

Antrag an den CDU Parteitag am 22./23.11.2019 in Leipzig

Nationale Infrastrukturprojekte effizienter planen und beschleunigen

1 Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben in Deutschland ziehen sich oft über
2 Jahre hin und sind ein massives Hindernis für neue Investitionen in Betriebe und Infrastrukturen.
3 Bei der Elbvertiefung, aber beispielsweise auch beim Bau neuer Bahnstrecken (Stuttgart21,
4 Bahnstrecke Berlin-München) oder neuer Autobahnen kann man sehen, dass das heutige
5 Planungsrecht nicht mehr zeitgemäß ist. Häufig dauert es von der Planung bis zum Baubeginn
6 viele Jahre oder sogar Jahrzehnte. Dies ist aus Sicht vieler Bürger und Unternehmen ein
7 unhaltbarer Zustand. Im europäischen Vergleich nehmen diese Prozesse in Deutschland
8 überdurchschnittlich viel Zeit in Anspruch. Einer der Gründe liegt in der wachsenden Zahl
9 geltender planungs- und umweltrechtlicher Vorgaben. Insbesondere beim Ausbau der
10 Infrastrukturen entstehen Deutschland dadurch Wettbewerbsnachteile. Denn Deutschland
11 benötigt als exportstarke Wirtschaftsnation in der Mitte Europas leistungsfähige Verkehrswege.
12 Zudem gilt es gerade in den kommenden Jahren, massiv in den Ausbau beispielweise der
13 Schieneninfrastruktur zu investieren, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

14

15 Daher wollen wir die rechtlichen Rahmenbedingungen so anpassen, dass schneller geplant und
16 gebaut werden kann. Ein erster Schritt wurde im Jahr 2018 mit dem vom Deutschen Bundestag
17 beschlossenen Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im
18 Verkehrsbereich getan.

19 Zur weiteren Beschleunigung von Bauvorhaben sollten aus unserer Sicht folgende Maßnahmen
20 in die Wege geleitet werden:

21

- 22 • Abläufe im Planungs- und Genehmigungsrecht verkürzen;
- 23 • Vorteile der Digitalisierung ausnutzen;
- 24 • ausreichend Planungspersonal in den Behörden einsetzen;
- 25 • frühzeitige Einbindung von Bürgerinteressen gewährleisten.

26

27 **Daher fordern wir:**

28

29 **1. Reform der Aarhus-Konvention:**

30 Die Bundesregierung muss die EU-Ratspräsidentschaft 2020 für eine Initiative zur Reform der
31 Aarhus-Konvention nutzen, um damit eine Verfahrensbeschleunigung und Modernisierung der
32 Beteiligungsverfahren zu erreichen. Grundlage zahlreicher EU-Vorschriften über die
33 Verfügbarkeit von Umweltinformationen und den Zugang zu Gerichten in
34 Umweltangelegenheiten basieren auf dieser im Jahr 1998 vereinbarten Konvention. Nach 20
35 Jahren Erfahrung mit vielen Verfahrensverzögerungen besteht nun Reformbedürftigkeit, die der
36 Bundestag und die Bundesregierung anstoßen sollten.

37

38 **2. Umsetzung der Vorschläge des Normenkontrollrats zur Beschleunigung des** 39 **Verwaltungsrechtswegs:**

40 Der Nationale Normenkontrollrat hat ein Gutachten mit zehn Vorschlägen zur Beschleunigung
41 verwaltungsgerichtlicher Verfahren vorgelegt, deren Umsetzung wir fordern. Zu diesen
42 Vorschlägen zählen u.a.:

- 43 - Festlegung eines frühen ersten Erörterungstermins zur schnelleren Klärung von
44 Rechtsfragen,

- 45 - Beschleunigung des Gerichtsverfahrens mittels schnellerer Aktenbearbeitung durch
46 zusätzliche Fachgutachter und wissenschaftliche Mitarbeiter,
47 - konsequente Nutzung der Beschleunigungspotenziale der Digitalisierung im
48 verwaltungsgerichtlichen Verfahren durch Vorlage sämtlicher Akten und Urkunden in
49 elektronischer Form,
50 - Beschleunigung durch vorgezogene Prüfung der Klagebefugnis bei
51 Normenkontrollverfahren auch für Umweltverbände.

