
nach § 41 Landesnaturschutzgesetz anerkannter Zusammenschluss von Naturschutzverbänden in Schleswig-Holstein

Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e. V. - Burgstraße 4 – D-24103 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Dr. Andreas Tietze, Vorsitzender
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/499

per Email: Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Tel.: 0431-93027
Fax 0431-92047
E-Mail: info@LNV-SH.de
Internet : www.LNV-SH.de
Bordesholmer Sparkasse
BLZ : 210 512 75
Konto: 0 155 034 200
Registergericht: Kiel - VR 2503

Kiel, den 10.1.2018

Planungsverfahren für die Infrastruktur beschleunigen

Antrag der Abgeordneten des SSW

Drucksache 19/14

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Drucksache 19/94

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze,

wir bedanken uns für die Übersendung der o.g. Drucksachen und die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Initiative des SSW und der Regierungsfraktionen das Planungsrecht zu vereinfachen, um Infrastrukturprojekte, namentlich die A20 und die Feste Fehmarnbelt-Querung zu beschleunigen.

Der LNV verzichtet auf eine eigene Stellungnahme und schließt sich der umfangreichen und fundierten Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. Wilhelm Mecklenburg an ([Umdruck 19/422](#)), der den LNV seit Jahren bei den großen Infrastrukturverfahren anwaltlich berät und vertritt.,

Wir teilen das Fazit, dass eine gesetzgeberische Genehmigungsentscheidung nur für Ausnahmefälle (wie dies die Sondersituation der Wiedervereinigung dargestellt hat) verfassungsrechtlich zulässig ist, wie die

[Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages vom 25. Oktober 2016 zur Verfassungsrechtlichen Zulässigkeit planfeststellender Gesetze, WD 3-3000 -229/16](#)

zeigt.

Faktisch liefe eine generelle Gesetzesgenehmigung des Landesparlamentes für große bzw. (politische) bedeutende Infrastrukturprojekte zudem ins Leere, da die Bundesplanungen (Bundesverkehrswege) zukünftig durch die Fernstraßengesellschaft des Bundes ab 2021 selbst geplant werden. Dass sich der Landtag zukünftig mit regionalen und lokalen Projekten – auch in der europarechtlich geforderten Tiefe bspw. zu den Umweltauswirkungen – befassen will, ist daher

kaum vorstellbar.

Für eine Effektivierung von Planungsverfahren großer Infrastrukturprojekte bedarf es unserer Erfahrung nach vor allem einer Änderung der „Planungskultur“ und der Bereitschaft zur Rückkehr der Ergebnisoffenheit im Planfeststellungsverfahren.

Daneben ist eine grundlegende Änderung der Bedarfsplanung von Infrastrukturplanungen überfällig.¹ Insbesondere die in den Anhörungen des Bundestags zum BVWP 2030 vorgeschlagene „rollierende Planung“, die den Infrastrukturausbau zielgerichtet in Zweijahresprogrammen umsetzt (wie dies schon beim Stromnetzausbau erfolgt), sollte vom Land und die Fraktionen befördert werden.

Weitere Punkte, um Planungsprozesse zu verbessern und zu beschleunigen bestehen nach unserer Auffassung zudem darin,

- sich auf die Grundsätze der Planfeststellung mit dem umfassenden Problembewältigungsansatz zu besinnen
- der konsequenten Beachtung (v.a.) europarechtlicher Vorgaben,
- die Ausrichtung und Priorisierung der Umsetzung von Infrastrukturprojekten an den vorhandenen Planungskapazitäten und (zugewiesenen) Finanzmittel statt an politisch motivierten Maßgaben,

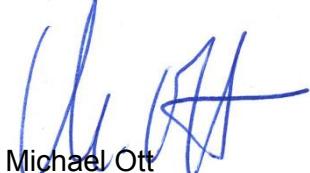
Bei Einhaltung dieser Grundsätze könnte ein Großteil von Planungsfehlern und –konflikte, die Klagen und negative Beschlüsse der Gerichte nach sich ziehen, vermieden werden. Schließlich belegen empirischen Erhebungen, z.B.

SCHMIDT, A., ZSCHIESCHE, M. (2013): Verbandsklagen im Natur- und Umweltschutzrecht 2011 und 2012 unter Berücksichtigung der Entwicklung von 2007 bis 2010

dass die gerichtliche Überprüfung von Infrastrukturprojekten im Zuge der Verbandsklage in der Regel nur erfolgt, wenn die Erfolgsaussichten gegeben sind. Dies wiederum hängt dabei aber maßgeblich davon ab, mit welcher Sorgfalt umweltrechtlicher Vorgaben im Planungsprozess begegnet und bewältigt werden, da die beschränkten Ressourcen der Verbände mit Bedacht eingesetzt werden.

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Ott

¹ Der BUND hat dazu in einem Grünbuch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030 an einigen Praxisbeispielen, u.a. die A20, aufgezeigt, wie die Transformationsschritte zu einer nachhaltigen und integrierten Verkehrsinfrastrukturplanung erfolgen kann