

## Stellungnahme

zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 10. August 2018

### **Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Drs-Nr: 389/18)**

**Expertenanhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur**

RA Christian Funke  
Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 11. Oktober 2018



## 1. **Generelle Vorbemerkungen**

- I. Pro Mobilität<sup>1</sup> begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Gesetzesentwurf, der aus unserer Sicht den konsequenten und gewichtigen ersten Schritt der im Koalitionsvertrag in Aussicht gestellten umfassenden Überprüfung des Planungs- und Genehmigungsrechts auf Beschleunigungs- und Entbürokratisierungsmöglichkeiten darstellt. Durch die anhaltend hohe Investitionslinie des Bundes im Bundeshaushalt 2019 und der Finanzplanung bis 2022 steht mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung als in der Vergangenheit: Positive Wirkung für die Verkehrssituation wird allerdings erst durch erfolgreiche Baumaßnahmen erreicht. Somit rückt die Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsphase richtigerweise in den Blickpunkt. Planungs- und Genehmigungsverfahren sind zum Engpass vieler dringend benötigter Bauvorhaben für Ersatz, Aus- und Neubau an Bundesfernstraßen geworden. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung sieht unter anderem vor, das bewährte Instrument der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts zur Planungsbeschleunigung zu nutzen. Eine schnellere Realisierung dieser in der Summe gesamtwirtschaftlich sehr vorteilhaften Vorhaben lässt einen hohen Nutzen für die Gesellschaft erwarten, weshalb ein verkürzter Rechtsweg gerechtfertigt erscheint und genutzt werden sollte.

Zusätzliche Rechtssicherheit durch eine klarstellende Gesetzesänderung ist zu begrüßen (siehe unten II.) Gleichwohl sind einige Änderungen und Prüfungen des Entwurfs anzuraten (siehe unten III.). Auch wollen wir auf den darüber hinaus bestehenden Handlungsbedarf hinweisen, dem einzelne bundesgesetzliche Initiativen allein nicht genügen können (siehe unten IV.).

- II. Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. hat zusammen mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) und dessen Mitgliedern, dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE), dem Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (bbs) und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB) im vergangenen Jahr das Innovationsforum Planungsbeschleunigung des BMVI inhaltlich unterstützt. Diese Strategie und die Umsetzung der zwölf darin enthaltenen Punkte werden von den Verbänden befürwortet und finden Niederschlag in dem vorliegenden Gesetzesentwurf. Daher ist der Entwurf zu begrüßen. Zur wissenschaftlichen Unterstützung seiner Expertise hat sich Pro Mobilität durch das gemeinsam bei der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer beauftragte Gutachten „Möglichkeiten zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten“ eingebracht. Dieses Gutachten identifizierte zahlreiche konkrete Beschleunigungspotentiale am Beispiel des Ersatzneubaus von Brücken bei Autobahnen und Schienenstrecken und gibt Empfehlungen für Änderungen im bestehenden nationalen Rechtsrahmen.

---

<sup>1</sup> Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

- III. Da sich nicht alle in der Strategie Planungsbeschleunigung und seitens des Innovationsforums identifizierten Instrumente sinnvoll durch Änderung des bundesgesetzlichen Fachplanungsrechts umsetzen lassen, kommt es bei der Fortentwicklung und Beratung des vorliegenden Entwurfs umso mehr darauf an, dass der darin vorgesehene Kanon nationaler planungsrechtlicher Neuregelungen – trotz einiger zu empfehlender Änderungen und Prüfungen – nicht gekürzt, sondern in seiner Gesamtheit erhalten bleibt und durch weitere Gesetzgebung auf nationaler und europäischer Ebene ergänzt wird. Nur so 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 verbunden sind.

## 2. Zu begrüßende vorgesehene Neuregelungen

### I. **Anordnung vorbereitender Maßnahmen und Teilmaßnahmen, § 17 Abs. 2 FStrG; §18 Abs. 2 AEG**

Die Ausdehnung des Instruments der vorläufigen Anordnung auf die Bereiche Schiene und Straße für solche Aus- und Neubauvorhaben, an deren vorzeitigem Beginn ein öffentliches Interesse besteht, ist zu begrüßen. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, mit vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen noch während eines laufenden Planfeststellungsverfahrens zu beginnen. Zu begrüßen ist, dass die Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung nach dem Gesetzentwurf keine aufschiebende Wirkung haben und auch kein Vorverfahren stattfinden soll. Dass der Bund im Bereich der Bundeswasserstraßen auf seine bisher erforderliche Zustimmung zur vorläufigen Anordnung verzichten will, ist in Anbetracht der damit in Erwartung stehenden Zeit- und Kostenersparnis ebenfalls zu begrüßen.

