



Zukunft braucht Infrastruktur – Infrastruktur braucht Tempo

Vorschläge des Regionalverbandes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau und die Modernisierung der Energie- und Verkehrsinfrastruktur

≡ Inhalt

03

Vorwort

04

Ausgangslage

07

Infrastruktur braucht Tempo – Was sind unsere Ziele?

14

Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen – Was wurde bisher erreicht?

21

Schneller geht immer – Was sind unsere Vorschläge?

Vorwort

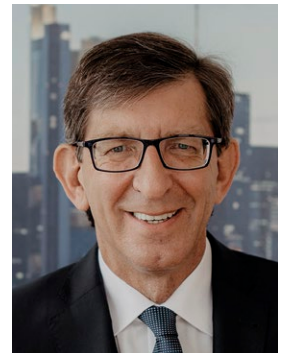
Es geht auch schneller! Das zeigt die Entwicklung der Flüssigerdgas(LNG)-Terminals, von denen drei von insgesamt sechs in Rekordzeit bereits zum Jahreswechsel 2022/23 fertiggestellt wurden und in Betrieb gehen konnten.

Auch wenn vor allem die weltpolitischen Umstände und der Druck zur Unabhängigkeit von Gaslieferungen aus Russland dieses ungewöhnlich hohe Tempo bedingt haben, eignet sich das Beispiel der LNG-Terminals punktuell dennoch als Blaupause für eine schnellere Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben. So zeigt sich eindrücklich, dass über eine für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbare Darstellung der Erforderlichkeit von Infrastrukturprojekten sowie durch entsprechende Gesetzesnovellen eine Verschlinkung und somit eine bedeutende Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren erreicht werden können. Die steigenden Bedarfe an zusätzlicher Infrastrukturkapazität, die Einhaltung der Klimaschutzziele sowie die aktuell auch aus sicherheitspolitischen Gründen bedeutender werdende Abkehr von fossilen Energieimporten machen einen zügigen Ausbau entsprechender Verkehrs- und Energieinfrastrukturen gerade in der Metropolregion FrankfurtRheinMain nötig.

Als Regionalverband sehen wir einen beschleunigten Ausbau und die Modernisierung der Energie- und Verkehrsinfrastruktur als regionalbedeutsame Aufgabe an. Mit dem vorliegenden Papier wollen wir ein Augenmerk auf die Bedeutung des Ausbaus der Energie- und Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion FrankfurtRheinMain richten, unsere Positionen als Region darlegen und allgemeine sowie projektbezogene Empfehlungen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren aussprechen.

Als Regionalverband sind wir uns dabei unserer besonderen Verantwortung für die Menschen in der Region bewusst, die auch weiterhin angemessen beteiligt und eingebunden werden müssen. Wir sehen Schnelligkeit und Nachhaltigkeit nicht als Widerspruch, sondern als eine besondere Herausforderung, die es gemeinsam im Sinne der Region zu meistern gilt. Hierfür wollen wir relevante Akteurinnen und Akteure aus Politik, Verwaltung und Unternehmen sowie die Öffentlichkeit dafür sensibilisieren, proaktiv und mit Weitsicht Chancen und Herausforderungen des Infrastrukturausbaus zu erkennen. Wir möchten dazu ermutigen, an einer beschleunigten und gewinnbringenden Umsetzung der nötigen Infrastrukturen für unsere wachsende Region mitzuwirken.

Lassen Sie uns heute gemeinsam für das Morgen der Region arbeiten!



Thomas Horn
Verbandsdirektor

Rouven Kötter
Erster Beigeordneter

Ausgangslage

In der verkehrsgeographischen Mitte des Kontinents gelegen, ist FrankfurtRheinMain einer der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte in Deutschland und Europa. Ein Beleg hierfür sind die Zahl der Verkehrsbewegungen auf den Autobahnen in der Region, die vielfach zu den höchsten deutschlandweit gehören und im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich stark durch europäische Transitverkehre befahren werden. Zudem liegt der Frankfurt International Airport im Zentrum der Region, der Europas größter Fracht- und Deutschlands größter Passagierflughafen ist. Und mit über 240 ICE-Halten täglich allein in Frankfurt erreicht die Region deutschlandweit einen Spitzenwert, der die Bedeutung der Region im deutschen Schienennetz verdeutlicht.

Die Verkehrs- und insbesondere die Schieneninfrastruktur in der Region stößt jedoch bereits seit Jahren an ihre Grenzen oder überschreitet diese mitunter erheblich. Gerade aufgrund der zentralen Lage der Region wirken sich Verspätungen auf nahezu das gesamtdeutsche Netz aus. 93.000 Verspätungsminuten im ICE-Netz waren im Jahr 2019 auf Fahrzeitverluste im Zusammenhang mit einem Halt am Frankfurter Hauptbahnhof zurückzuführen – kein Fernverkehrshalt deutschlandweit generierte mehr Verspätung.¹ Unzureichende Kapazitäten am Bahnhof sowie auf den zuführenden Schienenwegen sind wesentliche Gründe hierfür.

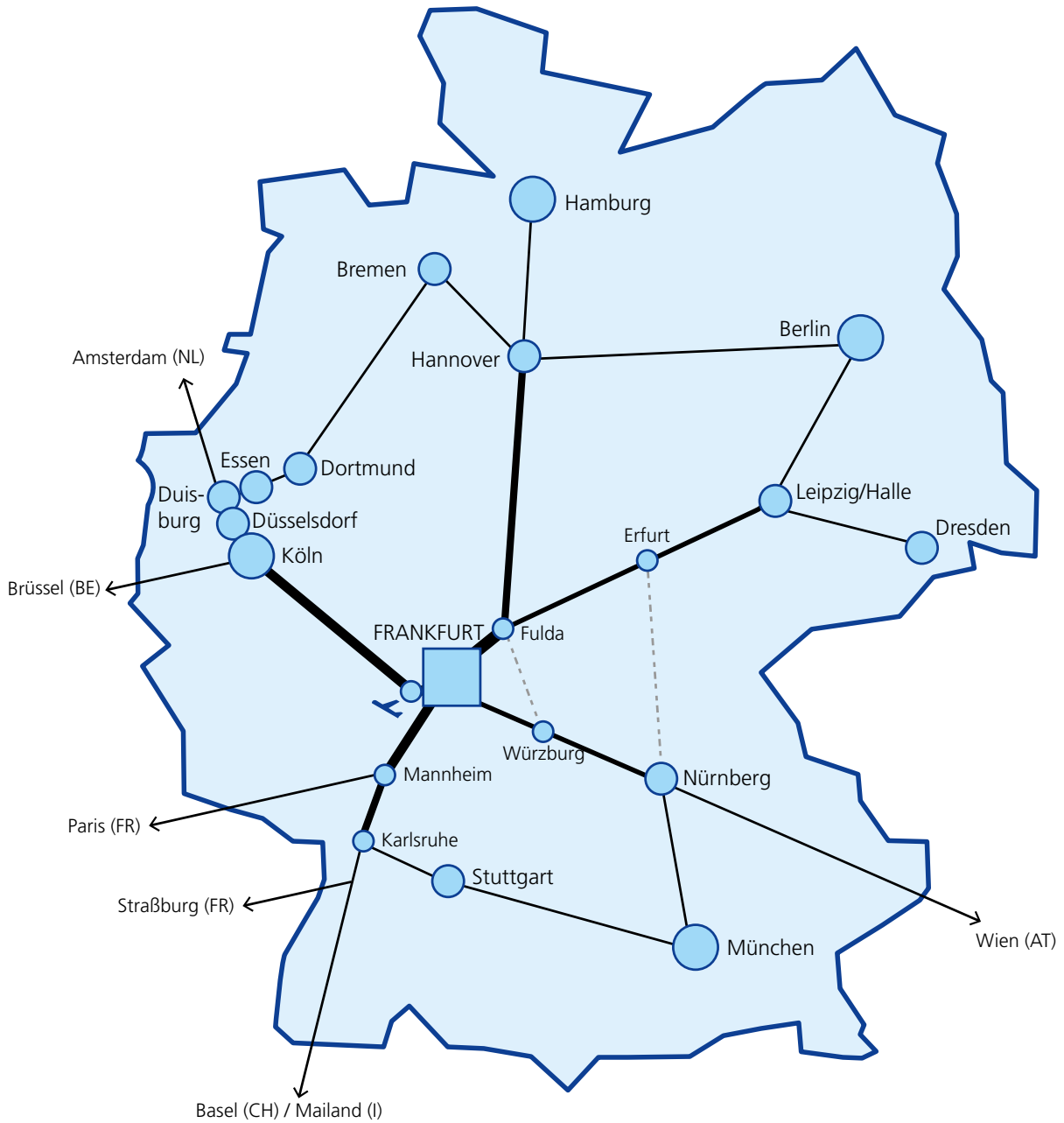
Gleichzeitig bedeutet dies, dass verspätete Fernzüge aus anderen Regionen die knappen Kapazitäten zusätzlich belasten und sich aufgrund der Streckenbelegung nachteilig auf den Nahverkehr in der Region auswirken.