52

53 Diese Vorschläge sind laut Normenkontrollrat nachweislich dazu geeignet, um die
54 Verfahrenszeit deutlich zu verkürzen. Es empfiehlt sich deshalb, diese insbesondere bei
55 Infrastrukturvorhaben umzusetzen. Auch wenn die größten Beschleunigungspotenziale im
56 Regelungsbereich der EU liegen, sollten Potenziale zur Beschleunigung nationaler Verfahren
57 ebenso ergriffen werden.

58

59 **3. Beschleunigung von Gerichtsverfahren:**

60 Beschleunigte Gerichtsverfahren, ohne dabei den Rechtsschutz zu schwächen, können den
61 Verwaltungsrechtsweg von Planungsverfahren deutlich verkürzen. Beispielsweise könnte die
62 erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte (beziehungsweise
63 Verwaltungsgerichtshöfe) erweitert werden. Wir plädieren für eine entsprechende Anpassung
64 der Verwaltungsgerichtsordnung.

65

66 **4. Verstärkten Einsatz von Maßnahmengesetzen prüfen:**

67 Zentrale Verkehrsinfrastrukturprojekte sollten ausschließlich durch projektbezogene
68 Maßnahmengesetze, die der Deutsche Bundestag final beschließt, genehmigt werden, wodurch
69 auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet werden kann. Ein transparentes und schlankes
70 Verfahren im Genehmigungsprozess führt zu einer größeren Akzeptanz der Projekte und
71 beschleunigt so Planungs- und Genehmigungsverfahren.

72

73 Daher sollte eine breitere Anwendung von Maßnahmengesetzen im Einklang mit dem EU-Recht
74 geprüft werden, beispielsweise durch eine Ausweitung der Definition der Systemrelevanz von
75 Verkehrsinfrastrukturprojekten.

76

77 **5. Gesetzliche Stichtagsregelung einführen:**

78 Derzeit müssen die Planungen gemäß den neuesten fachlichen Erkenntnissen und Gesetzen
79 während des laufenden Genehmigungsverfahrens angepasst werden. Dadurch kommt es
80 während des Planungsverfahrens häufig zu Verzögerungen und langwierigen Überarbeitungen,
81 weil sich technische oder verkehrliche Rahmenbedingungen ändern. Dies wurde insbesondere
82 bei der Elbvertiefung evident. Eine gesetzliche Stichtagsregelung würde es ermöglichen, dass
83 Änderungen nach einem bestimmten Stichtag nicht mehr berücksichtigt werden müssen. Dies
84 würde die Planbarkeit von Infrastrukturprojekten verbessern und die Zeit vom Planungsbeginn
85 bis zum Bau verkürzen.

86

87 **6. Verbandsklagerecht einschränken:**

88 Umweltverbände sollen nur klagen dürfen, wenn die Belange des entsprechenden Verbands
89 direkt betroffen sind oder eine ordnungsgemäße Beteiligung der Umweltverbände im
90 Genehmigungsverfahren nicht gegeben war. Anderenfalls wird das Verbandsklagerecht pauschal
91 für die Blockade von Infrastrukturprojekten benutzt. Die Klagen von Umweltverbänden sollten
92 sich auf umweltbezogene Rechtsvorschriften beschränken und nicht mehr auf Basis von
93 wirtschaftlichen Bedenken erfolgen können.

94

95 Grundsätzlich sollten alle Klageberechtigten verpflichtet werden, alle ihnen bekannten
96 verfahrensrelevanten Umstände bereits im Verwaltungsverfahren mitzuteilen, anstatt erst
97 hinterher dagegen zu prozessieren.

98

99 **7. Digitalisierte Bauwerksdatenmodellierung verpflichtend anwenden:**

100 Building Information Modeling (BIM) ermöglicht ein digitales Gebäudemodell über dessen
101 Lebenszyklus mit allen relevanten Informationen abzubilden. Somit lassen sich frühzeitig
102 Abstimmungs- und Planungsprozesse zwischen Bauherren, Planern, Behörden, Auftragnehmern
103 und nicht zuletzt der Öffentlichkeit erheblich optimieren. Es kann zum Beispiel jederzeit
104 festgestellt werden, ob das Projekt in Bezug auf Konstruktion, Zeit-, Material- und
105 Kostenplanung realistisch und effizient umgesetzt werden kann. Seit Mitte 2017 werden bereits
106 Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Unterstützung von BIM mit dem Ziel durchgeführt, dies ab
107 2020 bei neuen Bundesverkehrsinfrastrukturprojekten grundsätzlich anzuwenden. BIM sollte
108 zukünftig verpflichtend bei allen öffentlich finanzierten Bauvorhaben sein.

109

110 **8. Planungspersonal verstärken:**

111 Wesentlich für die Kosten- und Termintreue sind belastbare Bedarfsfestlegungen. Wenn sich
112 Planungen im fortgeschrittenen Stadium ändern, führt dies regelmäßig zu Verzögerungen und
113 Kostensteigerungen. Um auf über den Projektverlauf stabile Bedarfsanforderungen als
114 Planungsgrundlage zurückgreifen zu können, ist es unerlässlich, dass die öffentlichen
115 Auftraggeber den Bestand an eigenem Planungspersonal aufstocken oder sich in größerem
116 Umfang als bisher der Expertise von externen Ingenieurbüros bedienen und diese mit der
117 Prüfung und Begleitung von Bauvorhaben beauftragen.

118

119 **9. Neue Beteiligungskultur etablieren:**

120 Das Vertrauen der Bürger in den Staat ist bei großen Bauprojekten spürbar gesunken.
121 Widerstand gibt es dann, wenn persönliche Belange oder Umweltbelange betroffen sind oder
122 wenn der Sinn und die Kosten eines Projektes nicht verstanden werden. Vorhabenträger sowie
123 Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden sollten daher eine professionelle
124 Verfahrenskommunikation in sämtlichen Beteiligungsverfahren sicherstellen und digitale
125 Möglichkeiten der Beteiligung einsetzen, wie beispielsweise verpflichtende Online-Foren mit
126 Feedback-Funktion einrichten, wodurch Bürger automatisch einen Hinweis bekommen, wenn
127 sich am Planungs- oder Baustand etwas ändert.

128

129 **10. Vergabeverfahren ändern:**

130 Die gegenwärtige Vergabepaxis muss vor dem Hintergrund regelmäßiger
131 Nachtragsforderungen und Kostenexplosionen auf den Prüfstand gestellt werden. So hat der
132 öffentliche Auftraggeber derzeit die Pflicht, schriftlich von dem betroffenen Bieter unter
133 Setzung einer zumutbaren Antwortfrist Aufklärung über die Kalkulation seiner Preise zu
134 verlangen. Dies gilt auch bei absurd niedrigen Angeboten. Um zu verhindern, dass es aufgrund
135 solcher Angebote später zu gerichtlichen Auseinandersetzungen und Nachtragsforderungen mit
136 hohen Kosten zulasten des Steuerzahlers kommt, sollten Angebote mit dem tiefsten Preis
137 standardmäßig überprüft werden und im Regelfall keine Berücksichtigung finden. Zugleich
138 muss überprüft werden, ob ein weiterer Anbieter aus einem Konzernverbund mit dem billigsten
139 Anbieter stammt, um sich so in eine bessere Position zu bringen. Auch dessen Angebot müsste
140 dann besonders kritisch überprüft und ggf. ausgeschlossen werden können.

141

142 **11. Plangenehmigung statt Planfeststellung ermöglichen:**

143 Um auch Straßenbrücken-Ersatzbauten, die in der Lage und Dimension von der zu ersetzenden
144 Brücke abweichen, zügig bauen zu können, sollten sie grundsätzlich nicht als Neubau, sondern
145 als Instandsetzung gewertet werden, so dass eine reine Plangenehmigung statt der
146 Planfeststellung notwendig wäre.

147

148 Grundsätzlich sollten zukünftig bei der Verabschiedung von Umwelt- und
149 Naturschutzregelungen auf europäischer Ebene stärker die möglichen Auswirkungen auf
150 Belange von Mobilität und Logistik berücksichtigt werden.

151

152 **12. Baukosten besser und verlässlicher kommunizieren**

153 Um Vertrauen in die Baukompetenz der öffentlichen Hand zu stärken, sollen bei der
154 Mittelanmeldung und der externen Kommunikation von Bauprojekten nicht nur die Kosten nach

155 DIN zum Zeitpunkt der Planung und Kostenermittlung genannt werden, sondern auch
156 absehbare Kostenrisiken des Projektes klar benannt und beziffert werden. Dies gilt insbesondere
157 für die zu erwartenden Baupreissteigerungen im Laufe mehrjähriger Baumaßnahmen.