Allerdings handelt es sich selbstverständlich auch bei einer vorläufigen Anordnung um einen Verwaltungsakt, der durch Rechtsbehelfe selbstständig anfechtbar ist. In der Praxis ist davon auszugehen, dass Gegner eines Vorhabens dies wissen und auch nutzen werden. Auch wenn eine Klage gegen eine vorläufige Anordnung keine aufschiebende Wirkung haben soll, kann immer noch auch auf die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung geklagt werden. Eine Entlastung der Gerichte ist daher nicht absehbar. Es stellt sich die Frage, ob mit dem Antrag nach § 80 Abs. 5 S. 1 Var. 1 VwGO auf Herstellung der aufschiebenden Wirkung nicht letztlich dann doch eine Verzögerung anstatt Beschleunigung einhergeht. Denn der Rechtsbehelf ist regelmäßig gegen das gesamte Vorhaben gerichtet. Eine „Rechtswegverkürzung“ und Planungsbeschleunigung lassen sich daher nur eingeschränkt umsetzen.

Die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns im laufenden Planfeststellungsverfahren stellt einen deutlichen Zeitgewinn dar, sofern (1) mit einer Entscheidung des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann, (2) an dem vorzeitigen Baubeginn ein öffentliches Interesse besteht und (3) der Vorhabenträger zusichert, alle Schäden zu ersetzen, die bis zur Hauptsachenentscheidung entstehen. Scheitert das Hauptsacheverfahren, so muss der Vorhabenträger die Schäden ersetzen, die mit der Wiederherstellung des früheren Zustandes verbunden sind.

Problematisch könnte sein, dass die Planfeststellungsbehörde zwar eine vorläufige Anordnung trifft, die Kosten für eine mögliche Wiederherstellung des Uhrzustandes und Entschädigung aber der Vorhabenträger zu tragen hat. Diese Risikokosten sind in den Budgetplanungen der Vorhabenträger zu berücksichtigen. Es ist sicherzustellen, dass der diesbezüglich notwendige Abstimmungsprozess zwischen Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger möglichst effizient gestaltet wird und gegebenenfalls eine anderslautende Regelung zur Kostenübernahme getroffen werden kann.

Nach dem Gesetzentwurf muss auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung für den vorzeitigen Beginn des (Bau-)Vorhabens nicht zwingend abgewartet werden. Die Behörde hat bei der Prüfung der Genehmigungsentscheidung des Vorhabens insoweit sachgerecht abzuwägen, inwieweit das Vorhaben öffentliche und private Belange berührt. Prüfungsumfang und -tiefe sind hierbei sicherlich – angesichts der Vorläufigkeit der Entscheidung – eingeschränkt. Hier sollte bedacht werden, dass trotz aller Planungsbeschleunigung auch die politische Umsetzbarkeit und Akzeptanzwahrscheinlichkeit der Öffentlichkeit prognostiziert werden muss, damit die Umsetzung nicht an der Praxis „scheitert“.

**II. Verzicht auf Erörterung, § 17a Nr.1 Satz1 FStrG; § 18 a Nr.1 Satz 1 AEG**

Die rechtliche Klarstellung im FStrG und AEG ist zu begrüßen, da sie zur Rechtssicherheit beiträgt.

**III. Plangenehmigung in allen Bundesländern, §17 b Abs. 1 Nr.1; §18 b AEG**

Die beabsichtigte Stärkung des Instruments der Plangenehmigung ist sehr zu befürworten. Die Beschleunigungsmöglichkeiten die seit der der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern bestanden haben können so auch in allen Bundesländern zur Anwendung kommen.

**IV. Einführung von Projektmanager, §17h FStrG; §17a AEG**

Die Möglichkeit der Beauftragung eines Projektmanagers zur Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten im Planfeststellungsverfahren durch die Anhörungsbehörde auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers erschließt erhebliche Beschleunigungspotentiale, da hierdurch das Gesamtverfahren komprimiert und Behörden entlastet werden können. Um dem Vorhabenträger die Finanzierung eines Projektmanagers zu erleichtern wäre über Möglichkeiten der Kostenübernahme des Projektmanagers durch den Bund nachzudenken.