Doch die Region ist weit mehr als ein Verkehrsknotenpunkt. Mit dem DE-CIX hat sich in FrankfurtRheinMain seit den 1990er-Jahren der größte Internetknotenpunkt der Welt etabliert. Nirgendwo sonst werden pro Sekunde mehr Daten umgeschlagen. Hier schlägt sozusagen das Herz des Internets und die Region hat sich zum größten Rechenzentrumsstandort Kontinentaleuropas entwickelt. Ausreichende Rechenleistung ist für die Digitalisierung unentbehrlich und durch ihre Eigenschaft als Rechenzentrumshochburg trägt die Region zur Digitalisierung der gesamten Bundesrepublik bei. So konzentriert sich ein Drittel der Rechenleistung Deutschlands in der Region und allein die Rechenzentren auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt stellen 70 Prozent der bundesweiten digitalen Dienstleistungen bereit.² Wenngleich die Energieeffizienz von Rechenzentren steigt, ist FrankfurtRheinMain als Rechenzentrumshochburg sowie durch die allgemeine Zunahme des Strombedarfs in Folge der wachsenden Bedeutung elektrischer Energie für Mobilität, Industrie und Wärmeversorgung in besonderem Maße auf entsprechende Ausbauvorhaben angewiesen.

¹ Kriesel, David. 2019: Vortrag „Bahnmining – Pünktlichkeit ist eine Zier“ vom 36. Communication Congress. Online unter: https://media.ccc.de/v/36c3-10652-bahnmining_-_puektlichkeit_ist_eine_zier#t=621 [zuletzt abgerufen am: 13.04.2023]

² German Datacenter Association e.V. 2022: Frankfurter Masterplan gefährdet Position als Datenhauptstadt. Bedeutung für das Rhein-Main-Gebiet. Online unter: <https://www.germandatacenters.com/news/detail/frankfurter-masterplan-gefaehrdet-position-als-datenhauptstadt> [zuletzt abgerufen am: 18.10.2022]

ICE-Hauptverbindungen im Jahr 2023 mit Streckenführung über Frankfurt. Eigene Darstellung.



Haupt-ICE-Verbindungen über Frankfurt a.M. (Hbf)

— ICE-Linien (Linienstärke nimmt mit Zahl der auf der Strecke verkehrenden Relationen i.R. Frankfurt zu.)

● Städte mit > 1 Mio. Einwohnern

● Städte mit > 500.000 Einwohnern

● Bedeutende Schienenknotenpunkte (< 500.000 Einwohner)

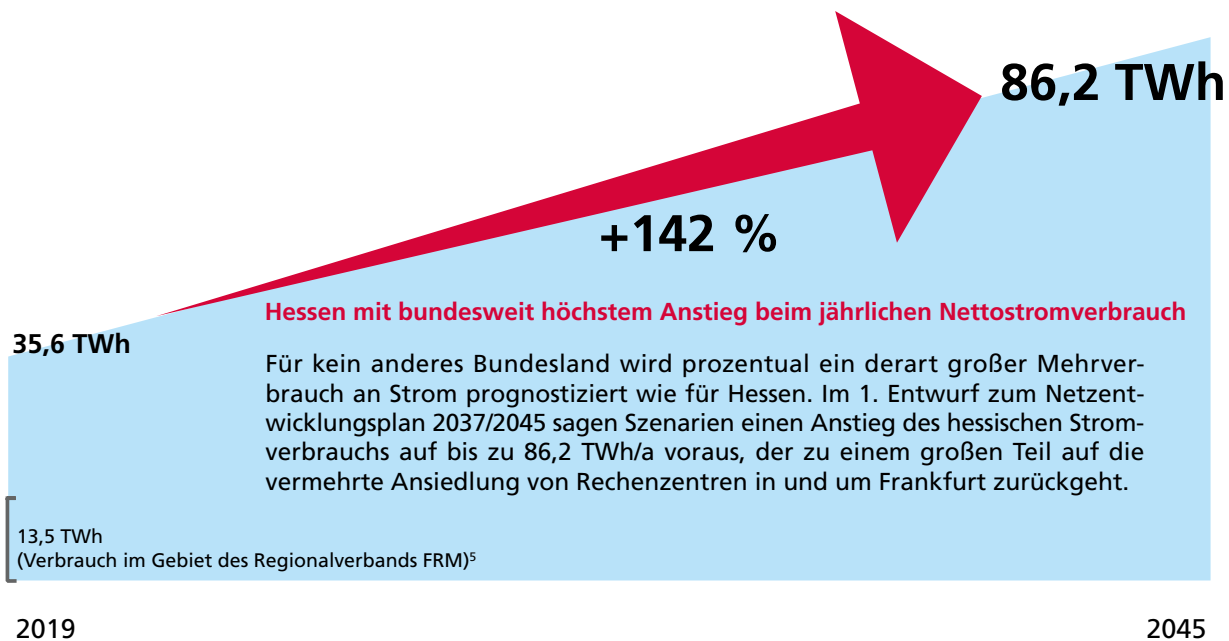
→ internationale Direktverbindungen ab und über Frankfurt

--- ICE-Strecken mit Entlastungsfunktion für FrankfurtRheinMain

Die Zukunftsfähigkeit von FrankfurtRheinMain ist somit unmittelbar an diese Infrastrukturen als Lebensadern der Region gekoppelt. In der Funktion als einer der bedeutendsten Verkehrs- und Datenknotenpunkte in Deutschland und Europa ist ein Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen aber noch von weit größerer überregionaler Relevanz. Nicht von ungefähr wurden deshalb bereits im Koalitionsvertrag FrankfurtRheinMain betreffende Projekte, wie beispielsweise der Fernbahntunnel Frankfurt oder die Hochspannungsleitung Ultratnet, aufgrund ihrer Systemrelevanz als schnell zu realisierende Vorhaben benannt.

Zunahme des Nettostromverbrauchs Hessen.

Eigene Darstellung auf Basis der Verbrauchszahlen für die Jahre 2019 (Quelle: Hessen Agentur³) und 2045 (Quelle: Netzentwicklungsplan⁴ 2037/2045).



³ Hessen Agentur (Hg.). 2020: Energiemonitoringbericht Hessen 2020.

https://redaktion.hessen-agentur.de/publication/2021/3481_energiemonitoringbericht_2020.pdf [zuletzt abgerufen am: 13.04.2023]

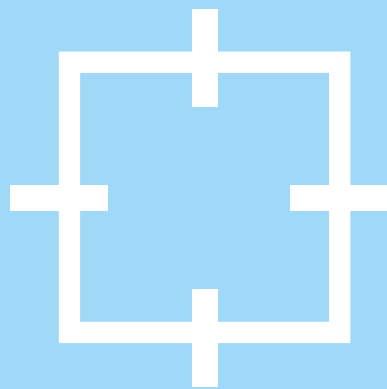
⁴ Übertragungsnetzbetreiber Strom. 2023: 1. Entwurf zum Netzentwicklungsplan 2037/2045. Online unter:

https://www.netzentwicklungsplan.de/sites/default/files/2023-03/NEP%20kompakt_2037_2045_V2023_1E_1.pdf [zuletzt abgerufen am: 04.05.2023]

⁵ Regionalverband FrankfurtRheinMain. 2019: Energiesteckbriefe. Online unter:

https://mapview.region-frankfurt.de/transfer/Dateidownload/Energie/Energiesteckbrief_Regionalverband_FrankfurtRheinMain.pdf [zuletzt abgerufen am: 04.05.2023]

**Infrastruktur
braucht Tempo –
Was sind unsere Ziele?**





Infrastruktur braucht Tempo – Was sind unsere Ziele?

Aufgrund der bestehenden und abzusehenden Engpässe in der Verkehrs- und Energieinfrastruktur setzt sich der Regionalverband bereits seit geraumer Zeit für eine beschleunigte Umsetzung bedeutender Infrastrukturvorhaben für die Region sowie für eine Verschlinkung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene ein. In jüngster Zeit wurden zudem, unter Federführung des Regionalverbandes, im Rahmen der Fachgruppe „Planungsbeschleunigung“ des Länderübergreifenden Strategieforums FrankfurtRheinMain umfangreiche Empfehlungen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren erarbeitet.

Diese aufgreifend, vertiefend und ergänzend wurden die nachfolgenden Ziele und Vorschläge des Regionalverbandes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau der Energie- und Verkehrsinfrastruktur erarbeitet.

Die Ziele sind zum einen als Selbstverpflichtung, an einer beschleunigten Realisierung der vorliegend thematisierten Vorhaben und Infrastrukturen im Rahmen der Kompetenzen des Regionalverbandes mitzuwirken, zu verstehen. Zum anderen sind sie als Appell an alle betroffenen Stellen zu verstehen, im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten und Zuständigkeiten auf eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren hinzuwirken.

1

Potenziale für regionale Stromerzeugung aus regenerativen Quellen umfassend nutzen!

Die Region FrankfurtRheinMain will Verantwortung übernehmen und Potenziale für regenerative Stromerzeugung in der Region umfassend nutzen.

