

Dieter Posch MdL
Rechtsanwalt
Staatsminister a.D.

**Vorsitzender der Kommission „Vereinfachung und Beschleunigung von
Zulassungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturvorhaben“**

„Vorschläge zur Beschleunigung der Verkehrswegeplanung“

**Vortrag anlässlich der Veranstaltung
„Fernstraßen schneller und kostengünstiger planen“**

**Pro Mobilität- Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. am 7. März 2006,
Bundesverband Öffentlicher Banken, Lennéstraße 11, Berlin- Mitte**

**c/o Goetjes * Jöllenbeck * Brand
Rechtsanwälte und Notare * Partnerschaft**
Partnerschaftsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter Nummer PR 1311
Horst Goetjes * Karl Friedrich Jöllenbeck * Ernst Martin Brand * Werner Rippel * Ullrich Goetjes * Ralf Hocke * Dieter Posch
Jörg Weber * Birgit Jöllenbeck * Christopher Posch
Platzgasse 14, 34286 Spangenberg, Tel.: 05663/ 504-0, Fax: 05663/ 504-200 bis 202,
eMail: info@kanzlei-gjb.de, Internet: www.kanzlei-gjb.de
c/o FDP Landtagsfraktion Schlossplatz 1-3 65183 Wiesbaden
dieter.posch@t-online.de; monika wagner@ltg.hessen.de
Tel.: 0611 350726 Fax: 0611 350570

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

langwierige Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte im Bereich des Luftverkehrs, des Bahnverkehrs und der Straße stellen einen ökonomischen Engpass dar,

sie sind **ein** wesentlicher Grund dafür, warum Deutschland im internationalen Wettbewerb seine Position verschlechtert hat.

Die Dauer von Genehmigungsverfahren ist ein wesentlicher Standortfaktor im internationalen Wettbewerb.

Diese Erkenntnis hat sich auf die große Koalition in Berlin zu Eigen gemacht. Gegenwärtig wird im Deutschen Bundestag ein Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung von Planverfahren für Infrastrukturvorhaben (BT- Drucksache 16/54 vom 04.11.2005) diskutiert. Im März 2006 soll voraussichtlich eine Anhörung zu diesem Gesetzesentwurf in Berlin stattfinden.

Das Land Hessen seinerseits hat im Bundesrat einen Gesetzesentwurf eingebracht (BR- Drucksache 94/06). Dieser datiert vom 01.02.2006. Er ist inhaltlich identisch mit dem Gesetzesentwurf der von mir geleiteten, und vom hessischen Ministerpräsidenten Koch eingesetzten Kommission.

Der Gesetzesentwurf Hessens bzw. der meiner Kommission ist wesentlich weitergehend als der der Bundesregierung. Ich komme später darauf zu sprechen.

Erlauben Sie mir zunächst einige allgemeine Bemerkungen zum Thema Genehmigungsrecht.

Warum fehlt der Mut zu weit reichenden Reformen?

Das nationale und das europäische Genehmigungsrecht ist ein unüberschaubarer, unstrukturierter, unsystematisch aneinander geknüpfter Flickenteppich. Ein Flickenteppich, der wild gewachsen ist, bei dem auf unterschiedlichen Ebenen, kommunal-, landes-, bundes- und europapolitisch Recht gesetzt worden ist, das wild wuchernd, unüberschaubar und nie zurück geschnitten worden ist, dem immer neue Anforderungen übergestülpt wurden.

Aus ganz unterschiedlichen Rechtsmaterien sind neue Anforderungen dem eigentlichen Planungsrecht hinzugefügt worden, ohne die Konsequenzen in zeitlicher und fiskalischer Hinsicht zu überdenken. Als Beispiel seien genannt: Lärmschutz, Luftreinhalteplanung, Schutz von Fauna und Flora, Vogelschutz, Landschaftsschutz, Bodenschutz etc. Alles sind berechnete, zu berücksichtigte Belange, aber **eine ausreichende verfahrensrechtliche Zusammenführung hat nicht stattgefunden.**

So kann es passieren, dass bei der Verwirklichung von Infrastrukturmaßnahmen kommunales Satzungsrecht, Rechtsvorschriften mit regionalplanerisch und landesplanerischer Bedeutung, diverse Fachpläne etc. zunächst geändert werden müssen, um mit der eigentlichen Planungsarbeit beginnen zu können.

