

## Entschließungsantrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Dr. Bettina Hoffmann, Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/15619, 19/16405, 19/16907 –

### Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland wird seine Klimaschutzziele nur erreichen, wenn Mobilität und Transport von der Straße verlagert und auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Deshalb ist es notwendig, geeignete Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Infrastrukturprojekte schneller umgesetzt werden. Der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf wird diesem Anspruch jedoch nicht gerecht und stößt in rechtswissenschaftlichen Fachkreisen auf eine breite Ablehnung.

Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz wird Vorhaben nicht beschleunigen. Es wird die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten nicht stärken. Es ist völker- und europarechtswidrig, da es den Rechtsschutz aufweicht, und stößt bei Verfassungsjuristen auf Bedenken. Es ist sogar abzusehen, dass das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz die Planung von Verkehrsvorhaben verlängern wird.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung setzt grundsätzlich an der falschen Stelle an. Die meisten Planungsverfahren werden nie beklagt. Lange Verfahrensdauern werden in der Regel also nicht durch Klagen vor Gericht verursacht.

Der Fachkräftemangel ist das eigentliche Hindernis, um schneller in die Modernisierung der Infrastruktur investieren zu können. Um die Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten in Deutschland zu beschleunigen, braucht es an erster Stelle

eine Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive für Bauingenieurinnen und Bauingenieure, Planerinnen und Planer sowie Planungsjuristinnen und Planungsjuristen.

Ebenfalls hinderlich – und deshalb kritisch zu betrachten – ist, dass die öffentliche Verwaltung jahrelang kaputt gespart wurde und das Personal der Gerichte in Deutschland überlastet ist. Ohne Einstellungsoffensive wird diese Situation bestehen bleiben und das Vertrauen in den demokratischen Rechtsstaat beeinträchtigen.

Die Bundesregierung zielt mit ihrer Gesetzesinitiative darauf ab, den bei normalen behördlichen Projektgenehmigungen garantierten Rechtsschutz systematisch auszuhebeln, und ist deswegen mit den Rechtsschutzzielen der Aarhus-Konvention und der zu ihrer Umsetzung ergangenen Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) schlechterdings unvereinbar. Einwendungen müssen in Gerichtsverfahren jederzeit angemessen berücksichtigt werden. Das ermöglicht einen fairen Interessenausgleich und stärkt das Vertrauen in den Rechtsstaat.

Die im Entwurf des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes vorgesehene Einschränkung von Klagemöglichkeiten birgt die Gefahr schlechterer Planung und sinkender Akzeptanz. Insbesondere Klagen von Umweltverbänden helfen regelmäßig dabei, in der Planung gemachte Fehler zu korrigieren, und führen so zu einer Umsetzung, die durch einen deutlich breiteren gesellschaftlichen Konsens getragen wird.

Problematisch ist darüber hinaus, dass der vorgelegte Gesetzentwurf die Verantwortung für Planungsentscheidungen auf das Parlament verlagert. Um Akzeptanz zu schaffen und den Maßgaben einer vorzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nachzukommen, werden sich Bundestagsabgeordnete in die Einzelproblematiken von Projekten einarbeiten und voraussichtlich eine oftmals schwierige Auswahl zwischen unterschiedlichen Varianten treffen müssen. Es ist unklar, inwiefern sich die Bundesregierung hiervon eine Beschleunigung der Planung und Genehmigung erwartet, da diese Arbeit im Parlament innerhalb der aktuell bestehenden Strukturen nicht geleistet werden kann.

Auch die im Entwurf gelisteten zwölf Verkehrsprojekte sind unzureichend begründet, Anzahl und Auswahl scheinen beliebig. Dabei ist gewiss: Deutschland muss sein Verkehrssystem zum Erreichen der Klimaschutzziele dringend umgestalten und dafür große Infrastrukturvorhaben, insbesondere zur Stärkung des Schienenverkehrs, umsetzen. Eine breite gesellschaftliche Diskussion über die ökologische Verkehrswende hat die Bundesregierung bislang abgelehnt. Vielmehr verfolgt sie mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eine angesichts der umwelt- und klimapolitischen Herausforderungen untaugliche weitere Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Der BVWP 2030 muss zwingend durch eine klimafreundliche Netzplanung ersetzt werden.

Um Akzeptanz für notwendige Verkehrswendeprojekte zu schaffen, ist es richtig, Dialogforen zur Vorbereitung von Raumordnungsverfahren zu schaffen und das Wissen und die Interessen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Umweltverbänden frühzeitig einzubeziehen. Das funktioniert nur, wenn Bürgerinnen und Bürger so beteiligt werden, dass sie die ihnen zur Verfügung gestellten Informationen verstehen und ein niederschwelliges Angebot besteht, wie sie sich Gehör verschaffen können. Ein einseitiger Informationsfluss von Ämtern und Behörden zu den Betroffenen, wie dies häufig der Fall ist, reicht nicht aus. Konsultation und Beteiligung müssen konkrete Auswirkungen haben und dürfen nicht einfach in den Planungsunterlagen verschwinden. Das ist eine der Lehren, die die Bundesregierung aus dem bis heute problematischen DB-Projekt „Stuttgart 21“ ziehen muss. Aktive Beteiligung und Mitwirkungsrechte bis hin zu Verbandsklagemöglichkeiten minimieren Konflikte, verbessern die Planung und beschleunigen die Umsetzung.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. keine neue Rechtsunsicherheit bei der Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu erzeugen, effektiven Rechtsschutz, wie ihn die Aarhus-Konvention vorsieht, zu gewährleisten und damit europäische Rechtsschutzstandards einzuhalten;
  2. angesichts der Klimakrise die Verkehrsinfrastrukturplanung und -weiterentwicklung auf Projekte für eine ökologische Verkehrswende zu konzentrieren, Vorhaben für die Umsetzung des Deutschland-Taktes, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und eine optimale Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu priorisieren und Planungen für Straßenneubauprojekte einzustellen;
  3. die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit zu stärken und Standards zu definieren, die eine frühestmögliche, echte Beteiligung in Form von Konsultationen im Rahmen der Projektplanung gewährleisten, so dass sich Beteiligung bereits konkret in der Vorhabenplanung auswirkt;
  4. zu prüfen, ob Verfahrensschritte bei der Raumordnung und Planfeststellung besser verzahnt werden können, um zu vermeiden, dass Prüfungsschritte doppelt vorgenommen werden, und den Umweltschutz durch eine umfassende und tiefgreifende Umweltverträglichkeitsprüfung schon im Raumordnungsverfahren effektiv zu stärken, auf die sich nachfolgende Planungsverfahren beziehen können;
  5. Auslegungshilfen und Leitfäden zur konkreten Bewertung von Natur – und Artenschutzvorgaben bereitzustellen, wozu auch Leitfäden der anzuwendenden Methodik und konkreten Standards von naturschutzfachlichen Gutachten und die Bereitstellung von erhobenen Daten auf einer Informationsplattform gehören;

Berlin, den 28. Januar 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*