Mit dem Sachlichen Teilplan Erneuerbare Energien (TPEE) 2019 wurden bereits 1.287 Hektar an Vorranggebieten für die Windenergienutzung im Verbandsgebiet ausgewiesen. Dies macht ca. 0,5 Prozent der Verbandsfläche aus und ist – gemessen an der dichten Besiedelung, der hohen Zahl an Restriktionen und der im Vergleich geringen Windhöflichkeit der Region – Stand jetzt ein im deutschlandweiten Vergleich beachtlicher Wert. Dies wird gerade bei einem Blick auf die in Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 WindBG (Windflächenbedarfsgesetz) aufgeführten Flächenbeitragswerte für ähnlich dicht besiedelte Regionen wie die Stadtstaaten Berlin und Hamburg ersichtlich, die erst bis Ende 2027 bzw. 2032 jeweils 0,25 bzw. 0,5 Prozent der Landesfläche für die ausschließliche Nutzung für Windenergie ausweisen müssen. Ebenso verfolgt der Regionalverband mit dem Projekt „10.000 Dächer für die Energiewende“ das Ziel, Kommunen wie auch Hauseigentümerinnen und -eigentümer umfassend über die Potenziale von Photovoltaik zu informieren und Hilfestellung auf dem Weg zur Installation von Photovoltaikanlagen zu bieten.⁶ Der Regionalverband wird seine Bemühungen für den Ausbau der erneuerbaren Energien aufrechterhalten und verstärken.

⁶ <https://www.klimaenergie-frm.de/Klima-Energie/Konzepte-Projekte/10-000-D%C3%A4cher-f%C3%BCr-die-Energiewende/>

Übertragungsnetz für eine leistungsfähige Stromversorgung der Region beschleunigt planen und umsetzen!

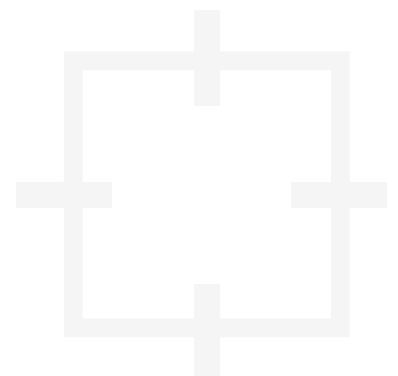
Der zunehmende Strombedarf der Region kann nicht allein durch lokale Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt werden, wenngleich sich die Region bemüht, die Potenziale zur regenerativen Energiegewinnung so umfangreich wie möglich zu nutzen.

Zudem ist im Zuge der Energiewende die sukzessive Abschaltung von konventionell betriebenen Kraftwerken vorgesehen, die in der Regel räumlich nah an den Orten des Verbrauchs gelegen sind. Es entsteht somit eine Versorgungslücke, die es im Sinne des Klimaschutzes durch regenerative Energien zu decken gilt. Da eine sichere Versorgung mit regenerativen Energien jedoch den möglichst verlustarmen und großräumigen Transport dieser aus einer Vielzahl von dezentralen Standorten erforderlich macht, ist der Bau von Höchst- und Hochspannungsleitungen nötig.

Netzausbauvorhaben im Übertragungsnetz mit zentraler Bedeutung für die Stromversorgung der Region sind:

- Osterath – Philippsburg (Ultranet): Parallel- und Ersatzneubau einer 380-kV-Gleichstromleitung unter weitgehender Nutzung bestehender Masten.
- Borken – Gießen Nord – Karben: Verstärkung einer bestehenden 380-kV-Leitung durch Umbeseilung und punktuellen Ersatzneubau.
- Mecklar – Dipperz – Bergrheinfeld West (Fulda-Main-Leitung): (Parallel-)Neubau einer 380-kV-Leitung in Erdkabel- und Freileitungsbauweise.
- Aschaffenburg – Urberach: Neubau einer 380-kV-Leitung in neuer Trasse von etwa 30 km Länge.

Der Regionalverband begrüßt die landschaftsschonende Ausführung der Vorhaben, die durch die weitgehende Nutzung bestehender Trassen und Masten gewährleistet wird. Als Regionalverband befürworten wir die vorgenannten Projekte und sprechen uns entsprechend grundsätzlich für die beschleunigte Planung, Genehmigung und Umsetzung dieser aus.



3

Zu einem akzeptierten, beschleunigten und koordinierten Ausbau des regionalen Stromnetzes beitragen!

Zur Feinverteilung sowie zur Ein- und Ausspeisung des Stroms auf lokaler und regionaler Ebene sind ebenfalls umfangreiche Aus- und Umbaumaßnahmen nötig.

Einerseits betrifft dies die sogenannte Punktinfrastruktur in Form von Umspannwerken. Der steigende Mengenbedarf macht den Import von zusätzlichem Strom nötig, der über die Umspannwerke heruntergespannt und in das Mittelspannungsnetz eingespeist wird. Damit gehen auch die Notwendigkeit der Modernisierung und Verstärkung bestehender sowie die Installation neuer Transformatoren und Schaltanlagen einher, was den Aus-, Um- und Neubau von Umspannwerken zur Folge hat.

Andererseits müssen die größtenteils unterirdisch verlaufenden Mittel- und Niederspannungsleitungen des Verteilnetzes modernisiert und ausgebaut werden, was den Austausch bestehender und die Verlegung neuer Kabel erforderlich macht. Dies ist dabei nicht nur aufgrund des wachsenden Leistungs- und Mengenbedarfs, sondern auch für die Erhöhung der Kapazitäten zur Aufnahme des zusätzlichen Stroms erforderlich, der in Siedlungsgebieten vermehrt aus einer Vielzahl von Klein-Photovoltaikanlagen in das Netz eingespeist wird. Hierdurch wird in den kommenden Jahren eine Vielzahl an baulichen Maßnahmen, insbesondere im Tiefbausegment, erforderlich.

Die Gesamtbedeutung dieser Vielzahl von kleineren Maßnahmen für eine weiterhin leistungsfähige Stromversorgung muss von allen Verantwortlichen in der Region erkannt werden. Für die Netzbetreiber ist es daher essentiell, dass Baumaßnahmen möglichst schnell begonnen werden können, um mit dem wachsenden Strombedarf Schritt halten zu können. Dies ist nur möglich, wenn entsprechende Genehmigungen seitens der zuständigen Behörden schnell ausgesprochen werden und ein zügiger Baubeginn ermöglicht wird.

Gleichzeitig gilt es, kommunale Belange frühzeitig zu erkennen, da bauliche und betriebsbedingte Lasten nur lokal und kleinräumig spürbar werden, wenngleich der Netzausbau der gesamten Region zugutekommt. Als Regionalverband vertreten wir die Auffassung, dass nur ein offener Dialog Verständnis schafft und nur auf Basis dessen Lösungen gefunden werden können, die Akzeptanz und Beschleunigung für die anstehenden Maßnahmen erzielen.

Der Regionalverband wird diesen bereits begonnenen Dialog weiter vorantreiben, zur Entwicklung von Lösungen beitragen und für Akzeptanz in der Region werben, damit der nötige Ausbau der Verteil- und Punktinfrastruktur für eine zukunftsfähige Versorgung der Region beschleunigt realisiert werden kann.

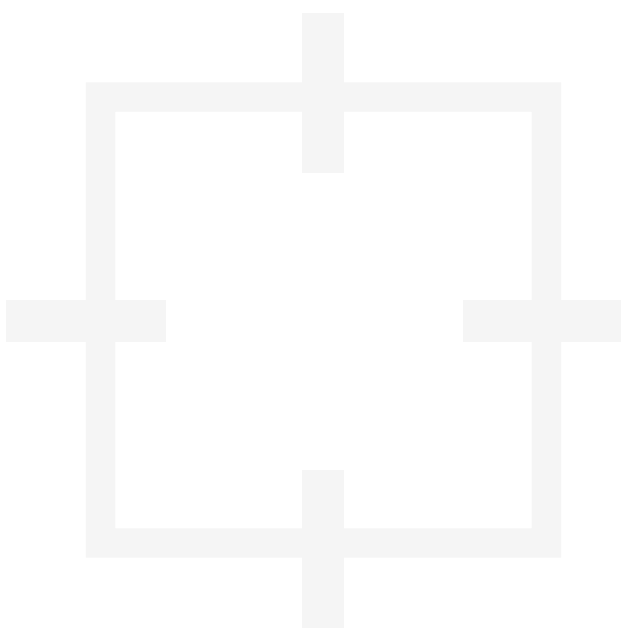


UMSPANNWERKE

Umspannwerke und Trafostationen erfüllen im Elektrizitätsnetz die Funktion von Knotenpunkten. Sie dienen dazu, Strom auf höhere oder niedrigere Spannungsebenen umzuwandeln und so auf die entsprechenden Netze zu verteilen. Während Umspannwerke klassischerweise der Stromtransformation zwischen der Höchst-, Hoch- und Mittelspannungsebene dienen, werden als Trafostationen üblicherweise solche Anlagen bezeichnet, die Strom zwischen der Mittel- und Niederspannungsebene transformieren.

