



Martin Heying

Auch weiterhin liegen die Abladeoptimierung am Mittelrhein und andere Wasserstraßenprojekte nicht im „überragenden öffentlichen Interesse.“

Wasserstraße ausgebremst

Der Bundestag hat Mitte Oktober das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GBschlG) in deutlich geänderter Fassung verabschiedet. Entgegen dem Wunsch der meisten Verkehrspolitiker wird aber keinem Wasserstraßenprojekt attestiert, im „überragenden öffentlichen Interesse“ zu liegen.

Sogar für die Abladeoptimierung am Mittelrhein verwehren die Bundestags-Grünen unter maßgeblichem Einfluss von Bundesumweltministerin Steffi Lemke den Status „im überragenden öffentlichen Interesse“. Dabei hatten sich selbst grüne Landesverkehrsminister aus den Rheinanlieger-Ländern zuvor dafür stark gemacht, zumindest dem Mittelrhein das begehrte Siegel zu verleihen. Das beim Aufbau der LNG-Terminals im Herbst/Winter 2022/23 erstmals angewandte Instrument soll es ermöglichen, im Planfeststellungsverfahren und bei eventuellen späteren Klagen vor Gericht leichter Abwägungsentscheidungen zulasten der Umwelt oder Privatinteressen zu fällen.

Anders als bei den Wasserstraßenprojekten hat es das Bundesverkehrsministerium (BMDV) geschafft, 138 auszubauenden Autobahnabschnitten (entsprechend rund 60 Strecken und Knoten) die „vordringliche Bedarfs-Engpassbeseitigung“ (VB-E) und mehr als 300 Schienenprojekten das Siegel zu verschaffen. In einer Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses äußerten Rechtsexperten aber Zweifel, ob das Instrument „im überragenden öffentlichen Interesse“ bei den Straßenprojekten vor den obersten Bundesgerichten Bestand hat – erst recht bei inflationärer Anwendung.

Unberücksichtigt blieb die Anregung des SPD-Abgeordneten Jürgen Berghahn, bei Ersatzinvestitionen in Schleusen und Wehren auf Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren zu verzichten. Hingegen dürfen bei Autobahnen und Bundesstraßen bei Brücken-Ersatzneubauten im Vorgriff auf späteren Streckenausbau sogar zusätzliche Fahrspuren angebaut werden, ohne dass damit eine Planfeststellungspflicht ausgelöst wird.

Die CDU/CSU-Fraktion und die AfD-Fraktion im Verkehrsausschuss hielten der Ampelkoalition vor, dass sie den 43-seitigen Änderungsantrag erst am Vorabend vor der Ausschusssitzung vorgelegt habe. Eine vernünftige Beratung sei deshalb nicht möglich. Dies sei ein „beispielloser Umgang der Regierungskoalition mit der Opposition“, hieß es aus den Reihen der Union. Analog zu den anderen Verkehrsträgern sieht das GBschlG für die Wasserstraße ferner vor,

- » Planfeststellungsverfahren für Wasserstraßenprojekte sowie in Investitionsvorhaben in See- und Binnenhäfen, die im Kernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) aufgelistet sind, im Grundsatz binnen vier Jahren abzuschließen;
- » die Liste der Wasserstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts um Rhein, NOK und WDK zu erweitern;
- » im Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren den Dokumentenaustausch zwischen Vorhabenträger und den Behörden sowie den Behörden untereinander zu digitalisieren;
- » eine vorzeitige Besitzeinweisung zu ermöglichen, wenn Enteignungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind;
- » die Duldungspflichten von Grundstückseigentümern noch vor endgültiger Projektgenehmigung auszuweiten, zum Beispiel für Kampfmittelräumung oder archäologische Untersuchungen und Bergungen.

Unklar ist derzeit, ob der Bundesrat den Vermittlungsausschuss anruft, um – wie im ersten Durchgang verlangt – Wasserstraßenprojekten doch noch das „überragende öffentliche Interesse“ bescheinigen zu lassen. Immerhin ist das Gesetz in der Länderkammer zustimmungspflichtig.

Matthias Roeser