

Per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de
Landtag Schleswig-Holstein
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
Herrn Vorsitzenden
Claus Christian Claussen
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/4364

Manja Biel
Hauptgeschäftsführerin

**Geschäftsstelle
Schleswig-Holstein**
T +49 431 53548-16
F +49 431 53548-14

**Geschäftsstelle
Hamburg**
T +49 40 468656-11
F +49 40 468656-26

manja.biel@biv-hh-sh.de
Unsere Zeichen: Bi/Gr

Kiel, 29. Januar 2025

Nachbereitung der Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 22. Januar 2025

Sehr geehrter Herr Claussen,
sehr geehrte Ausschussmitglieder,

wir erlauben uns, uns im Nachgang zur Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 22. Januar 2025 nochmals an Sie zu wenden. Uns ist bewusst, dass dies nicht der übliche Weg ist, doch die erheblichen Verzögerungen in der Sitzung und die damit einhergehenden Auswirkungen auf deren Verlauf veranlassen uns dazu.

Die Sitzung verlief aus inhaltlicher Perspektive für uns sehr wertvoll, da die behandelten Themen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen von zentraler Bedeutung für die Bauwirtschaft sind. Wir möchten jedoch anmerken, dass die Rahmenbedingungen – insbesondere die Wartezeit von vier Stunden und ein für uns nicht verschiebbarer Anschlusstermin in Hamburg – die Gesamterfahrung deutlich beeinträchtigt haben. Diese Verzögerungen führten dazu, dass wir der Sitzung leider nicht bis zum Ende beiwohnen konnten und daher auf etwaige Rückfragen nicht reagieren konnten.

Besonders irritierend war für uns, dass die zeitlichen Verschiebungen auch Auswirkungen auf die Besetzung des Ausschusses hatten. Die Ausschussmitglieder Dr. Bernd Buchholz (FDP) und Sybilla Nitsch (SSW), deren Fraktionen die zur Beratung stehenden Anträge eingebracht hatten, mussten die Sitzung vorzeitig in Richtung des Rechtsausschusses verlassen. Auch wenn Herr Vogt für die FDP und Frau Waldinger-Thiering für die SSW kurzfristig einsprangen, hinterließ dies den Eindruck, dass der inhaltliche Austausch mit den Hauptinitiatoren der Anträge nicht in vollem Umfang gewährleistet war.

Aufgrund dieser organisatorischen Herausforderungen möchten wir die zentralen Punkte unseres Beitrags nochmals hervorheben, um sicherzustellen, dass unsere fachlichen Impulse im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsprozesses berücksichtigt werden können:

1. Einleitung

Auch wenn wir als bauausführende Industrie am Ende der Wertschöpfungskette stehen, haben wir ein maximales Interesse an schnellen und sicheren Planungsprozessen. Denn: Nur dort, wo geplant wird, kann auch gebaut werden. Wenn im Folgenden von „wir“ die Rede ist, beziehen wir uns auf unsere Mitgliedsunternehmen – Unternehmen, die Projekte baulich umsetzen, Arbeitsplätze schaffen und zur Wertschöpfung beitragen.

2. Anerkennung des Gesetzesentwurfs der Landesregierung (Drucksache 20/2195)

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass der Gesetzesentwurf der Landesregierung bereits verabschiedet wurde. Dass die Anträge der Fraktionen der FDP und des SSW nun gesondert behandelt werden, hat eine weitere Verzögerung des Gesetzgebungsverfahrens verhindert. Diese Vorgehensweise sollte als Vorbild dienen: Maßnahmen, bei denen Konsens besteht, werden direkt umgesetzt, während offene Punkte in Ruhe geklärt werden.

3. Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur

Eine funktionierende Infrastruktur ist essenziell – sowohl für den Individualverkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Auch der Bericht von NDR Panorama 3 (21. Januar 2025) hat eindrucksvoll aufgezeigt, wie schlecht es um Straßen und Brücken im Norden bestellt ist. Und nur weil diese in Schleswig-Holstein diese nach dem Bericht am wenigsten schlecht sind, besteht kein Grund zur Beruhigung. Der erhebliche Sanierungsbedarf in Schleswig-Holstein wird vielmehr in der Drucksache 20/2588 ausdrücklich festgehalten.

Zudem möchten wir betonen, dass die Mittel für Brückensanierungen nicht aus den Programmen zur Straßenerhaltung entnommen werden sollten, um eine Schwächung des Straßennetzes zu vermeiden.

Die zu langen Verfahrensdauern sind unstrittig ein Kernproblem. Eine Effizienzsteigerung in diesem Bereich ist dringend notwendig, um den Ausbau der Infrastruktur nicht zu gefährden.

4. Anträge der Fraktionen

4.1. Antrag der Fraktion des SSW (Drucksache 20/2207)

Die Genehmigung großer Infrastrukturprojekte durch Parlamentsgesetze wird uneingeschränkt unterstützt.