**V. Frist zu Begründung und genügende Entschuldigung, §17e Abs. 5; §18e Abs. 5 AEG**

Während der Referentenentwurf noch eine Frist von sechs Wochen vorsah, innerhalb derer nach Klageerhebung gegen ein Infrastrukturvorhaben die Begründung der Klage vorliegen muss, sieht der Regierungsentwurf nun eine zehnwöchige Frist vor.

Die Regelungen im Zusammenhang der Einführung einer Klagebegründungsfrist sind zu begrüßen. Ausnahmen davon, d.h. die Voraussetzungen für eine Fristverlängerungen, sollten jedoch klar und sehr restriktiv gefasst sein.

Die Formulierung, mit der für begründete Ausnahmefälle eine Fristverlängerung geregelt werden soll, führt dagegen einen unbestimmten Rechtsbegriff ein, der in der Praxis zur Folge haben wird, dass Gerichte einen erhöhten Begründungsaufwand bei der Versagung oder Zulassung von verspätetem Vorbringen haben:

Dem Entwurf zufolge ist das Vorbringen nach Fristablauf dann zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung „genügend entschuldigt“. Die Streichung des im Referentenentwurf noch enthaltenden Verweises dieses unbestimmten Rechtsbegriffes auf § 87b VwGO führt dazu, dass der vorliegende Entwurf hier sogar eine Verschlechterung gegenüber der heutigen gesetzlichen Regelung darstellt. Ohne konkrete und abschließende Fristen und Ausnahmetatbestände werden neue Problemfelder im Prozess eröffnet und unnötige Revisionsgründe geschaffen.

Für die Fristverlängerung sollten stattdessen klare Ausnahmetatbestände abschließend ausgeführt werden. Solche leisten auch einen Beitrag, die hohe Anfälligkeit gerade großer Verkehrsprojekte für eine rein taktische Verzögerung im Klageverfahren zu begrenzen. Verfahrensbeschleunigungen können in der Praxis erreicht werden, wenn Ermessensentscheidungen für das Gericht einfach und nicht anfechtbar getroffen werden können. Hierzu sind klar definierte Tatbestände erforderlich. Unbestimmte Rechtsbegriffe führen zudem bis zu bundeseinheitlicher Rechtsprechung zu einer Unübersichtlichkeit der Urteile der Vorinstanzen und zu einer Zersplitterung der Rechtsprechung nach einzelnen Bundesländern

Diese Ausdehnung der Frist stellt aus unserer Sicht eine nicht nachvollziehbare Möglichkeit der Verzögerung von Planungs- und Bauvorhaben dar und läuft der mit der Planungsbeschleunigung im Koalitionsvertrag verbundenen Zielsetzung entgegen. Der Umfang der Ausdehnung gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag des Verkehrsressorts konterkariert darüber hinaus den fachpolitischen Konsens, wonach sich Planungsverfahren in der Praxis nur dann spürbar beschleunigen lassen, wenn sich viele kleine Beschleunigungseffekte summieren. Um den berechtigten Interessen von Anwohnern und Bürgerinitiativen ausreichend Gehör zu verschaffen, schlagen wir folgende Formulierung in den jeweiligen drei Einzelgesetzen § 14e Abs. 5 WaStrG, § 17e Abs. 5 FStrG sowie § 18e Abs. 5 AEG vor: „Der Kläger hat innerhalb von einer Frist von sechs Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Die Frist kann durch das Gericht auf Antrag einmalig um zwei Wochen verlängert werden. Nach Ablauf der Frist ist das Vorbringen neuer Tatsachen und Beweismittel ausgeschlossen.“ Hierdurch würde nach unserem Dafürhalten ein fairer Kompromiss erreicht, der einerseits tatsächlich zu einer Planungsbeschleunigung führt und andererseits die berechtigten Interessen von Anwohnern und Bürgerinitiativen angemessen berücksichtigt.

## **VI. Veröffentlichung im Internet §17g FStrG; §18 f AEG**

Die vorgesehene Auffangvorschrift zur Internet-Veröffentlichung sollte entsprechend der Strategie Planungsbeschleunigung nicht für Vorhaben gelten, für die eine Plangenehmigung erforderlich ist. Daher sollte im Gesetz klargestellt werden, dass sich diese Verpflichtung nur auf die Planfeststellungsunterlagen bezieht. Ferner sollte der Gesetzentwurf um den entsprechenden Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ergänzt werden. Bei der Anwendung der Regelung sollte dann die Zuwendungsfähigkeit auch dieser Planungskosten sichergestellt werden.