Als Strom importierende Region mit wachsendem Bedarf ist FrankfurtRheinMain auf den Aus- und Neubau von Umspannwerken zwingend angewiesen, um die anfallenden Strommengen, die über das Höchst- und Hochspannungsnetz in die Region transportiert werden, für das regionale Mittel- und Niederspannungsnetz verwertbar zu machen.

Durch die zunehmend dezentraler werdende Stromerzeugung ergeben sich Veränderungen in der „Fließrichtung“. Während Umspannwerke in der Mehrzahl klassischerweise der Umwandlung des Höchst- und Hochspannungsstroms auf niedrigere Spannungsebenen dienen, gewinnt mit dem Ausbau erneuerbarer Energien das Hochspannen des Stroms zum möglichst verlustarmen Transport über weite Strecken zunehmend an Bedeutung.



4

**Mobilitätswende vorantreiben und Engpässe beseitigen – Bundesschiene-
wegeprojekte in der Region mit höchster Priorität planen und umsetzen!**

Ein Großteil der deutschlandweiten Fernverkehrsverbindungen verläuft durch die Region FrankfurtRheinMain. Somit haben Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung ungleich größere Auswirkungen auf das Gesamtnetz, da ein zentraler Engpass beseitigt wird. Dies verbessert die Pünktlichkeit von Zügen weit über die Grenzen der Region hinaus und ermöglicht zusätzliche und attraktivere Verbindungen.

Einen überregionalen Mehrwert versprechen insbesondere folgende Schienengroßprojekte:

- Fernbahntunnel Frankfurt
- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
- Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen
- Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda
- Streckenoptimierung im Abschnitt Hanau – Nantenbach (Korridor Frankfurt – Würzburg)

Gleichzeitig wird durch die Realisierung dieser Projekte eine Entflechtung des Fernverkehrs vom Nahverkehr erzielt. Fern- und Nahverkehr verkehren zukünftig somit getrennt auf jeweils eigenen Gleisen. Verspätungen im Nahverkehr infolge der Vorfahrtsregelung für Fernzüge können so vermieden werden. Pendelnde und Reisende innerhalb unserer Region profitieren hiervon nachhaltig.

Die Bedeutung der aufgezeigten Projekte ist nicht zuletzt auch vom Bundestag durch die Verabschiedung des Bedarfsplans für Bundesschiene-
wege festgestellt worden. So wird im Bedarfsplan allen genannten Projekten ein vordringlicher Bedarf attestiert, so dass für diese die Linienplanung, Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung/-festlegung, Entwurfsplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung eingeleitet oder weitergeführt werden können.

Die Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 28.03.2023, nach denen allen Schienenprojekten mit vordringlichem Bedarf ein überragendes öffentliches Interesse eingeräumt werden soll, begrüßen wir daher ausdrücklich.

Der Regionalverband wird sich weiterhin für eine klimaschonende und attraktive Mobilität einsetzen und daher auf eine prioritäre und zügige Planung und Realisierung der Schienenprojekte hinwirken. Neben beschleunigten Verfahren bedarf es hierfür auch fester finanzieller Zusagen, so dass die Planung der Projekte eingeleitet bzw. weitergeführt werden kann.



5

Ausbau europaweit bedeutender Fernstraßen bedarfsgerecht vorantreiben!

Der Ausbau von Fernstraßen bedarf in Zeiten der Abkehr von fossilen Energieträgern und der Mobilitätswende einer kritischen Bedarfsüberprüfung. Dabei ist die zunehmende Verbreitung alternativer Antriebe zu berücksichtigen, die mittel- bis langfristig eine klimafreundlichere Nutzung des Verkehrsträgers Straße ermöglichen können. Auch muss im Auge behalten werden, dass 50 Prozent der über Hessen laufenden Straßengüterverkehre dem europäischen Transitverkehr zugerechnet werden und weiterhin mit einer Zunahme dieser Verkehre zu rechnen ist.⁸ Viele Engpässe im Fernstraßennetz bestehen bereits seit Jahren, so dass der Ausbaubedarf akut ist. Insbesondere ist auch davon auszugehen, dass für bestimmte Güterverkehre die Schiene auch langfristig keine oder eine sehr unverhältnismäßige Option darstellen wird. Ein punktueller Ausbau von Fernstraßen wird daher unumgänglich sein.

Von zentraler Bedeutung für die Region ist der Ausbau der Bundesautobahn 5 (A 5) im Abschnitt Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Friedberg. Die A 5 ist Teil der Europastraße 35 und als solche eine Verkehrsader überregionaler Bedeutung. Ein Ausbau dieser Straße ist kein Widerspruch zur Mobilitätswende, sondern dient der Beseitigung eines seit Jahren bestehenden Engpasses.



⁷ House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH et. Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML (Hg.). 2016: Logistik und Mobilität in Hessen 2035 – Ein Zukunftsbild. Online unter: https://www.iml.fraunhofer.de/content/dam/iml/de/documents/OE200/20160905_Zukunftsstudie-ES_klein.pdf [zuletzt abgerufen am: 05.10.2022]

**Planungs- und
Genehmigungsverfahren
beschleunigen –
Was wurde bisher
erreicht?**

§

Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen – Was wurde bisher erreicht?

Die lange Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren, insbesondere bei Infrastrukturvorhaben, ist seit vielen Jahren ein breit diskutiertes Thema. So wurde bereits im Jahr 2016 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (vormals Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur) ein „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ initiiert. Ziel des Forums war es, Defizite in bestehenden Abläufen zu identifizieren und darauf aufbauend Lösungsvorschläge zu entwickeln.

Als eine wesentliche Ursache für eine lange Verfahrensdauer auf verwaltungsrechtlicher Ebene wurde das mehrstufige Planungs- und Genehmigungsverfahren identifiziert. Dieses führe durch Streuung von Zuständigkeiten und wiederholte Prüfungen der Unterlagen durch unterschiedliche Behörden in unterschiedlichen Planungsständen zu teils erheblichen Zeitverlusten und Mehrfacharbeit.

Darüber hinaus werden umweltfachliche Prüfungen als besonders zeitaufwendig hervorgehoben. Als Grund wird einerseits die immer größer werdende und somit nahezu unüberschaubare Zahl der zu berücksichtigenden Richtlinien und Standards genannt, die zu hoher Fehleranfälligkeit und zum Teil zu einer das eingeforderte Maß überschreitenden Detailtiefe bei der Erstellung der Planungsunterlagen führe. Ferner seien mit der Umweltprüfung einhergehende Erhebungen und Kartierungen, insbesondere bei Greifen artenschutzrechtlicher Bestimmungen, mit einem hohen Zeitaufwand verbunden.

Eine Vielzahl von Gesetzesvorhaben des Bundes in der vergangenen und laufenden Legislaturperiode zielte bzw. zielt darauf ab, die benannten Hemmnisse zu beheben. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen energie-, klima- und sicherheitspolitischen Lage ist eine Verfahrensbeschleunigung gebotener denn je. Im Folgenden soll eine Auswahl von Gesetzen und Gesetzesentwürfen aufgezeigt werden, mit denen eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine zügige Realisierung der Vorhaben erreicht werden sollen.

§ Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (verkündet am 31. März 2020):

Mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz wurde für bestimmte Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes die Möglichkeit geschaffen, die Genehmigung dieser per Bundestagsbeschluss herbeizuführen (sogenannte Legalplanung). Ein Planfeststellungsbeschluss der für die Genehmigung zuständigen Verwaltungsbehörde wird damit obsolet. Ziel ist es, auf diese Weise eine höhere Akzeptanz sowie eine höhere Rechtssicherheit im Hinblick auf die Umsetzung der Projekte zu erreichen und so einen zügigen Baubeginn im Anschluss an die Genehmigung dieser zu erwirken.

Das Gesetz trat am 1. April 2020 in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/magvg/BJNR064000020.html>

§ Baulandmobilisierungsgesetz (verkündet am 22. Juni 2021):

Durch das Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz) sollen Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden gestärkt werden, indem diese einen erleichterten Zugriff auf Flächen für den Wohnungsbau erhalten. Ferner soll die Schaffung von Wohnraum im Innen- und Außenbereich per se erleichtert werden. Als Instrument sieht das Gesetz unter anderem die Möglichkeit zur Aufstellung von sogenannten sektoralen Bebauungsplänen vor, die es Kommunen ermöglicht, bestehende Bebauungspläne vereinfacht und zugunsten der Nachverdichtung für Wohnzwecke anzupassen. Ebenso wird das kommunale Vorkaufsrecht gestärkt, was Kommunen ermächtigen soll, problematische und meist ungenutzte Grundstücke aufzukaufen und einer der Allgemeinheit dienlichen Nutzung zuzuführen.

