



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss

Herrn
Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 34
10407 Berlin

Berlin, 15. November 2022
Bezug: Mein Schreiben vom
22. August 2022
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMDV, BMI, BMWK, BMWSB

Frau Reuther
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35064
Fax: +49 30 227-30057
vorzimmer.pet1@bundestag.de

Pet 1-20-12-911-010194 (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Ausschussdienst, dem die Ausarbeitung von Vorschlägen für den Petitionsausschuss obliegt, hat das von Ihnen vorgetragene Anliegen umfassend geprüft und in diese Prüfung die beigelegte Stellungnahme einbezogen.

Er ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass Ihre Petition nicht den gewünschten Erfolg haben wird. Diese Auffassung stützt sich auf eine Abwägung zwischen Ihren Ausführungen und den Darlegungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die nach Auffassung des Ausschussdienstes nicht zu beanstanden sind und auf die ich zur Vermeidung von Wiederholungen verweise.

Sofern Sie keine entscheidungserheblichen Bedenken gegen diese Bewertung vortragen, wird den Abgeordneten des Petitionsausschusses in sechs Wochen vorgeschlagen werden, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil Ihrem Anliegen nicht entsprochen werden kann. Folgen der Ausschuss und das Plenum des Deutschen Bundestages diesem Vorschlag, erhalten Sie keine weitere Nachricht.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Reuther

In seiner Eingabe setzt sich Herr Jörg Mitzlaff für das Bündnis Nachhaltige Mobilität Steinlachtal für „die Überprüfung aller initiierten und noch nicht umgesetzten Bauprojekte der Öffentlichen Hand in Hinblick auf deren Klimabilanz“ und weiterer Aspekte ein. Hierzu zählen insbesondere Berücksichtigung von Umwelt- und Klimabelangen, Öffentlichkeitsbeteiligung sowie umfangreiche Änderungen der Bundesverkehrswegeplanungsverfahren sowie nachgelagerter Verfahren.

Dazu wird seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wie folgt Stellung genommen:

Es wird empfohlen, der Eingabe nicht zu entsprechen, was nachstehend begründet wird:

- Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Er umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte auf den Verkehrsnetzen der Schiene, Straße und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes. Der BVWP als Plan der Bundesregierung findet seine gesetzliche Umsetzung in den Ausbaugesetzen für die drei Verkehrsträger „Bundesschienenwege“, „Bundesfernstraßen“ und „Bundeswasserstraßen“. Nach den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG), des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind, sog. Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ). Der Fokus der BPÜ liegt auf der Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes. Insofern ist nicht vorgesehen, im Rahmen der BPÜ die erneute Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte durchzuführen.
- Aspekte des Klima- und Umweltschutzes sowie die damit verbundenen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen gingen in den BVWP 2030 sowohl über die für das Jahr 2030 angenommenen Nutzerkosten in die dem BVWP 2030 zugrunde liegende Langfrist-Verkehrsprognose 2030 als auch über die Bewertungen der im BVWP 2030 enthaltenen Projekte ein. Weitere Umweltauswirkungen, wie die Flächeninanspruchnahme, waren Gegenstand der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung. Im Rahmen der BPÜ werden Klima- und Umweltbelange zum einen in der der BPÜ zugrunde liegenden Verkehrsprognose (VP) 2040 berücksichtigt, in der die gegenüber der letzten, derzeit gültigen VP 2030 veränderten Rahmenbedingungen zugrunde gelegt werden. Zum anderen wird

das BMDV im Zuge der Durchführung der BPÜ u.a. auf Grundlage der Ergebnisse aus der VP 2040 auch eine aktuelle Einordnung der drei Bedarfspläne im Hinblick auf deren Klimawirkungen vornehmen.

- Die frühe und umfassende Einbindung der Öffentlichkeit in die Planung von Verkehrsprojekten ist für die Akzeptanz und die erfolgreiche sowie zügige Umsetzung von Infrastrukturvorhaben unverzichtbar. Die bestehenden rechtlichen Regelungen sehen daher die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern auf allen Verfahrensebenen vor. Ergänzend hat das BMDV bereits im November 2012 das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ veröffentlicht. Dieses richtet sich an alle Verantwortlichen im Bereich konkreter Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie an die Bürgerinnen und Bürger. Es enthält Vorschläge, wie bereits bestehende gesetzlich vorgesehene Beteiligungen auf unterschiedlichen Verfahrensebenen um informelle Beteiligungsschritte ergänzt werden können. Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt entsprechend des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP). Bei der SUP handelt es sich um ein Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte von Plänen systematisch untersucht werden. Ziel der SUP ist es, die Auswirkungen eines Plans auf die Umwelt bereits frühzeitig zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, um die so gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse bei der Entscheidung über den Plan mit berücksichtigen zu können. Entsprechend wurden im Rahmen der SUP zum BVWP 2030 die voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen bei vollständiger Realisierung des Gesamtplans transparent gemacht. Die SUP des BVWP 2030 ersetzt allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) auf Ebene von Einzelvorhaben, wie sie beispielsweise im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.
- Insgesamt ist bei der Bundesverkehrswegeplanung eine Vielzahl von Belangen zu berücksichtigen, die teilweise auch in einem Zielkonflikt zu einander stehen können. Unter den geltenden Rahmenbedingungen des BVWP 2030 wurde der Bedarf für eine Vielzahl von Projekten festgestellt, die beispielsweise neben den verkehrlichen Belangen insgesamt auch im Hinblick auf die Belange des Klimaschutzes einen positiven Beitrag leisten können. Insofern hätte eine Aussetzung sämtlicher Bedarfsplanprojekte eines definierten Entwicklungsstadiums zu deren weiterer Prüfung eine Verzögerung zur Folge, welche sich volkswirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich nicht rechtfertigen ließe.
- Die schnelle Durchführung von Planungs- und Genehmigungsverfahren steht weit oben auf der Agenda der Bundesregierung. In der letzten Legislaturperiode wurden bereits

vier Gesetze zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren und der Umsetzung von Verkehrsprojekten erlassen. Der Koalitionsvertrag der neuen Regierung knüpft daran an und setzt sich zum Ziel, weitere Beschleunigungs- sowie Vereinfachungsmöglichkeiten der Planungs- und Genehmigungsverfahren auf dem Weg zu bringen. Das BMDV beabsichtigt daher, im Rahmen eines sogenannten Herbstpakets der Bundesregierung zur Planungsbeschleunigung gesetzliche Anpassungen zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten vorzulegen

- Der Träger eines Vorhabens wird den zu erarbeitenden Plan zum Zwecke der Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens selbst oder durch von ihm beauftragte Planer, Ingenieure und sonstige Sachverständige bearbeiten lassen. Zu dieser Planung werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens die betroffenen Behörden, Verbände und Vereine sowie die Privatbetroffenen angehört. Der Einbezug eines weiteren unabhängigen Gutachters auf Seiten der planenden Behörde erscheint vor diesem Hintergrund nicht notwendig.
- Die Planfeststellungsbehörde darf sich zur Wahrung des Gebots der fairen Verfahrensgestaltung keiner Einflussnahme aussetzen, die ihr diese Freiheit faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt. So muss sie jederzeit gegenüber jedermann jenes Maß an innerer Distanz und Neutralität wahren, dass ihr in einer späteren Phase noch ein abgewogenes Urteil ermöglicht (BVerwG, Urteil vom 05.12.1986, Az. 4 C 13.85). Um dem gerecht zu werden, ist es nicht zwingend, dass die Planfeststellungsbehörde und der Träger des Vorhabens durch Zuweisung ihrer Aufgaben an verschiedene Behörden voneinander getrennt sind.
- Straßentunnel im Zuge der Bundesfernstraßen werden dort gebaut, wo dies aus verkehrlichen und ingenieurbautechnischen Gründen notwendig und wirtschaftlich ist. Die bereits erheblichen Investitionskosten für das initiale Bauwerk ziehen über die Lebensdauer finanzielle Aufwendungen für den Erhalt und Betrieb des Tunnels mit sich. Der Bau von Tunneln erfordert die Nutzung großer Mengen an Baustoffen wie Beton und Stahl, deren Verwendung sich aufgrund von CO₂-Emissionen negativ auf die Klimabilanz auswirkt. Von daher werden immer lange Nutzungszyklen angestrebt, was im Sinne der Nachhaltigkeit ist. Die Herstellung eines Tunnelbauwerks verursacht darüber hinaus einen unter Umständen erheblichen Eingriff in die lokale Umwelt- und Grundwassersituation. Eine generelle Verlegung von Straßen untertage ist daher im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes aufgrund der benötigten Baustoffe und des Eingriffs in die Umwelt sowie aufgrund der entstehenden Kosten für Bau, Erhalt und Betrieb von Tunnelbauwerken weder sinnvoll noch umsetzbar.