Die Auffangvorschrift spricht davon, dass der „Plan“ zugänglich zu machen ist. Anders als im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bedarf es für die Erteilung der Plangenehmigung jedoch keiner Auslegung der Unterlagen. Auch die Strategie Planungsbeschleunigung sieht ausschließlich vor, dass ergänzend zu den bestehenden Bekanntmachungsregelungen alle Planungsunterlagen zwingend im Internet zu veröffentlichen sind. Eine Verpflichtung, auch Plangenehmigungsunterlagen zu veröffentlichen, wäre hingegen eine deutliche Erweiterung der geltenden Bekanntmachungsregeln. Auch zur Vermeidung von Unsicherheiten der Rechtsanwendung sollte klargestellt werden, dass diese Vorschrift nur Planfeststellungsunterlagen betrifft. Mit der Regelung werden zudem Mehraufwendungen bei den Vorhabenträger entstehen – bspw. Aufbau und der Pflege einer Plattform zur Bereitstellung der Unterlagen. Daher sollte sowohl im Gesetz der Erfüllungsaufwand ermittelt werden, wie auch unbenommen von der Art der jeweiligen Projektfinanzierung die Zuwendungsfähigkeit entsprechender Planungskosten sichergestellt werden.

## **VII. Zuständigkeit EBA §3 Abs. 2 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz**

Die Übertragung des Anhörungsverfahrens auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist sehr zu befürworten. Sie schafft für die Schiene erstmals ein Genehmigungsverfahren aus einer Hand. Vermieden werden hierdurch in Zukunft Doppelprüfungen und zahlreiche bisher erforderliche Abstimmungen zwischen dem EBA und dutzenden Länderbehörden. Im Rahmen der Beratungen für den Bundeshaushalt 2019 sollte daher geprüft werden, ob der im Zuge der Übertragung notwendige Stellenaufwuchs beim EBA zur Hälfte bereits im kommenden Jahr erfolgen kann.

## **VIII. Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes Anlage 1 zu §18 e Abs. 1 AEG**

Begrüßenswert ist auch der Katalog 41 konkreter Schienenstrecken, für die eine Instanzenverkürzung zum Bundesverwaltungsgericht vorgesehen ist. Auch für weitere ausgewählte Vorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen, für die ein besonderes öffentliches Interesse besteht, sollte die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts im Rahmen des Planungsbeschleunigungsgesetzes realisiert werden. Für die Schiene sollte dieses auch für das inzwischen volkswirtschaftliche positiv bewertete Projekt „Programm zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740m lange Güterzüge“ realisiert werden.

Grundsätzlich ist zu prüfen, ob eine Regelung, die eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für alle Ersatzbauten im Infrastrukturbereich vorsieht, verfassungsrechtlich zulässig wäre.

Ferner sollte im Rahmen der Beratungen für den Bundeshaushalt 2019 geprüft werden, ob der im Zuge des Gesetzentwurfs vorgesehene Stellenaufwuchs beim Bundesverwaltungsgericht noch aufgestockt und schon für das kommende Jahr beschlossen werden kann.



### 3. Weiterer Änderungs- und Prüfbedarf

#### **Schnellerer Bau von Ersatzneubauten insbesondere bei Brücken**

Ein sehr gewichtiger Bestandteil der Strategie Planungsbeschleunigung ist die Stärkung vereinfachter Genehmigungsverfahren, insbesondere für Ersatzneubauten. Es ist jedoch fraglich, ob die im Entwurf vorgesehene Stärkung der Plangenehmigung ausreicht, um zukünftig in der Praxis die Genehmigung von Ersatzneubauten für Brücken zu beschleunigen, insbesondere wenn es sich um Autobahnbrücken handelt. Da der Ersatzneubau einen wesentlichen Teil des Sanierungsbedarfs bei den Verkehrswegen des Bundes ausmacht, steht damit die Erreichung eines wesentlichen Zwecks des Gesetzes in Frage: Ersatzneubauten für Brücken werden in der Regel nicht exakt an dem Ort errichtet, an dem das Bauwerk steht, das sie ersetzen. Zudem werden Ersatzneubauten nach aktuellen Standards in Bezug auf Bauwerktechnik und Sicherheit errichtet – etwa was die verwendeten Materialien und die Breite von Fahrspuren betrifft. Zudem erfolgt oftmals innerhalb des Ersatzneubaus ein Ausbau um zusätzliche Fahrspuren.