Das Gesetz trat am 23. Juni 2021 in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//*\[@attr_id=%27bgbl121s1802.pdf%27\]#_bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s1802.pdf%27%5D__1685433418448](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//*[@attr_id=%27bgbl121s1802.pdf%27]#_bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s1802.pdf%27%5D__1685433418448)

§ Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts im Zusammenhang mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm und zu Anpassungen im Recht der Endkundenbelieferung (verkündet am 28. Juli 2022):

Durch Änderungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) zielt das Artikelgesetz auf eine Vereinfachung und Beschleunigung im Bereich der Optimierung und des Ausbaus des Stromübertragungsnetzes ab. So soll für bestimmte Formen der Höherauslastung bestehender Netze das Planfeststellungsverfahren zugunsten eines Anzeigeverfahrens entfallen. Auch soll der Planungsprozess neuer Übertragungsleitungen eine Straffung erfahren, indem das Nutzen von Bündelungsoptionen entlang bestehender Trassen durch Entfall der Bundesfachplanung begünstigt werden soll. Ferner soll die Bundesnetzagentur selbst erstmals planerisch tätig werden, indem ihr die Trassenfindung bei Vorhaben ohne Bündelungsmöglichkeit überlassen werden soll. Dies soll zeitgleich zur Erarbeitung des Netzentwicklungsplans und somit zu einem frühen Verfahrensstand geschehen, um so durch eine synchrone Bearbeitung zweier Planungsschritte eine Beschleunigung zu erreichen.

Das Gesetz trat, mit Ausnahme des Artikels 1 Nr. 2 Buchstabe a, am 29. und 30. Juli 2022 in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=//*%5B@attr_id=%27bgbl122s1214.pdf%27%5D



§ Gesetz zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weiteren Maßnahmen im Stromsektor (verkündet am 28. Juli 2022):

Durch das Gesetz erfährt insbesondere das Erneuerbare-Energien-Gesetz 2021 (EEG) umfassende Änderungen hin zum neuen EEG 2023, welches am 1. Januar 2023 vollständig in Kraft getreten ist.

Wesentliche Änderungen liegen in der Anhebung des Ausbauziels für erneuerbare Energien. Das Gesetz sieht vor, dass 2030 mindestens 80 Prozent des Bruttostromverbrauchs aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden sollen. Damit einher geht eine Anpassung der Ausschreibungsmengen. So werden die Ausbauraten für Wind- und Solarenergie deutlich angehoben, um 2030 eine installierte Leistung von 115 GW bei Wind- und 215 GW bei Solarenergieanlagen (Dachanlagen, Freiflächenanlagen, besondere Solaranlagen) zu erreichen.

Zudem wird der Grundsatz verankert, dass die Nutzung erneuerbarer Energien im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient. So wird gewährleistet, dass der Ausbau der erneuerbaren Energien Vorrang vor anderen abwägungserheblichen Belangen hat, was eine Flächenausweisung zu deren Gunsten erleichtert.

Um die Ausbauziele im Bereich der Solarenergie zu erreichen, sieht das Gesetz vor, die Flächenkulisse für Freiflächenanlagen zu erweitern. Ferner soll auch für Dachanlagen außerhalb der Ausschreibungen die Vergütung deutlich angehoben werden. Die neuen Einspeisevergütungssätze gelten dabei, um ein „Abwarten“ auf höhere Vergütungen zu vermeiden und vorbehaltlich der Zustimmung durch die EU-Kommission, bereits seit dem 30. Juli 2022.

Auch soll durch die Novelle die vielerorts akzeptanzfördernde finanzielle Beteiligung der Kommunen an Wind- und Solarprojekten weiter ausgebaut werden. So können künftig auch Anlagenbetreiber, die keine EEG-Förderung in Anspruch nehmen (sogenannte „sonstige Direktvermarktung“), Kommunen eine finanzielle Beteiligung anbieten. Ferner müssen Anlagenbetreiber bei Betroffenheit mehrerer Kommunen und sobald sie sich dazu entschließen, einer Kommune eine finanzielle Beteiligung anzubieten, allen betroffenen Gemeinden ein solches Angebot unterbreiten.

Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=//*%5B@attr_id=%27bgbl122s1237.pdf%27%5D





§ Gesetz zur Erhöhung und Beschleunigung des Ausbaus von Windenergieanlagen an Land (verkündet am 28. Juli 2022):

Mit dem sogenannten Wind-an-Land-Gesetz soll die Genehmigung für den Neubau sowie das Repowering bestehender Anlagen vereinfacht und der Ausbau somit beschleunigt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Windenergieanlagen im BauGB stärker privilegiert. Bei konkurrierenden Flächenansprüchen werden so die Abwägungsentscheidungen der Planungs- und Genehmigungsbehörden zu Gunsten der Windkraft vereinfacht.

Ebenso werden den Ländern auf Basis eines Verteilungsschlüssels verbindliche Flächenziele zur Ausweisung von Vorranggebieten für die Windenergienutzung vorgeschrieben, die es bis 2032 zu erreichen gilt. Durch die zeitliche und flächenmäßige Konkretisierung wird eine stärkere Bindungswirkung an die Ausbauziele intendiert. Verstärkt wird dies durch die Rechtsfolge, dass die Länder bei einer Zielverfehlung zum Stichtag an Kompetenz für eine geordnete Ansiedlung von Windkraftanlagen einbüßen und Windkraftanlagen grundsätzlich im gesamten Außenbereich nach § 35 BauGB zulässig werden.

Das Gesetz trat am 01. Februar 2023 in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&start=//*%5B@attr_id=%27bgbl122s1362.pdf%27%5D



§ Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (verkündet am 10. August 2022):

Das Gesetz zielt darauf ab, den Ausbau von Windenergieanlagen zu beschleunigen, indem eine Reihe von Neuregelungen im Bundesnaturschutzgesetz vorgenommen wird. So wird unter anderem die temporäre Öffnung von Landschaftsschutzgebieten für Windkraftanlagen ermöglicht, sofern das entsprechende Gebiet gleichzeitig als Windenergiegebiet gemäß § 2 Abs. 1 des WindBG ausgewiesen ist. Dies soll so lange gültig sein, bis die in § 5 des WindBG festgelegten Flächenbeitragswerte erreicht sind. Somit wird das Flächenpotenzial für die Nutzung von Windkraft vergrößert.

Ebenso werden eine Liste kollisionsgefährdeter Arten sowie feste Kriterien zur fachlichen Beurteilung des Tötungs- und Verletzungsrisikos in das BNatSchG aufgenommen, was zu einer bundesweiten Standardisierung führt und somit Vorhabenträgern wie auch Genehmigungsbehörden mehr Rechtssicherheit gibt. Ferner wird die Möglichkeit zum Gebrauch artenschutzrechtlicher Ausnahmen gestärkt, indem für den Betrieb von Windenergieanlagen ein „überragendes öffentliches Interesse“ und eine Dienlichkeit für die „öffentliche Sicherheit“ festgestellt wird.

Das Gesetz trat am 1. Februar 2023 vollständig in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=//*%5B@attr_id=%27bgbl122s1362.pdf%27%5D

§ Raumordnungsänderungsgesetz (verkündet am 22. März 2023):

Mit dem Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (Raumordnungsänderungsgesetz) wird hauptsächlich eine signifikante Beschleunigung von Raumordnungsverfahren angestrebt, welche begrifflich zukünftig durch den neu eingeführten Terminus der „Raumverträglichkeitsprüfung“ abgelöst werden.

Eine Beschleunigung von Prüfungen zur Raumverträglichkeit von Infrastrukturvorhaben soll im Wesentlichen durch Änderungen am Raumordnungsgesetz (ROG) und am Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vollzogen werden. So soll dies unter anderem durch die verbindliche Begrenzung der Dauer von Raumverträglichkeitsprüfungen auf maximal sechs Monate geschehen. Sollte innerhalb dieser Frist dem Vorhabenträger keine gutachterliche Stellungnahme zum Prüfergebnis vorgelegt werden, so kann dieser ein Zulassungsverfahren für das jeweilige Vorhaben beantragen. Der Einhaltung dieser Frist wird insofern Rechnung getragen, als die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zugunsten einer überschlägigen Prüfung der Umweltbelange entfällt. Im Gesetzesentwurf wird argumentiert, dass der Verzicht auf die Umweltverträglichkeitsprüfung der Vermeidung von Doppelprüfungen und damit der Verfahrensbeschleunigung diene. Eine förmliche Umweltprüfung bleibt jedoch weiterhin ein Bestandteil des anschließenden Planfeststellungsverfahrens.

Das Gesetz tritt vollständig am 28. September 2023 in Kraft. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/88/VO.html>

§ Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (verkündet am 20. März 2023):

Das Gesetz soll laut dem Bundesministerium für Justiz (BMJ) dazu dienen, die Dauer von Verwaltungsgerichtsverfahren für Vorhaben mit einer hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung zu reduzieren. Dazu werden im Gesetz unter anderem Änderungen an der Verwaltungsgerichtsordnung vorgenommen.

In die Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird unter anderem die bevorzugte Behandlung von Verfahren zu besonderen Infrastrukturvorhaben durch die Verwaltungsgerichte aufgenommen. So soll spätestens zwei Monate nach Eingang der Klageerwidern ein Erörterungstermin zur gütlichen Beilegung des Rechtsstreits stattfinden. Zudem können Gerichte angefochtene Mängel an Verwaltungsakten zur Genehmigung von besonderen Infrastrukturvorhaben außer Acht lassen, sofern offensichtlich ist, dass diese in absehbarer Zeit behoben werden können. Ebenso wird die innerprozessuale Präklusionsvorschrift verschärft, indem den Gerichten aufgetragen wird, verfristete vorgebrachte Erklärungen und Beweismittel zurückzuweisen und ohne weitere Ermittlungen zu entscheiden, sofern die Verspätung nicht genügend entschuldigt wurde und eine Belehrung über die Folgen einer Fristversäumung erfolgte. Weiter ist vorgesehen, für Angelegenheiten des Planungsrechts besondere Kammern oder Senate zu bilden, um so eine fachlich fundiertere Befassung mit den Streitgegenständen zu ermöglichen.