Bei einer derartigen komplexen Materie ist die Lust in der Politik sich an Reformen zu versuchen gleich Null, an dieser Einstellung ändert auch der Gesetzesentwurf der Bundesregierung nichts.

Aus Bequemlichkeit, wahrscheinlich auch aus Versagensangst. Die Materie ist zu komplex, zu schwierig und politisch kann man „keinen Blumentopf“ gewinnen. Nach der Verwendung von zwei Fachbegriffen in einer Rede -und ohne die geht es nicht- hören Journalisten und Zuhörer nicht mehr zu.

Ich spreche von der Politik, denn von der so genannten Fachebene ist sicherlich das ein oder andere geleistet worden, der große Durchbruch ist jedoch bis zum heutigen Zeitpunkt nicht erreicht worden.

Sehen wir uns den Gesetzesentwurf der Bundesregierung etwas genauer an. Da steht im Vordergrund der Diskussion die **erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes.**

Darunter kann sich Politik, ohne groß nachzudenken, etwas vorstellen, nämlich den Wegfall einer Instanz.

Ganz abgesehen davon, dass ich persönlich es für problematisch halte, den Rechtsweg so drastisch zu verkürzen, ist dies der völlig falsche Ansatz, denn **die Verfahrensdauer bei Gericht ist nicht das Problem**, sondern die Dauer der Verfahren selbst einschließlich der vorbereiteten Arbeiten.

Im Gegensatz zu dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung verzichtet der Gesetzesentwurf Hessens ganz bewusst auf eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts. Die Begründung, nur durch eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts könnten die Klageverfahren auf eine Tatsacheninstanz beschränkt werden, ist unrichtig. Gegenwärtig ist das Bundesverwaltungsgericht, abgesehen von den Projekten, die dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz unterliegen, lediglich Revisions-, d.h. Rechtsinstanz. Bedenkt man, dass lediglich ca. 2 % der Verwaltungsstreitverfahren in die Revision gehen, so erscheint das Einsparpotenzial als gering. Seit 1989 hatte das Land Hessen keinen Termin mehr vor dem Bundesverwaltungsgericht als Revisionsinstanz wegen Straßenplanungen.

Ein Zweiter Grund dafür, dass nichts voran geht, besteht darin, dass sich Politik der **negativen Folgen der langen Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Kosten nicht bewusst ist.**

Niemand in diesem Lande kann Ihnen definitiv sagen, was den Staat und damit den Steuerzahler der Arbeitsaufwand für die Genehmigungsverfahren kostet.

Der Staat als Vorhabensträger kann Angaben über Planungskosten, die Ingenieurleistungen, die Investitionssumme pp. machen.

Aber Aussagen darüber wie hoch die so genannten Bauherrenkosten sind, also jene Kosten, die beim Bauherren in der Verwaltung anfallen, kann kein Mensch machen.

Der hessische Ministerpräsident hat mich vor kurzer Zeit gebeten, eine Arbeitsgruppe zu leiten, die Vorschläge zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben erarbeiten soll. In diesem Zusammenhang habe ich mehrfach versucht Daten darüber zu erhalten, welche Kosten beim Staat, administrative Kosten, entstehen. Z. B. für die

- Vorplanung einer Straße
- die Vorbereitung und die Durchführung von Diskussionen in Bürgerversammlungen
- die Vorbereitung und Durchführung von Besprechungen auf den unterschiedlichen Ebenen
- die Durchführung und Vorbereitung des Erörterungstermins
- das Abfassen des Vorlageberichts an die Planfeststellungsbehörde
- die Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses selbst, etc.

Antworten habe ich darauf keine bekommen. Entsprechendes Datenmaterial ist nicht verfügbar.

400 bis 500 Seiten lange Planfeststellungsbeschlüsse sind keine Seltenheit, aber wie viele Mitarbeiter daran arbeiten und was das kostet, weiß niemand.

Die Planungs- einschließlich Verwaltungskosten werden zwischen 10 und 15 % der Investitionssumme geschätzt.

Die prozentuale Schätzung verschleiert, verniedlicht das Problem, was sind schon 5 oder 10 % bei einer Investitionssumme von 3,5 Mrd. €, wie z. B. beim Frankfurter Flughafen? Im Detail sieht das anders aus. Die Kosten für das Verfahrensmanagement beim Ausbau des Frankfurter Flughafens belaufen sich auf ca. 150 Mio. € bereits heute sind ca. 25 Mio. € Beratungshonorare angefallen.