Um in der Praxis die Plangenehmigung statt der Planfeststellung für solche Ersatzbauwerke zu ermöglichen, wäre der Einsicht Rechnung zu tragen, dass mindestens Ersatzneubauten von Straßenbrücken sachgerecht grundsätzlich nicht als Neubau, sondern als Instandsetzung aufzufassen sind. Hierzu sollte § 17 S. 1 FStrG ergänzt werden. Konkret sollten von dem Begriff der „Änderungen“ einer Bundesfernstraße bestimmte Vorhaben ausdrücklich ausgenommen werden. Erreicht werden könnte dies durch die Ergänzung eines neuen Satz 2 in § 17 FStrG, der wie folgt lautet: „Vorhaben der Anlage 1 stellen keine Änderung der Bundesfernstraße im Sinne des § 17 Satz 1 dar.“

In der Anlage wären dann die jeweiligen Kategorien von (Instandhaltungs-)Vorhaben zu benennen, die keine Änderung im Sinne des FStrG darstellen und damit keinem Planerfordernis unterliegen. Diese müssten vor der Einordnung in eine solche Anlage darauf überprüft werden, ob sie ohne Planfeststellungsverfahren auch mit Blick auf die UVP-RL im Wege der Instandhaltung und Unterhaltung durchgeführt werden können.

Parallel zu § 17 FStrG wäre die Einfügung eines Satzes 2 in § 18 Abs. 1 AEG mit entsprechender Anlage (Kategorien von Vorhaben, die nicht als Änderung, sondern als Instandsetzung gelten) zu prüfen.

Der vorliegende Entwurf sieht in Art. 1 Nr. 1 bzw. Art. 2 Nr. 2 für die Verkehrsträger Straße und Schiene vor, dass vorläufige Anordnungen „für vorbereitende Maßnahmen und Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau“ festgesetzt werden können. Diese Formulierung ist nicht sachgerecht, da sie nicht im Einklang mit der Systematik des FStrG und des AEG steht. Sie sollte sprachlich den bestehenden §17 FStrG bzw. § 18 Abs. 1 AEG angepasst werden, der die Begrifflichkeiten des Baus und der Änderung von Bundesfernstraßen bzw. Eisenbahnbetriebsanlagen verwendet. Entsprechend des Wortlauts des bestehenden § 17 FStrG bzw. § 18 Abs. 1 AEG sollten die Wörter „Ausbau und Neubau“ in „Bau und Änderung“ geändert werden. Mit Möglichkeit einer vorläufigen Anordnung bei „Bau und Änderung“ würden sich zudem die Genehmigungsverfahren für Ersatzbauwerke (bspw. der Ersatz von Brücken) beschleunigen und damit der Beschleunigungseffekt der Regelungen Art. 1 Nr. 3 bzw. Art. 2 Nr. 4 verstärkt, mit der – wie im Koalitionsvertrag vorgesehenen – für Ersatzneubauten das Instrument der Plangenehmigung gestärkt wird.