Das Gesetz trat zu großen Teilen am 20. März 2023 in Kraft. Ein vollständiges Inkrafttreten erfolgt zum 01. Januar 2024. Der Gesetzestext ist online abrufbar unter: <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/71/VO.html>

**Schneller geht immer –
Was sind unsere
Vorschläge?**



Schneller geht immer – Was sind unsere Vorschläge?



Als Regionalverband begrüßen wir die Bemühungen der Bundesregierung, durch gesetzliche Anpassungen eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zu erwirken. Auch der im Koalitionsvertrag festgehaltenen Forderung, dass für eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung Bund, Länder und Kommunen an einem Strang ziehen müssen, stimmen wir als Regionalverband zu.

Es gilt, gemeinsam den eingeschlagenen Pfad und das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel, die „Verfahrensdauer mindestens zu halbieren“, weiterzuerfolgen. Die bereits rechtlich geschaffenen Möglichkeiten aufgreifend wird der Regionalverband im Rahmen seiner Kompetenzen und Zuständigkeiten weiter einen Beitrag zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung leisten.

Unter dem Motto „Schneller geht immer!“ und auf Grundlage unserer regionalen Expertise und langjährigen Befassung mit der Beschleunigungsthematik haben wir zudem weitergehende konkrete Beschleunigungsoptionen erarbeitet. Diese werden als Vorschläge zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Folgenden aufgezeigt und erläutert.

VORSCHLAG 1: PLANGENEHMIGUNG FÜR ÜBERTRAGUNGSNETZAUSBAU STÄRKER NUTZBAR MACHEN!

Adressat: Bundesministerium für Justiz; Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Betroffene Projekte: Allgemeiner Vorschlag für den Ausbau des Stromübertragungsnetzes

Im Koalitionsvertrag wird betont, dass „(...) das Instrument der Plangenehmigung insbesondere bei Unterhaltungs-, Sanierungs-, Erneuerungs-, Ersatz- und Ergänzungsmaßnahmen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit existierenden Infrastrukturen innerhalb des europäischen Rechtsrahmens stärker nutzbar gemacht werden soll.“

Dies begrüßen wir und regen insbesondere für einen beschleunigten Ausbau der Übertragungsnetze an, das Instrument der Plangenehmigung stärker nutzbar zu machen. Vor allem bei baulichen Maßnahmen an bestehenden Leitungen bzw. bei Maßnahmen in unmittelbarer Nähe dieser Leitungen scheint eine Zulassung über Plangenehmigung geeignet, da hier in der Regel von einer nur unwesentlichen Beeinträchtigung der Rechte anderer auszugehen ist.

Mit Blick auf die Bedarfe der Region wäre die Anwendung des Instruments der Plangenehmigung insbesondere für die Projekte „Borken – Gießen Nord – Karben“ sowie über weite Abschnitte für die „Fulda-Main-Leitung“ (hier insbesondere für den Abschnitt Mecklar – Dipperz) sinnvoll und könnte zur Beschleunigung beitragen. Da sich die Vorhaben in einem frühen Planungsstadium befinden und das Zulassungsverfahren noch nicht eingeleitet wurde, regen wir daher zeitnah eine entsprechende Änderung der einschlägigen Fachplanungsgesetze an, um Vorhabenträgern und den zuständigen Behörden die Möglichkeit einer Zulassung der jeweiligen Vorhaben per Plangenehmigung einzuräumen.

Konkret könnte analog zu den Regelungen des § 18b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eine Abweichung von den Festsetzungen des § 73 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG eingeräumt werden. Damit wäre eine Zulassung per Plangenehmigung auch bei vorgeschriebener Öffentlichkeitsbeteiligung aus anderen Rechtsvorschriften (hier insbesondere im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung) möglich, welche wiederum den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 sowie den Absätzen 4 bis 7 VwVfG entsprechen müssen.

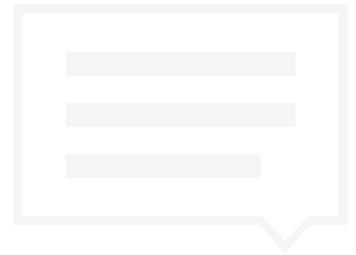
§ 18b Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Abweichend von § 74 Abs. 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 18a Nummer 1 Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Abs. 3 Anwendung.

§ 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 entsprechen muss.

**PLANUNGSGENEHMIGUNG**

Eine Plangenehmigung kann einen Planfeststellungsbeschluss in bestimmten Fällen ersetzen. Die Plangenehmigung hat dabei die Rechtswirkungen der Planfeststellung mit Ausnahme der enteignungsrechtlichen Vorwirkung. In diesem Fachplanungsverfahren wird auf eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit verzichtet und die Beteiligung auf unmittelbar Betroffene beschränkt, was zu einer zeitlichen Straffung des Verfahrens beiträgt.

Ein Plangenehmigungsverfahren kann gem. § 73 Abs. 6 VwVfG zur Anwendung kommen, wenn Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist.

VORSCHLAG 2: UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR ÜBERTRAGUNGSNETZAUSBAU SINNVOLL VERSCHLANKEN!

Adressat: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz; Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Betroffene Projekte: Allgemeiner Vorschlag für den Ausbau des Stromübertragungsnetzes

Um einer möglichen Gasmangellage vorzubeugen, wurde für eine beschleunigte Planung und Genehmigung von LNG-Terminals durch das LNG-Gesetz die Möglichkeit eingeräumt, von einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) abzusehen. Ferner wird auch im Entwurf zur Änderung des Windflächenbedarfsgesetzes (WindBG) ein Entfallen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Windkraftanlagen angestrebt, sofern diese in sogenannten Windenergiegebieten im Sinne des § 2 WindBG errichtet werden.

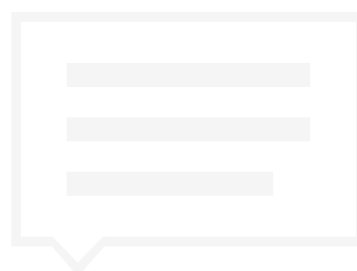
Die Möglichkeit zur Aufhebung der UVP-Pflicht für einzelne Vorhaben wird den EU-Mitgliedsstaaten explizit in Artikel 2 Abs. 4 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments eingeräumt. So kann in Sondersituationen vollständig oder teilweise auf die Bestimmungen der Richtlinie verzichtet werden.

Der beschleunigte Ausbau der Stromübertragungsinfrastruktur ist für eine sichere und leistungsfähige Stromversorgung sowie im Hinblick auf die Erreichung klimapolitischer Ziele von entscheidender Bedeutung, da über diese der Transport regenerativ erzeugter Energien überhaupt erst ermöglicht wird. Es stellt sich daher die Frage, ob die aktuellen Umstände, die einen beschleunigten Ausbau der Netze nötig machen, nicht ebenfalls als Sondersituation zu klassifizieren sind. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, eine Ausweitung der in § 43f Abs. 3 EnWG eingeräumten Ausnahmen für die Nichtanwendung der Bestimmungen des UVPG für Änderungsmaßnahmen anzudenken.

So ermöglicht § 43f Abs. 3 EnWG bei Einhaltung bestimmter immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen, für Änderungsmaßnahmen wie Zu- und Umbeseilungen oder standortnahe Maständerungen auf eine UVP zu verzichten, wohingegen diese bei Anwendung des § 9 UVPG im Einzelfall einer UVP bedürften.

Die Bestimmungen des § 43f Abs. 2 Satz 5 EnWG schränken diese Ausnahmen jedoch ein, so dass oben genannte Maßnahmen, sofern sie eine Länge von über 15 Kilometern überschreiten, weiterhin den Bestimmungen des UVPG unterliegen. Hier bietet sich unserer Meinung nach ein mögliches Beschleunigungspotenzial an, welches sich durch die Aufhebung dieser Bestimmung ergeben könnte, so dass auch Änderungsmaßnahmen, die über 15 Kilometer reichen, von der Pflicht zur Durchführung einer UVP befreit werden könnten.

Für Ersatzneubaumaßnahmen im Sinne des § 3 Abs. 4 EnWG, die standortnah entlang bestehender Trassen erfolgen, könnte sich hingegen eine Verschlinkung der UVP anbieten. Denn zumeist wurde für bestehende Leitungen bei ihrer Planung bereits eine UVP durchgeführt, so dass eine sinnvolle Verschlinkung der UVP-Pflicht für Maßnahmen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu diesen nicht nur verhältnismäßig erscheint, sondern in der aktuellen Zeit auch als dringend geboten zu betrachten ist.