Der Erörterungstermin kostet 6,8 Mio. €. Allein die Kosten der Saalmiete belaufen sich auf 3,5 Mio. €.

86 Verhandlungstage von September 2005 bis 2006 sind geplant. Am ersten Tag waren 750 Teilnehmer anwesend, am zweiten Tag 200, ansonsten im Durchschnitt zwischen 60 und 70 Teilnehmern.

Insgesamt sind 212 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abzuarbeiten und 125 TSD Einwendungen sind zu behandeln.

Das alles, um es in Erinnerung zu rufen, kostet 6,8 Mio. Euro.

Ein anderes Beispiel in Frankfurt: Der Riederwaldtunnel, Länge: 1 km, Investitionskosten: 170 Mio. €, Planungszeitraum: 34 Jahre, Verwaltungskosten einschl. Planung: 11 Mio. €.

Prozentual, bezogen auf die Investitionssumme (170 Mio. €) ist das nicht viel.

Nur geht dabei unter, dass die Verwaltungs- und Managementkosten 11 Mio. € für 1 km betragen.

Dagegen sind die Kosten der Autobahnkilometer (All-Inclusive) im Nordhessischen Bergland und im Thüringer Wald gerade zu preiswert, nämlich zwischen 13 und 19 Mio. €.

Ein weiteres Beispiel: eine kleine Kreisstraße in Hessen an der Landesgrenze zu Baden-Württemberg, Länge: 2 km, Investitionskosten: 1,2 Mio. €,

Verwaltungskostenplanung: 0,8 Mio. €.

Der Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz hat in seinem Jahresbericht 2002 den Planungsaufwand für Straßen untersucht. Der Rechnungshof kam zu dem Ergebnis, dass bei Bundes- und Landesstraßen Planungszeiten (von Beginn der Planung bis zur Durchführung der Baumaßnahme) von 30 Jahren und mehr keine Seltenheit sind. Als Regel könne bei Bundesstraßen eine 20-jährige Planungszeit angenommen werden. Bei den Landesstraßen liegen die durchschnittlichen Planungszeiten bei 15 Jahren.

Der tägliche Stau in Deutschland ist eine nicht hinnehmbare Geld- und Zeitvernichtungsmaschinerie. Studien zeigen auf, dass durch den täglichen Stau 13 Mio. Stunden Zeitverlust im Jahr eintreten und 33 Millionen Liter Kraftstoff zusätzlich verbraucht werden.

Der Hessische Landtag ist den Vorstellungen meiner Kommission gefolgt und hat Ende Februar einen Antrag beschlossen, wonach die so genannten Bauherrkosten bei Infrastrukturmaßnahmen künftig separat ausgewiesen werden sollen. Dies soll zunächst für die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans gelten. (Anlage)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe nur einige Beispiele genannt. Diese Beispiele belegen, dass hinsichtlich der **Verwaltungskosten eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig ist**. Eine pauschale, prozentuale Umschreibung ist unzureichend. Bei Verfahrensänderungen besteht ein erhebliches Einsparungspotenzial.

Schließlich möchte ich einen weiteren, nicht zu unterschätzenden Grund für die unzureichende Bereitschaft grundlegende Änderungen herbeizuführen, nennen.

Nach wie vor ist die Frage der Beschleunigung von Infrastrukturgenehmigungsverfahren eine **Insiderdiskussion**, die von Fachbeamten beherrscht wird. Jeder Ministerialbeamte wird zunächst den Ehrgeiz haben, seinen Minister davon zu überzeugen, dass jedes Gesetz gut ist, dass aus seiner Feder stammt und dass er in der Lage ist, mit einem noch so komplizierten Gesetz jedes Problem zu lösen. Die Administration ist aus sich selbst heraus nur eingeschränkt reformfähig und wird nie den großen Wurf vorschlagen.

Unsere Gesetze sind leider heute keine abstrakt-generellen Normen für eine Vielzahl von Fällen, sondern hinter jedem Paragraphen, hinter jedem Absatz ist ein konkreter Fall. Dies gilt auch für das Planungsrecht und macht es unüberschaubar.

Lassen Sie mich einen weiteren Punkt ansprechen, warum ich der Meinung bin, dass **das Thema einer breiteren politischen Öffentlichkeit zugeführt werden muss**. Die langen Genehmigungszeiten, führen dazu, dass **der Glaubwürdigkeitsverlust für Politik und Politiker immer größer wird**.

Anspruch und Wirklichkeit klaffen in unvertreibar Weise auseinander. Die Politik verspricht, dass eine Ortsumgehung kommt, dass eine Autobahn gebaut wird, dass ein Flughafen erweitert wird und die Verwaltungsverfahren können die Versprechen der Politiker in überschaubaren Zeitrahmen nicht einhalten.

Die Parallelität der Genehmigungsverfahren einerseits und der politischen Diskussion in den Parlamenten, auf Parteitag etc. andererseits haben fatale Wirkungen.

Der Bürger differenziert nicht zwischen der politischen Diskussion einerseits und der genehmigungsrechtlichen Behandlung eines Projekts andererseits. Und das zu Recht. Er will, dass das was ihm Politik verspricht auch eingehalten wird und zwar so, dass er selbst noch etwas von der Ortsumgehung hat und nicht erst seine Enkel. Die Realität sieht anders aus.

Ein Beispiel dafür ist die Diskussion um das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen. **Dem Nachtflugverbot muss eine gründliche Abwägung der unterschiedlichen Belange vorausgehen.** Die Entscheidung darüber kann immer erst am Ende eines rechtstaatlich durchgeführten Verfahrens stehen.

Häufig stellt die politische Diskussion die Dinge auf den Kopf und sie erweckt den Eindruck, als stehe die Entscheidung am Anfang eines Prozesses. Dies ist falsch. In einem

demokratischen Rechtsstaat sind Planungsentscheidungen immer das Ergebnis eines Abwägungsprozesses.

Warum habe ich auf die Kosten und die Zeitdauer von Genehmigungsverfahren durch Beispiele hingewiesen? Weil es fünf vor 12 ist und die Politik endlich, ich drücke mir vorsichtig aus, ein etwas größeren Wurf als die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes beschließen sollte.

Wie sehen nun unsere Vorschläge konkret aus? Zunächst möchte ich Ihnen die Ergebnisse meiner Kommission kurz vorstellen:

I.:

Hessen bzw. meine Kommission schlägt bezüglich des Erörterungstermins zwei Änderungen vor:

1.)

Zum einen soll auf den obligatorischen Erörterungstermin verzichtet werden. Stattdessen wird die Durchführung des Erörterungstermins in das Ermessen der Anhörungsbehörde gestellt.

Welches sind die Gründe für diesen Vorschlag?

Der Planfeststellungsbeschluss ist ein begünstigender und ein belastender Verwaltungsakt. Nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder dürfen belastende Verwaltungsakte, von einigen Ausnahmen abgesehen (§ 28 Abs. 2 VwVfG) nur erlassen werden, wenn dem Betroffenen vorher Gelegenheit gegeben wurde, sich zu den für die Entscheidung erheblichen Tatsachen zu äußern (§ 28 Abs. 1 VwVfG). Diese Funktion übernimmt im Rahmen der Planfeststellung das Anhörungsverfahren (§ 23 VwVfG). Den Erörterungstermin als Teil dieses Verfahrens ist eine „Erfindung“ des Deutschen Planfeststellungsrechts. Er ist weder aus europarechtlicher Sicht noch unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten (z.B. Grundsatz des rechtlichen Gehörs) erforderlich. Dies gilt um so mehr, als von den ursprünglichen Zielen des Erörterungstermins nach Einführung der materiellen Präklusion in das Fachplanungsrecht durch das dritte Rechtsbereinigungsgesetz vom 28.06.1990 (BGBl I. S. 1221) nur noch die Befriedungsfunktion übrig geblieben ist. Es soll der Versuch unternommen werden, mit den Einwendern eine Einigung zu erzielen, so dass es einer Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht bedarf. Im weiteren Ziel, nämlich der

Planfeststellungsbehörde ein möglichst umfassendes Bild der Planungssituation in dem durch das Vorhaben berührten Raum zu vermitteln („umfassende Sachverhaltsaufklärung“) um ihr die positiven Gesichtspunkte, aber auch die Schwachstellen des Plans für eine abgewogene Entscheidung aufzuzeigen, wird durch das Anhörungsverfahren Rechnung getragen.

Eine Erörterung der Einwendungen ergibt heute nur dann einen Sinn, wenn durch sie eine an sich immer erstrebenswerte Befriedung möglich erscheint. Es steht von vornherein fest, dass mit den Einwendern keine Einigung erzielt werden kann, wenn sie beispielsweise aus grundsätzlichen Überlegungen das Vorhaben ablehnen, erübrigt sich eine Erörterung.

Der erklärte Wille vieler Einwender im Zusammenhang mit dem Bau des Frankfurter Flughafens bzw. dem Bau einer neuen Landebahn ist eine Verhinderung des Projektes. Eine Befriedungsfunktion kann der Erörterungstermin nicht wahrnehmen. Gleiches gilt, um ein anderes Beispiel aus meinem Bereich zu nennen, für den Bau des letzten, noch nicht vollendeten Verkehrsprojektes Deutsche Einheit, die A 44 zwischen Kassel und Eisenach.

2.)

Zum anderen sieht der Gesetzesentwurf eine Erörterung lediglich mit den Beteiligten vor. Dies sind neben dem Vorhabenträger, die Träger öffentlicher Belange und diejenigen, die Einwendungen erhoben haben. Diejenigen, die keine Einwendungen erhoben haben, bleiben, unabhängig davon, ob sie in ihren Rechten durch die Planung berührt werden und somit **Betroffene** sind, von der Erörterung ausgeschlossen.

Mit der Einführung der materiellen Präklusion ist eine Beteiligung der Betroffenen, die nicht rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, am Erörterungstermin entbehrlich geworden. Sie sind von weiteren Verfahren ausgeschlossen und haben erst wieder die Möglichkeit, sich zu beteiligen und Einwendungen zu erheben, wenn es auf Grund der Anhörung zu einer Änderung des Plans kommt und dadurch ihre Rechte neu oder anders betroffen werden. In diesen Fällen muss ohnehin ein Änderungsverfahren durchgeführt werden. Derzeit können auch die Betroffenen am Erörterungstermin teilnehmen, die keine oder nicht rechtzeitig Einwendungen erhoben haben. Abgesehen davon, dass mit der mit materiellen Präklusion angestrebte Zweck, nämlich der Zwang zur rechtzeitigen Wahrnehmung der eigenen Rechte, leer läuft, führt die derzeitige Regelung gerade in Großverfahren zu einem erheblichen personellen und finanziellen Aufwand. So wurden beispielsweise im Zusammenhang mit dem Anhörungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main so genannte

„Clearing-Stellen“ eingerichtet, die in Zweifelsfällen zu entscheiden hatten, ob die betreffende Person zur Erörterung zuzulassen oder von ihr auszuschließen ist.

II.:

Erstinstanzliche Zuständigkeit der OVG/VGH:

Hessen schlägt vor, für alle Straßen, auch für Straßen, die dem Landesrecht unterliegen, die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte/Verwaltungsgerichtshöfe zu begründen. Derzeit gilt diese Regelung nur für Bundesfernstraßen. Damit werden alle Verfahren gegen straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren auf eine Tatsacheninstanz beschränkt.

III.:

Plangenehmigung:

Der hessische Vorschlag sieht vor, die derzeitige Regelung in § 17 Abs. 1b FStrG, die nur für die neuen Bundesländer gilt, für die gesamte Bundesrepublik zu übernehmen. Dies bedeutet, dass auch dann eine Plangenehmigung erteilt werden kann, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss. Dies ist europarechtskonform, da die Öffentlichkeit im Verfahren beteiligt wird.

Der Bundesentwurf sieht hingegen vor, dass eine Plangenehmigung nur erteilt werden darf, wenn eine UVP-Pflicht nicht besteht. Allein für die neuen Bundesländer besteht eine zeitlich begrenzte Sonderregelung. Der Bund befürchtet, eine zeitlich unbegrenzte Regelung könne zu einer Beanstandung durch die EU-Kommission führen.