#### 4. **Weiterer mittel- und langfristiger Handlungsbedarf**

- I. Erhebliche Beschleunigungspotentiale birgt die Verkürzung der großen Zeiträume, die zwischen Klageeingang bei Gericht und dem daraufhin festgesetzten Verhandlungstermin verstreichen. Um dieses Potential zu heben, ist eine auskömmliche personelle Ausstattung der entsprechenden Senate erforderlich. Dies gilt mit Blick auf den im Entwurf vorgesehenen Katalog der Verkehrsinfrastrukturvorhaben, für die die erstinstanzliche Zuständigkeit beim Bundesverwaltungsgericht liegen soll, auch besonders für das Bundesverwaltungsgericht.
- II. Die Planungskapazitäten der öffentlichen Hand sollten bedarfsgerecht aufgestockt werden. Dies unterstützt in der Praxis auch direkt die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Instrumente.
- III. Die Integration von Planungs- und Genehmigungsverfahren muss weiter vorangetrieben werden. Pilotvorhaben für ein integriertes Genehmigungsverfahren, bei dem die Belange der Raumordnung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, sind ein erster Schritt dazu.
- IV. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Öffentlicher Hand und Bauunternehmen sollte gestärkt z.B. durch Pilotprojekte mit finanziellen Anreizmechanismen oder durch Pilotprojekte in Kombination mit der BIM-Anwendung.
- V. Digitalisierungsprozesse sowohl in den Planungs- und Bauphasen wie auch im Planfeststellungsverfahren sollten durch eine konsequente Umsetzung des Stufenplans des BMVI zur Einführung des Building Information Modeling (BIM) flächendeckend bundesweit ausgeweitet. Die Methode BIM zum Planen und Bauen mit digitalen Hilfsmitteln basiert systembedingt (Arbeiten auf gemeinsamen Datenplattformen) auf Offenheit und Transparenz und setzt damit eine kooperative Projektabwicklung voraus. Die Methode BIM lässt sich für Großprojekte daher vor allem dann erfolgreich einführen, wenn parallel dazu die partnerschaftliche Zusammenarbeit implementiert wird.
- VI. Es sollte eine neue Verordnung zum Baulärm und auf dieser Basis die Schaffung neuer rechtlicher Vorgaben für die Zumutbarkeit von Immissionen durch Baulärm bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben geschaffen werden. Hierdurch können gerade in der Lärmsanierung Planfeststellungsverfahren vermieden und diese Projekte um rund ein Jahr beschleunigt werden. Es sollte daher vor diesem Hintergrund geprüft werden, ob schon vor Inkrafttreten einer neuen Verordnung zum Baulärm eine erste zeitnahe Beschleunigung betroffener Projekte durch eine Ergänzung der vorliegenden Regelung zur Stärkung der Plangenehmigung erreicht werden kann.
- VII. Es sollte eine Wiederaufnahme der Anstrengungen zum Erlass einer Bundeskompensationsverordnung unter Rückgriff auf den weitgehend ausgearbeiteten Entwurf erfolgen. Falls deren flächendeckende Einführung auf Ablehnung der Länder trifft, empfiehlt das Innovationsforum eine Beschränkung des Geltungsbereichs auf die Bundes- und die Bundesauftragsverwaltung. Es sollte ein flexibler schutzgutübergreifender Kompensations-Ansatz erfolgen sowie keine Verschärfung der Anforderungen wie beispielsweise Ersatzgeldzahlungen. Die Möglichkeiten einer flexiblen Kompensation im betroffenen Naturraum, über die

Grenzen der Gemeinde und der Kreise hinaus, müssen gestärkt werden. Die Beschaffung von Grundstücken zur Kompensation – wie in der Praxis vielfach gefordert auf Ebene der betroffenen Gemeinde oder des Kreises – stellt eine der großen Hürden für die Realisierung von Vorhaben dar. Dies gilt nicht nur für Vorhaben der Bundes- und Bundesauftragsverwaltung.

- VIII.** Auf der Ebene der Länder sollten weitere Förderrichtlinien oder Gesetzgebungen zur Absicherung des kommunalen Anteils bei Straße-Schiene-Projekten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erfolgen. Die durch die Gemeinden anteilig zu tragenden Projektkosten sollten dabei vollständig durch die Förderung erfasst werden. Zudem ist im Koalitionsvertrag vorgesehen das EKrG zu ändern, um diesen kommunalen Anteil der Finanzierung bei für den trans-europäischen Schienenprojekten TEN-Strecken seitens des Bundes zu reduzieren.
- IX.** Auf der Ebene der Europäischen Union sollte eine rechtssichere Wiedereinführung der materiellen Präklusion angestrebt werden, um dem Umfang nach missbräuchliche Klageführungen zum Zweck der bloßen Verzögerung unanfechtbaren Baurechts wirksam einzuschränken. Hierzu sollte durch eine Änderung der UVP-Richtlinie der EU Rechtssicherheit geschaffen werden (siehe Strategie Planungsbeschleunigung, dort Punkt 11). Ergänzend sollten nationale Möglichkeiten überprüft werden, um in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union spezifische Verfahrensvorschriften zu schaffen, um die Unzulässigkeit von Einwendungen bei missbräuchlichem oder unredlichem Vorbringen zu regeln. Eine vergleichbare Vorschrift besteht bereits in § 5 UmRG.
- X.** Neben einer Revision der Natura 2000 Richtlinien u.a. in Bezug auf Bestandschutz, Individuenbezug und Kumulation ist auf EU-Ebene die Aktualisierung der Artenschutzlisten der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der EU nach wissenschaftlichen Kriterien anzustreben.
- XI.** Die Erarbeitung einer Leitlinie als Handlungsanweisung für die Genehmigungsbehörden könnte für solche Fälle hilfreich sein, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht vorzunehmen ist, diese aber dennoch vorgenommen wird, um die behördliche Prognoseentscheidung auf eine „gesicherte“ Grundlage zu stellen – und damit letztlich mehr als durch das Planungsbeschleunigungsgesetz gefordert wird – verlangen.