So dürfte sich insbesondere eine Limitierung der zu betrachtenden Schutzgüter anbieten. Denn durch Ersatzmaßnahmen entlang bestehender Leitungen sind neue Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie auf Sachgüter und kulturelles Erbe vermutlich so gering, dass eine umfassende Erhebung der Auswirkungen sowie eine Wirkungsanalyse des Vorhabens auf die Schutzgüter unverhältnismäßig aufwendig im Vergleich zum konkreten Mehrwert dieser Projekte für Energiesicherheit und Klimaschutz erscheinen. Ferner gehen Ersatzneubaumaßnahmen mit dem Abbau der bestehenden Leitungen einher, so dass hier eine „Doppelbelastung“ nur für kurze Zeit gegeben ist.

Eine Betrachtung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch sowie Flora und Fauna durch den Bau und Betrieb der Leitungen erscheint hingegen weiterhin sinnvoll, da hier mögliche negative Auswirkungen des Betriebs per se unmittelbar gesundheitsgefährdende Folgen für die genannten Schutzgüter entfalten und sich dadurch schwerwiegender gestalten können.

Von einem Entfall der UVP-Pflicht für Änderungsmaßnahmen sowie von einer Verschlinkung des Verfahrens für Ersatzneubaumaßnahmen würden bundesweit alle Netzausbauprojekte profitieren. So könnte auch eine schnellere Planung der Projekte Borken – Gießen Nord – Karben sowie Mecklar – Dipperz – Bergrheinfeld West erzielt werden, die von besonderer Wichtigkeit für eine weiterhin leistungsfähige Stromversorgung der Region sind.

VORSCHLAG 3: ZULASSUNG BESONDERS BEDEUTSAMER VORHABEN PER GESETZESBESCHLUSS!

Adressat: Bundesministerium für Digitales und Verkehr; Bundesministerium für Justiz

Betroffene Projekte: Fernbahntunnel Frankfurt, Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung wird betont, dass für „besonders bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen“ anstelle der üblichen Zulassung per Planfeststellungsbeschluss Möglichkeiten einer Zulassung per Gesetzesbeschluss (Legalplanung) geprüft werden sollen.

Wir begrüßen diesen Ansatz, da eine Legalplanung eine zeitnahe Realisierung besonders bedeutender Vorhaben bei gleichzeitig möglichst großer demokratischer Teilhabe, welche durch die Befassung des Bundestages sichergestellt wird, gewährleisten kann. Für eine zügige Realisierung der Schienengroßprojekte Fernbahntunnel Frankfurt sowie Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda regen wir an, die Möglichkeit einer Zulassung per Gesetzesbeschluss zu prüfen.

Für eine beschleunigte Zulassung des Fernbahntunnels Frankfurt und der Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda spricht, dass beide Vorhaben unmittelbar zu Kapazitätssteigerungen im seit Jahren stark überlasteten Schienekorridor Frankfurt – Fulda beitragen. Wenngleich alle Schienenprojekte im Rahmen des Deutschlandtaktes eine attraktivere Mobilität und somit eine klimafreundliche Alternative zum Straßenverkehr versprechen, so darf nicht verkannt werden, dass dieser zentrale Abschnitt im Verkehrsnetz von ungleich größerer Tragweite für das gesamtdeutsche und europäische Schienennetz ist. Auf diesem Korridor werden nahezu alle Verkehre zwischen dem Rheinland, dem Südwesten Deutschlands, aber auch Frankreich und der Schweiz auf der einen und den Metropolregionen Hamburg, Hannover, Berlin sowie den Städten Halle, Leipzig und Dresden auf der anderen Seite abgewickelt.

VORSCHLAG 4: FOKUSSIERT PRÜFEN, BESCHLEUNIGT UMSETZEN – VERZICHT AUF DAS RAUMORDNUNGSVERFAHREN FÜR DEN FERNBAHNTUNNEL FRANKFURT!

Adressat: Land Hessen; Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

Betroffene Projekte: Fernbahntunnel Frankfurt

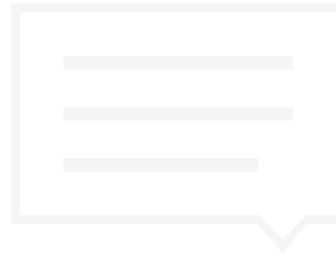
Wir regen zur beschleunigten Planung des Fernbahntunnels Frankfurt an, von der Pflicht zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens im Sinne des § 15 Raumordnungsgesetz abzusehen. Eine Option zum Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren wird der obersten Landesplanungsbehörde bereits in § 11 des Hessischen Landesplanungsgesetzes eingeräumt. Dies ist möglich, sofern die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren festgestellt werden kann. Wir vertreten die Annahme, dass dies für den Fernbahntunnel gegeben ist.

Um eine Kompatibilität mit unserem Vorschlag 4: „Zulassung besonders bedeutsamer Vorhaben per Gesetzesbeschluss“ herzustellen, regen wir entsprechende gesetzliche Anpassungen im HLPG an, um so einen Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren auch bei einer Zulassung per Gesetzesbeschluss zu ermöglichen, welches anstelle eines Planfeststellungsverfahrens zur Anwendung kommt. Die nötige Grundlage hierfür schafft § 15 Abs. 2 Satz 2 des Raumordnungsgesetzes, der es den Ländern gestattet, selbstständig zu regeln, für welche Fälle der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren möglich ist.

Den Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren legitimiert die überwiegend unterirdische Ausführung des Vorhabens, die wenige Konflikte mit den Zielen der Raumordnung erwarten lässt, da physisch schlicht wenige potenzielle Konfliktpunkte bestehen. Einzig die Tunnelportale und die Streckenabschnitte zur Einfädelung in die Bestandsstrecken, die voraussichtlich alle auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt realisiert werden, könnten stärkere Konflikte hervorrufen. Auch beim Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren sollten daher der Stadt wie auch der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde frühe Beteiligungsmöglichkeiten hinsichtlich der Raumverträglichkeit der oberirdischen Abschnitte des Projektes eingeräumt werden.

Natürlich ist ein derart umfassender Eingriff in das Erdreich von einer hohen ingenieurstechnischen Komplexität geprägt und wird oberirdische Auswirkungen entfalten. Eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Aspekte der Bodenökologie, Geologie und Hydrologie ist somit unentbehrlich. Die Berücksichtigung und Prüfung dieser Aspekte wird aber unweigerlich Gegenstand des Planfeststellungs- bzw. des Zulassungsverfahrens sein. Dies ist unserer Meinung nach auch zielführender, denn in diesem Verfahrensschritt sind die Planungen soweit konkretisiert, dass die Zulassungsbehörde auf Basis der technischen Zeichnungen und des Umweltberichts fundierter über die Zulässigkeit und über mögliche raumbedeutsame Auswirkungen des Vorhabens urteilen kann.

Eine Einhaltung der Ziele der Raumordnung kann somit im finalen Zulassungsverfahren gewährleistet werden. Durch Entfall des Raumordnungsverfahrens wird eine faktische Doppelprüfung vermieden. Damit geht eine bedeutende Zeiteinsparung für dieses für das gesamte deutsche Schienennetz so bedeutende Projekt einher, da Raumordnungsverfahren für große Infrastrukturvorhaben nicht selten mehrere Monate bis hin zu drei Jahre in Anspruch nehmen.



VORSCHLAG 5: VERKÜRZUNG DES GERICHTLICHEN INSTANZENZUGS FÜR BEDEUTENDE FERNSTRASSENPROJEKTE!

Adressat: Bundesministerium für Digitales und Verkehr; Bundesministerium für Justiz

Betroffenes Projekt: Ausbauprojekt der Bundesautobahn 5 (A 5) im Abschnitt Frankfurter Kreuz – Anschlussstelle Friedrichsdorf

Während Streitigkeiten über Planfeststellungsbeschlüsse für Bundesautobahnen in erster Instanz grundsätzlich der Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte der Länder unterliegen, ist für einzelne Vorhaben bzw. Autobahnabschnitte eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes eingeräumt. Als Gründe für diese abweichende Regelung werden in § 17e Abs. 1 des Fernstraßengesetzes (FStrG) unter anderem „die besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“ oder der „sonstige internationale Bezug“ der Vorhaben genannt.

Wir sehen die als „vordringlicher Bedarf“ im entsprechenden Ausbaugesetz gelisteten Vorhaben im Abschnitt Frankfurter Kreuz bis zur Anschlussstelle Friedrichsdorf der A 5 als solche an, die diese Bedingungen im Sinne des § 17e Abs. 1 FStrG vollständig erfüllen. Die A 5 ist die bedeutendste Nord-Süd-Achse in FrankfurtRheinMain und verbindet darüber hinaus die Regionen Stuttgart, Karlsruhe, Rhein-Neckar, Mittel- und Nordhessen sowie das östliche Ruhrgebiet mit der Region und dem Frankfurter Flughafen. Ferner ist sie Teil der Europastraße 35, die von den Niederlanden bis nach Mittelitalien und somit durch die bevölkerungsreichste und wirtschaftsstärkste Großregion Europas, die sogenannte Blaue Banane, verläuft, was die internationale Bedeutung verdeutlicht. In der Mitte dieser Großregion ist FrankfurtRheinMain gelegen. Ein Engpass an dieser Stelle hat unweigerlich Auswirkungen auf überregionaler Ebene. Bereits seit Jahren ist ein vordringlicher Ausbaubedarf der A 5 zwischen dem Frankfurter Kreuz im Süden und der Anschlussstelle Friedrichsdorf im Norden festgestellt. Die Funktion der Ausbauarbeiten in diesem Abschnitt zur Beseitigung schwerwiegender Engpässe ist gegeben. Wir setzen uns daher für eine erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes für Vorhaben entlang dieses Abschnitts ein, um mögliche rechtliche Streitigkeiten im Anschluss an die Planfeststellungsbeschlüsse möglichst zeiteffizient abschließen zu können.

