



Antrag

der Fraktion des SSW

Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – Legalplanung nach dänischem Vorbild

Der Landtag wolle beschließen:

Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert die Landesregierung auf, eine Bundesratsinitiative zu starten, mit dem Ziel, eine Legalplanung für Bundesinfrastrukturprojekte zu ermöglichen. Dabei soll sichergestellt werden, dass

- eine umfangreiche Bürger- und Verbändebeteiligung den Projekten vorgeschaltet wird,
- der Bundestag die jeweiligen Projekte unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens beschließt,
- eine Klagemöglichkeit unterhalb der Verfassungsbeschwerde gegen die beschlossenen Projekte an sich nach dem Beteiligungsverfahren ausgeschlossen wird,
- Einwendungen zu den Projekten nach Möglichkeit im Rahmen der Umsetzung der Projekte grundsätzlich berücksichtigt werden,
- der Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen grundsätzlich im möglichst nahen räumlichen Umfeld der Maßnahme und nur im Ausnahmefall finanziell erfolgt,

- eine Regelung geschaffen wird, in der berechnete Interessen der Bürgerinnen und Bürger materiell und finanziell ausgeglichen werden, sofern dies bei der Umsetzung der Projekte ganz oder teilweise nicht möglich ist und
- eine Öffnung für eine Legalplanung auch auf Landesebene geschaffen wird.

Begründung:

Auf Bundesebene ist für eine begrenzte Anzahl an Projekten ein Maßnahmenpaket zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich im Jahr 2023 beschlossen worden. Dieses Gesetz führt allerdings nicht dazu, dass es eine allgemeine und grundsätzliche Regelung gibt, sondern nur eine auf die konkret im Gesetz genannten Projekte bezogene Regelung. Nicht vom Gesetz umfasste Projekte unterliegen weiterhin den bisherigen Regelungen. Weiter sind auch Infrastrukturprojekte außerhalb des Verkehrsbereichs vollständig von den Regelungen des Gesetzes ausgeschlossen. Damit bleibt es grundsätzlich bisher bei den komplizierten und vor allem langwierigen und kostenintensiven Planungsgrundlagen.

Dadurch, dass es immer wieder möglich ist, gegen Infrastrukturprojekte, die bereits demokratisch beschlossen sind, Einsprüche einzulegen, um diese zu hemmen oder sektorale Interessen durchzusetzen, ziehen sich Infrastrukturprojekte in die Länge und kosten so mehr als ursprünglich geplant. Sichtbar ist dies beispielsweise bei der Fehmarnbelt-Planung oder auch bei den Planungen zur A20. Infrastrukturprojekte, die für die Transformation der Wirtschaft, für den Ausbau der Erneuerbaren Energien oder für den Klimaschutz nötig sind, werden so massiv ausgebremst. Aktuell bestehen diese Befürchtungen auch bei den Planungen zur verkehrlichen Anbindung der Northvolt-Ansiedlung.

Mit den Projekten zur Deutschen Einheit hat der Gesetzgeber auf Bundesebene gezeigt, dass eine Legalplanung (Maßnahmengesetze), bei der eine Infrastrukturmaßnahme per Gesetz beschlossen wird, möglich ist. Umweltnachteile und gegebenenfalls anfallende Ausgleichsansprüche von Betroffenen müssen bei einer Legalplanung nicht mehr zur Hemmung der Projekte führen, sondern können außerhalb der eigentlichen Maßnahme ausgeglichen bzw. berücksichtigt werden. Legalplanungen in anderen Ländern, z.B. in Dänemark zeigen, dass solche rechtlichen Grundlagen auch europarechtskonform umsetzbar sind. Folgt man dem

dänischen Vorbild, kann die Planung gestrafft werden, ohne dass Beteiligungsrechte eingeschränkt oder Umweltbelange nicht berücksichtigt werden.

Wie schnell eine solche Planung im Vergleich zu Deutschland geht, zeigte die dänische Planung zur Fehmarn-Belt-Querung. Während das dänische Planungsgesetz bereits am 15.04.2009 und das Baugesetz am 28. April 2015 verabschiedet wurden¹ und keinen Rechtsstreit nach sich zogen (es gab dort 42 Stellungnahmen, von denen 40 das Projekt befürworteten), verzögerte sich der deutsche Planfeststellungsbeschluss wegen rund 16.000 negativen Einwendungen bis zum 31. Januar 2019. Die dagegen anhängigen Klagen wies das BVerwG mit Urteilen vom 3. November 2020 ab und erteilte dem Projekt somit mehr als fünf Jahre nach dem dänischen Beschluss auch von deutscher Seite die Genehmigung; mit den entsprechenden Verzögerungen und Verteuerungen in den Folgephasen.

Würde in Zukunft das Beteiligungsverfahren einem Beschluss für oder gegen ein Projekt vorgeschaltet werden, wären die grundlegenden Probleme schon vor der eigentlichen Beschlussfassung ausgeräumt. Würde man, wie in Dänemark, dann einen entsprechenden politisch bindenden Beschluss mit Gesetzeskraft fassen, wäre klar, dass das Projekt umgesetzt wird. Hiernach könnte es dann immer noch rechtliche Einwendungen und entsprechende individuelle Klagen geben. Diese würden aber nicht mehr das Projekt als Ganzes in Frage stellen, sondern nur noch im Vollzug der Maßnahme zu entsprechenden Änderungen bei der Umsetzung des Projektes oder zu einem entsprechenden Ausgleich an anderer Stelle führen können.

Lars Harms

und Fraktion

¹ "Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" (LOV nr 285 af 15/04/2009) und "Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" (LOV nr 575 af 04/05/2015)