Wir möchten hervorheben, dass eine solches Gesetz durch ein demokratisch legitimes Parlament, wie in der Begründung des Antrags ausgeführt, beschlossen wird. Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltprüfungen erfolgen im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses. Es bestehen Rechtsmittel.

Es erschließt sich uns nicht, warum das Verfahren verfassungswidrig sein soll – wie Herr Schwarzlose es in den Raum geworfen hat. Frau Nitsch betonte in der Sitzung, dass es nicht darum ginge, Umweltaspekte nicht zu berücksichtigen. Auch dass die Anzahl der Umweltstellungen in Dänemark geringer ist, ist kein Maßstab – sagt deren Quantität doch nichts über die Qualität aus.

Dänemark zeigt, dass eine Legalplanung für volkswirtschaftlich bedeutende Projekte außerordentlich hilfreich sein kann.

Maßstab für die Bedeutung von Projekten könnte der Bundesverkehrswegeplan mit der Dringlichkeitseinstufung „vordringlicher Bedarf“ sein.

4.2. Antrag der Fraktion der FDP (Drucksache 20/2225)

Besonders hervorzuheben sind die im Antrag genannten **Stichtagsregelungen** und die **materielle Präklusion**, welche die Nichtbeachtung von verspäteten Einreden regeln. Diese Instrumente sind essenziell, um der sogenannten „Salamitaktik“ entgegenzuwirken, bei der durch wiederholte Nachforderungen oder verspätete Einwendungen die Verfahren unnötig verzögert werden.

Positiv formuliert: Der Vorwurf der Salamitaktik würde durch diese Maßnahmen effektiv entkräftet.

Richtigerweise wird in der Stellungnahme des Normenkontrollrates festgestellt, dass die Voraussetzungen für eine Anwendung der Legalplanung in Deutschland insgesamt sehr hoch sind. Insofern ist zu prüfen, wie diese Regelungen rechtlich sauber in nationales Recht integriert werden können. Darüber hinaus bleibt zu prüfen, ob Anpassungen auf europäischer Ebene erforderlich sind, um eine einheitliche und rechtssichere Umsetzung sicherzustellen.

5. Weitere Hinweise zur Planungsbeschleunigung:

5.1. Erweiterung von § 40 Abs. 4 StrWG:

Der aktuelle Gesetzestext sieht vor, dass bei Wiederaufbauarbeiten nach Naturkatastrophen in räumlich begrenzten Korridoren entlang des Trassenverlaufs keine Planfeststellung erforderlich ist. Es wird vorgeschlagen, diesen Passus auszuweiten.

So hat der Bund in § 17 Abs. 1 Satz 3 Bundesfernstraßengesetz eine Regelung getroffen, die besagt, dass keine Anordnung zur Planfeststellung erforderlich ist, wenn:

- die Änderung der Bundesfernstraße unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist,
- die durchgehende Länge höchstens 1.500 Meter beträgt, und
- die vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks notwendig ist.

Angesichts der erheblichen Maßnahmen, die zur Sanierung von Brücken und Straßen erforderlich sind, sollte eine Ausweitung von § 40 Abs. 4 StrWG analog § 17 Abs. 1 Satz 3 Bundesfernstraßengesetz geprüft werden.

5.2. Ergänzung zu § 40g StrWG (Aufschiebende Wirkung von Klagen):

- Der Vorschlag, Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse oder Plangenehmigungen grundsätzlich von der aufschiebenden Wirkung auszunehmen, wird unterstützt.
- Gleichzeitig wird empfohlen, klare und objektive Kriterien für die Anordnung einer aufschiebenden Wirkung einzuführen.
- Ziel muss es sein, Missbrauch oder Verzögerungstaktiken durch unberechtigte Klagen vorzubeugen und zugleich die Rechtsstaatlichkeit zu wahren.

5.3. **Monitoring und Umsetzung des Bundes-Länder-Pakts:**

Der „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern sollte vollständig umgesetzt werden. Der Monitoring-Bericht vom 18. Juni 2024 zeigt jedoch, dass bundesweit 21 % der Maßnahmen noch nicht begonnen oder in Prüfung sind. Hierzu wird angeregt, den Umsetzungsstand in Schleswig-Holstein transparent zu machen.

6. **Fazit**

Nur dort, wo geplant und finanziert wird, kann gebaut werden. Es liegt in unser aller Interesse, Planungsprozesse effizienter zu gestalten und die notwendigen Mittel bereitzustellen

Gerne erwarten wir die angekündigte Überarbeitung der beiden behandelten Anträge (Drucksachen 20/2207 und 20/2225) und möchten an dieser Stelle erneut unser Angebot unterstreichen, unsere fachliche Unterstützung in diesen Prozess einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Bauindustrieverband
Hamburg Schleswig-Holstein e. V.

gez. Manja Biel