IV.:

Ermittlung der UVP- Pflichtigkeit eines Vorhabens:

Hessen schlägt vor, Schwellenwerten und Kriterien entsprechend den Bestimmungen verschiedener Landesstraßengesetze auch im Bundesrecht einzuführen. Werden sie nicht erreicht bzw. liegen sie nicht vor, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Art. 4 Abs. 2 der UVP-Richtlinie des Rates der Europäischen Union lässt es ausdrücklich zu, dass von Schwellenwerten bzw. Kriterien ermittelt wird. Hierdurch kann erreicht werden, dass bei kleineren Projekten außerhalb sensibler Bereiche eine Umweltverträglichkeitsprüfung und damit auch ein Planfeststellungsverfahren, wenn die dafür im Übrigen erforderlichen Voraussetzungen vorliegen, entfallen kann. In vielen Fällen könnte ein solches Vorhaben mit

der Entscheidung über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung zugelassen werden, die mit geringerem zeitlichen und kostenmäßigen Aufwand verbunden wäre.

Der Entwurf der Bundesregierung hält demgegenüber an der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder einer Einzelfallprüfung fest.

Beide Lösungen sind richtlinienkonform. Die Regelung im Brandenburgischen Straßengesetz, in der ebenfalls entsprechende Schwellenwerte und Kriterien enthält, soll dem Vernehmen nach mit der Kommission diskutiert und von ihr nicht beanstandet worden sein.

VI.:

Änderungen des Fernstraßenausbaugesetzes:

Der Hessische Entwurf sieht die Streichung der Fußnote im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen „Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ vor. Aufgrund dieser Regelung sind die unter „Vordringlicher Bedarf“ mit Sternchen versehenen Maßnahmen zunächst **keine** Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs mit der Maßgabe, dass Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss aufschiebende Wirkung entfalten. Dies muss in der Rechtsbehelfsbelehrung zum Beschluss zum Ausdruck gebracht werden. Erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses werden sie durch die Aufnahme in den Straßenbauplan zu Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs. Dies bedeutet, dass die ursprünglich richtige Rechtsbehelfsbelehrung im Nachhinein fehlerhaft wird. Dies führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit für die Parteien im Rechtsstreit.

VII.:

Ermächtigung der Länder, bei Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüssen für dem Landesrecht unterliegenden Straßenbauvorhaben Klagebegründungsfristen und Fristen für Anträge nach § 80 Abs. 5 VwGO zu bestimmen (§ 17 e Abs. 6 FStrG).

Die bereits bisher für Bundesfernstraßen geltenden Regelungen für Klagebegründungsfristen und Fristen für Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage sollen auch für dem Landesrecht unterliegenden Straßen gelten, sofern das jeweilige Land von der Ermächtigung Gebrauch macht.

VIII.:

Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen:

Der hessische Entwurf sieht eine Geltungsdauer für Planfeststellungsbeschlüsse von 10 Jahre ohne Verlängerungsmöglichkeit vor. Ist innerhalb dieser Frist mit dem Vorhaben begonnen worden, tritt der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr außer Kraft. Sinn dieser Regelung ist eine Verwaltungsvereinfachung; die darin besteht, dass das derzeit erforderliche Verlängerungsverfahren entfallen kann. Fast alle Experten haben sich in den öffentlichen Anhörungen zu dem entsprechenden Gesetzesvorschlag Baden-Württembergs vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in diesem Sinne geäußert. Wird mit einem Vorhaben nicht innerhalb einer Frist von 10 Jahren begonnen, so muss sich die Frage stellen, ob es wirklich erforderlich ist.

IX.:

Raumordnungsverfahren:

Nach den hessischen Vorstellungen soll das Raumordnungsverfahren zu Gunsten einer landesplanerischen Stellungnahme entfallen. Damit würde das bisherige aus Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren bestehende zweistufige Verfahren aufgegeben werden. Die raumordnerischen Aspekte sind ausschließlich im Planfeststellungsverfahren zeitnah zur Entscheidung abzuarbeiten. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung hält demgegenüber an der derzeitigen Planungssystematik fest.

X.:

Verzicht auf die erstinstanzliche Zuständigkeit des BverwG:

Insoweit verweise ich auf die bereits gemachten Ausführungen.

Ich möchte betonen, dass die Vorschläge meiner Kommission bzw. die Hessens keine wesentlichen Änderungen des materiellen Rechts, z.B. im Bereich des Umweltschutzes, voraussetzen.

Es **sind nur erste, kurzfristig zu realisierende Vorschläge**. Es gibt in meiner Kommission weitergehende Überlegungen, die einer verfassungsrechtlichen Überprüfung bedürfen und das Europarecht betreffen und deshalb nicht sofort bzw. kurzfristig umgesetzt werden können.

Ich habe im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens auf die Parallelität einer genehmigungsrechtlichen und einer politischen Diskussion hingewiesen. Vereinfacht gesagt ist es im Moment so, dass die Politik etwas verspricht und die Verwaltung sich schwer tut dies umzusetzen und dafür Prügel bezieht, dass nichts vorangeht.

Was läge da näher, **die letztverbindliche Entscheidung den Parlamenten zu überlassen**.

Hier sind uns die verfassungsrechtlichen Grenzen natürlich bekannt. Wir diskutieren darüber, **ob das „Ob“ eines Projekts gesetzlich festgeschrieben werden kann und damit die Maßnahme als solche nicht mehr in Frage gestellt werden kann**.

Wenn ein Parlament entschieden hat, dass ein Flughafen gebaut, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke realisiert und eine Ortsumgehung verwirklicht werden soll, so darf das „Ob“ im Verwaltungsverfahren nicht mehr in Frage gestellt werden.

Die europarechtlichen Regelungen sind 1:1 umzusetzen. Dies gilt für neue und alte Regelungen.

Es gibt Anlass zu der Annahme, dass in der Vergangenheit, auch im Genehmigungsrecht, über die europarechtlichen Vorgaben durch die Politik hinausgegangen worden ist.

Es gibt **europarechtliche Regelungen**, die auf **deutschem Recht basieren und uns nach vielfältigen Erfahrungen erheblich behindern z. B. die Verbandsklage**. Ich glaube, dass die Verbandsklage aus dem europäischen Recht nicht mehr eliminierbar ist. Allerdings besteht die Möglichkeit die Verbandsklage so zu verändern, dass mit ihr nicht der Verzicht auf eine Maßnahme durchgesetzt werden kann.

Dass ein Bedarf besteht, europarechtliche Vorschriften zu verändern, zeigt ein Blick in die so genannte FFH-Richtlinie bzw. deren Umsetzung im Bundesnaturschutzgesetz.

Die Anwendung der FFH-Richtlinie führt dazu, **dass wirtschaftliche und strukturpolitische Aspekte sowie Gründe des Arbeitsmarktes nicht ausreichend berücksichtigt werden können**. Wird die so genannte Erheblichkeitsschwelle bei einem Eingriff in Natur und Landschaft überschritten, müssen auf jeden Fall Alternativtrassen untersucht werden. Erst wenn alternative Korridore ausgeschlossen sind, können struktur- und arbeitsmarktpolitische Argumente zur Zulässigkeit des Vorhabens führen, **aber nur bei einem positiven Votum der Europäischen Kommission**. Damit wird ein rechtsstaatlich gebotenes Grundprinzip des deutschen Planungsrechtes nämlich die Abwägung zwischen unterschiedlichen Rechtsgütern (Schutzgüter, Mensch, Gesundheit, Naturschutz, Umweltschutz pp.) aufgegeben werden. Dieses Prinzip wird im Bundesnaturschutzgesetz meiner Ansicht nach völlig ausgehebelt.

Nicht ein Abwägungsprozess führt zu einer Ausnahmeregelung, sondern die Zustimmung der Europäischen Kommission. Nach meiner Auffassung sollte die Chance genutzt werden, die Bereitschaft der Europäischen Union ernst zu nehmen, hier etwas zu ändern. Die Europäische Kommission hat am 25.10.2005 in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen folgendes ausgeführt:

„Vereinfachung. Bei den Vorschriften und Verfahren der EU muss übermäßige Komplexität vermieden werden, da sie mit echten Kosten für Bürger und Wirtschaft verbunden ist. Vorschläge für neue Rechtsvorschriften werden rigoros überprüft und auch bereits geltende Rechtsvorschriften sind einer unvoreingenommenen Neubewertung zu unterziehen.“

Nutzen wir also diese Chance. Wenn die Europäische Kommission selbst Reformbedarf sieht, sollten wir Änderungsvorschläge einbringen.

Den Reformbedarf, den die Europäische Kommission selbst einräumt, trägt ein Antrag des Landes Rheinland-Pfalz im Bundesrat Rechnung. Hier werden insbesondere Initiativen aufgegriffen, die das Europäische Recht betreffen. (Anlage)