Daher regen wir eine Aufnahme des genannten Autobahnabschnitts in den Anhang des § 17e Abs. 1 FStrG an, um eine erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes zu erwirken. Dies gewährleistet schnellere Entscheidungen für den Fall, dass verwaltungsrechtliche Streitigkeiten über die Planfeststellungsbeschlüsse der einzelnen Vorhaben aufkommen, da eine zeitintensive erstinstanzliche Auseinandersetzung der Oberverwaltungsgerichte mit den Klagen vermieden wird.

VORSCHLAG 6: DATENBANK FÜR UMWELT-, KARTIERUNGS- UND ARTENDATEN EINRICHTEN UND PLAUSIBILISIERUNGEN BEI UMWELTPRÜFUNGEN ERMÖGLICHEN!

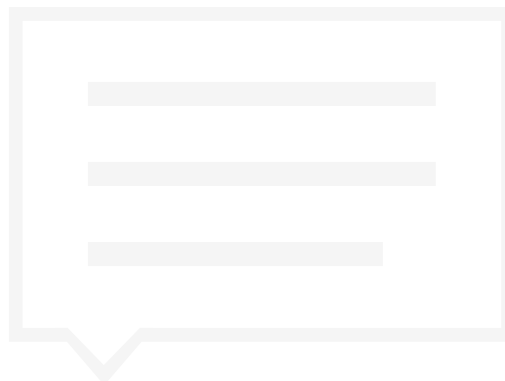
Adressat: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Betroffenes Projekt: allgemeiner Vorschlag

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projektes auf die Schutzgüter im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) zu ermitteln und zu beschreiben. Dies erfordert eine in der Regel zeitaufwendige Bestandserfassung der einzelnen Schutzgüter oder Recherche nach bestehenden Daten im Untersuchungsraum, auf deren Basis die Bewertung der vom Projekt ausgehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter erfolgt.

Um den Rückgriff auf bestehende Daten zu vereinfachen und Prozesse zu beschleunigen, wird im Koalitionsvertrag der Bundesregierung die Einrichtung eines digitalen Archivs für Kartierungs- und Artendaten angedacht. Ferner sollen „bereits erhobene Daten [...], ggf. durch Plausibilisierungen, möglichst lange nutzbar“ gemacht werden. Wir begrüßen diese Idee sehr und regen eine beschleunigte Einrichtung der Datenbank an. Ebenso sehen wir es als notwendig an, Möglichkeiten für Plausibilisierungen von bestehenden Daten schutzgutbezogen konkret zu benennen und gesetzlich zu verankern, um hier Klarheit und Rechtssicherheit für Genehmigungsbehörden und Vorhabenträger gleichermaßen zu schaffen.

Da wir als Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem Instrument „WebSUP“ bereits Erfahrungen in der Etablierung einer GIS-basierten Datenbank und Webanwendung für die Durchführung von Umweltprüfungen haben, bieten wir an dieser Stelle gerne unsere Expertise an. Wir sind zudem offen für neue Ideen und Ansätze zur Verbesserung unserer Dienstleistungen.



EXKURS: WEBSUP DES REGIONALVERBANDES

Der Regionalverband bietet mit dem Instrument „WebSUP“ eine deutschlandweit einzigartige GIS-basierte Möglichkeit an, eine interaktive Umweltprüfung vorzunehmen. Das automatisierte Dokumentations- und Bewertungsinstrument prüft die Umweltauswirkungen von Einzelplanungen im regionalen Maßstab und bilanziert die gefundenen Umweltkonflikte. Es ermöglicht damit, abhängig von der geplanten Flächennutzung, eine Erstbewertung der betroffenen Umweltaspekte auf Ebene der regionalen Flächennutzungsplanung (RegFNP) vorzunehmen. Die dafür notwendigen Daten stammen in der Regel aus Erhebungen des Landes Hessen, der Landkreise und Kommunen sowie des früheren Umland- und heutigen Regionalverbandes. Die verwendeten Datengrundlagen werden im Geoinformationssystem (GIS) des Regionalverbandes verwaltet und stetig aktualisiert. Das Instrument dient jedoch nur der Erstbewertung der Umweltauswirkungen auf Ebene der Strategischen Umweltprüfung. Die Darstellungen des RegFNP sind maßstabsbedingt abstrakter als auf den nachfolgenden Planungsebenen. Die WebSUP kann die Umweltprüfung auf Bebauungsplan- oder Projektebene daher nicht ersetzen, aber unterstützen.



Näheres zu WebSUP des Regionalverbandes online unter:

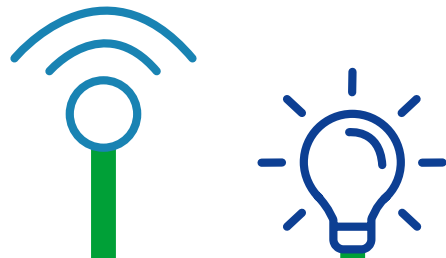
<https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Regionaler-Flächennutzungsplan/Umweltprüfung/>

Beschleunigung geht nur mit Bewegung!

Die Inhalte der vorliegenden Publikation zur Planungsbeschleunigung sind eine Bestandsaufnahme zum Zeitpunkt der Veröffentlichung. Wir werden online über Gesetzesänderungen informieren und aktualisierte und neue Vorschläge des Regionalverbandes zur Beschleunigung von Genehmigungs- und Planungsverfahren veröffentlichen. Besuchen Sie uns online unter: www.region-frankfurt.de/planungsbeschleunigung

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------|--|
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BMJ | Bundesministerium für Justiz |
| DE-CIX | Deutsche Commercial Internet Exchange |
| EnWG | Energiewirtschaftsgesetz |
| EEG | Erneuerbare-Energien-Gesetz |
| FStrgG | Fernstraßengesetz |
| GIS | Geographisches Informationssystem |
| HLPG | Hessisches Landesplanungsgesetz |
| ICE | Intercity Express |
| LNG | liquefied natural gas (dt. verflüssigtes Erdgas) |
| NABEG | Netzausbaubeschleunigungsgesetz |
| NEP | Netzentwicklungsplan |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| Reg FNP | Regionaler Flächennutzungsplan |
| TPEE | Teilflächennutzungsplan Erneuerbare Energien |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| WindBG | Windflächenbedarfsgesetz |
| WebSUP | Webbasierte Strategische Umweltprüfung |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |

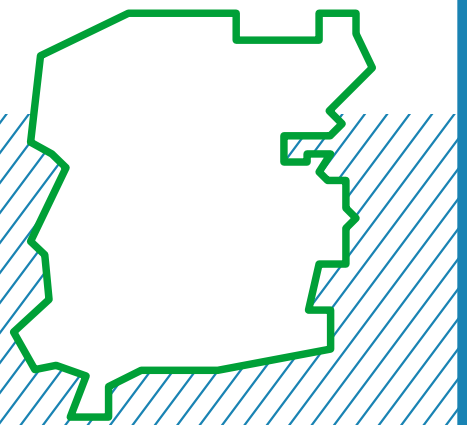
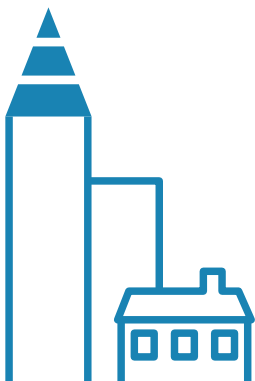


REGION NAH



**Regionalverband
FrankfurtRheinMain**

www.region-frankfurt.de



**Wir, der Regionalverband FrankfurtRheinMain,
verbinden das Digitale, Mobile, Internationale,
Kulturelle, Landschaftliche aus 80 Kommunen.**

So entsteht Neues und dafür bietet unser Verband eine Plattform. Wir planen und gestalten die Region durch den Regionalen Flächennutzungsplan, die Mobilitäts- und Digitalisierungsstrategie, unser Energiekonzept und den Blick auf Europa. Für unsere gemeinsame Zukunft.



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Digitaler
Download der
Broschüre



Herausgegeben von

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Vorstandsvorsitzende
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Kontakt

Susanna Caliendo
Abteilung Metropolregion,
Regionalentwicklung und Europa
Telefon: +49 69 2577-1572
E-Mail: future@region-frankfurt.de

Stand

Mai 2023

Fotos

Alle Fotos und Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain