

12.07.2018

STELLUNGNAHME

Verordnungsentwurf zur Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain liegt an der Schnittstelle des Rhein-Alpen und des Rhein-Donau-Verkehrskorridors. Die Verkehrswege im Rheintal, aber auch der Knoten Frankfurt sind für den Schienen- und Straßenverkehr in Europa von zentraler Bedeutung. In der Metropolregion FrankfurtRheinMain stehen mit der ICE-Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt und dem Ausbau des Schienenknotens Frankfurt zwei TEN-V Schlüsselprojekte auf der Agenda.

Die Metropolregion FrankfurtRheinMain teilt daher das Ziel einer schnellen Realisierung dieser Infrastrukturprojekte und unterstützt das grundlegende Anliegen der Planungsbeschleunigung im Verordnungsvorschlag 2018/277. Insbesondere die Klarstellung, dass die Schlüsselprojekte des transeuropäischen Verkehrsprojektes nationalen Prioritätsstatus genießen müssen und dass sich diese Priorisierung nicht nur auf überregionale Verbindungen, sondern auch die Verkehrsknoten erstrecken sollte begrüßt die Metropolregion FrankfurtRheinMain ausdrücklich. Die beschleunigten Beihilfeprüfungen für TEN-V Vorhaben gehen ebenfalls in die richtige Richtung.

Allerdings ist die Vorgabe einer einheitlichen Genehmigungsbehörde und eines starren Zeitplans von maximal drei Jahren für ein integriertes Genehmigungsverfahren ein zweischneidiges Schwert. Die einheitliche Genehmigungsbehörde mag bei der Lösung von Problemen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Sinn ergeben, ist für innerstaatliche Vorhaben im Kontext des deutschen Föderalismus bzw. einer starken Rolle der öffentlichen Hand beim Infrastrukturausbau aber überflüssig und vor dem Hintergrund der politischen Akzeptanzarbeit sogar kontraproduktiv.

- ★ Die Planfeststellungsverfahren, ob in der Hand des Eisenbahnbundesamtes oder der jeweiligen Regierungspräsidien, sind schon integrierte Genehmigungsverfahren, in deren Zuge alle tangierten Fragen erörtert und die beteiligten Behörden angehört werden. Während sich die lange Dauer von Genehmigungen in grenzüberschreitenden Projekten aus inkompatiblen Verfahren ergibt, spielen Kompetenzfragen zwischen Behörden bei innerstaatlichen Verfahren eine sekundäre Rolle.
- ★ In Deutschland sind die Vorhabenträger, ob bei Straßen- oder Schienenprojekten, überwiegend Akteure der öffentlichen Hand bzw. quasi-staatliche Akteure. Der für die Begründung der Verordnung zentrale Fall eines privaten Trägers, dem das Zurechtfinden im Kompetenz-Jungel durch die einheitliche Genehmigungsbehörde als „Interface“ erleichtert werden müsste und der für sein Investment einen kalkulierbaren Rahmen braucht, trifft hier meist nicht zu.

- ★ Eine starre Zeitvorgabe ist am Ende kontraproduktiv, wenn sie den Raum für bedarfsorientierte Beteiligungsmaßnahmen einschränkt. Der Trend zu den frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen in Planfeststellungsverfahren zeigt, dass der Bedarf für solche Formate, besonders in weit entwickelten Ballungsgebieten, hoch ist. Der dafür notwendige Raum ist nicht a priori festsetzbar. Die zentrale Herausforderung liegt hier nicht in formellen Verfahrensfragen, sondern in der Abwägung inhaltlicher Zielkonflikte. Diese lassen sich am effizientesten durch einen an den Bedürfnissen vor Ort orientierten Beteiligungsprozess kanalisieren. Die gesamteuropäische Bedeutung der TEN-V Projekte mit positiven Auswirkungen auf Wohlstand, Arbeitsplätze und Lebensqualität, kann als Begründung für ein starres Verfahren nicht einfach vorausgesetzt werden, sondern muss vielmehr in der Debatte vor Ort entsprechend vermittelt werden – als positives inhaltliches Argument.
- ★ Unterbleibt die Herstellung eines tragfähigen Konsens vor Ort unter Verweis auf die europäischen Zeitvorgaben, ist trotzdem nicht nur mit weiteren Klagen, sondern auch mit dadurch befeuerten politischen Protesten zu rechnen. Weil unser Interesse als regionaler Akteur zielführenden Verfahren in der Praxis gilt, sehen wir im vorliegenden Verordnungsentwurf eine Gefahr für eine schnelle Realisierung der TEN-V Projekte in unserer Region.

Im Sinne des Ordnungsziels sollten daher die Bestimmungen des Entwurfs, insbesondere zur einheitlichen Genehmigungsbehörde und den konkreten Zeitintervallen für das Verfahren, unbedingt auf direkte grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte beschränkt werden.

Die Folgenabschätzung und die Begründung des Verordnungsentwurfes stützen sich in ihrer Argumentation überwiegend auf solche Problematiken und können somit einen Eingriff in innerstaatliche Genehmigungsprozesse nicht rechtfertigen. In der Abwägung zwischen europäischem Mehrwert und Subsidiarität ist letzterem Wert nicht ausreichend Rechnung getragen.

Die genannten inhaltlichen Bedenken sind bereits in der Konsultation „Mehr Effizienz bei der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ deutlich geworden, was auch in den Erwägungen zum Verordnungsentwurf auf den Seiten fünf und sechs ausgeführt wird. Wenngleich es sich hier um einen spezifischen Sonderfall handeln mag, dürfen diese Sorgen angesichts der möglichen Konsequenzen nicht ignoriert werden.