Straßenbrücken ohne Kapazitätsausweitungen erneuert werden sollen, müssen die Planungs- und Genehmigungsprozesse für diese Ersatzneubauten beschleunigt werden. Es besteht ein gewaltiger Investitionsstau in Deutschland, weil immer mehr Brücken erneuert werden müssen. Die Bundesregierung ignoriert noch immer die Vorschläge der Expertenkommission „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ aus dem Jahr 2017.

Die Bundesregierung hat es auch versäumt, den Kommunen beim öffentlichen Nahverkehr unter die Arme zu greifen. Die Planung und der Genehmigung von städtischer Straßenbahn- und U-Bahn-Infrastruktur taucht im Planungsbeschleunigungsgesetz nicht auf. Dabei wollen die Kreise, Städte und Gemeinden mit zahlreichen Infrastrukturprojekten die Verkehrswende voranbringen. Die Unterstützung durch den Bund bleibt den Kommunen weiter verwehrt.

1) Neue Planungskultur im Verkehr – Besser planen, schneller umsetzen; Positionspapier der Grünen Bundestagsfraktion vom 6.11.2018, PDF (acht Seiten) auf [gruene-bundestag.de](https://gruene-bundestag.de): <https://gruenlink.de/1jpt>

> Stephan Kühn ist Sprecher für Verkehrspolitik der Grünen Bundestagsfraktion. Zuletzt schrieb er in AKP 3/2017 über „Rechtliche Hürden im Personenbeförderungsgesetz – Mehr Spielraum für die Mobilität auf dem Land“ (Seiten 46 f.).