

Antrag

der Fraktion der CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau von Straßen in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie die Standardisierung von Prozessen bei der Planung von Straßen in Form von verbindlichen Planungsleitfäden und Handlungsanweisungen für ein geeignetes Mittel hält, die Planung von Straßen zu beschleunigen;
2. ob sie die Einführung einer Stichtagsregelung für die rechtlichen Rahmenbedingungen, die für die Planung und Genehmigung zu beachten sind, für ein geeignetes Mittel hält, das zeitaufwendige Überarbeiten oder Nachreichen von Unterlagen aufgrund von Rechtsänderungen zu verhindern und dadurch eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen;
3. ob sie den sukzessiven Aufbau eines Umwelt- und Naturschutzkatasters mit der Möglichkeit des Datenabrufs für eine geeignete Möglichkeit hält, naturschutzrechtliche Gutachten zu erstellen, ohne dass hierfür eine ganze Vegetationsperiode abgewartet werden muss und dadurch eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen;
4. ob sie die Etablierung von Building Information Modeling (BIM) als Standard in der Straßenbauverwaltung – über bestehende Pilotprojekte hinaus – für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;
5. ob sie die deutliche Anhebung der vergaberechtlichen Schwellenwerte sowie der Vorlagegrenzen gegenüber dem Bundes- und dem Landesverkehrsministerium für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;
6. ob sie eine weitere Spezialisierung der Verwaltungsgerichtsbarkeit auf Infrastrukturverfahren mit entsprechend ausgestatteten Spruchkörpern für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;

Eingegangen: 26.10.2023 / Ausgegeben: 22.1.2024

1

7. ob sie eine Genehmigungsfreiheit für trassengleich oder parallel verlaufende Ersatzneubauten von Brücken sowie für die Substanzerhaltung und Modernisierung von Straßeninfrastruktur für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;
8. welche Maßnahmen sie darüber hinaus für geeignet und erforderlich hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen.

26.10.2023

Hagel, Dörflinger
und Fraktion

Begründung

In Baden-Württemberg verlaufen 27 500 Kilometer Straßen des überörtlichen Verkehrs in Baulast des Bundes, des Landes und der Kreise. Dieses dichte Straßennetz ist die Lebensader für die Menschen, die Wirtschaft und die Kommunen – vor allem im ländlichen Raum. Nicht nur Autos und Lkw, sondern auch der ÖPNV ist auf gute und leistungsfähige Straßen angewiesen. Um den Radverkehr weiter auszubauen, braucht es entsprechende Radwege und Radschnellwege. Die Erhaltung dieses Straßen- und Radwegenetzes und der bedarfsgerechte Ausbau müssen daher politische Priorität genießen. Alle staatlichen Ebenen, insbesondere die Bundesregierung, müssen die Sanierung und den Erhalt des Straßennetzes intensivieren, um den Zustand zu verbessern. Ebenso wichtig ist es, den Maßnahmenplan Landesstraßen und den Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig in der vorhandenen Priorisierung umzusetzen. Hierzu müssen Bund und Land geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Planung von Straßeninfrastruktur zu beschleunigen.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 28. November 2023 Nr. VM2-0141.3-23/126/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob sie die Standardisierung von Prozessen bei der Planung von Straßen in Form von verbindlichen Planungsleitfäden und Handlungsanweisungen für ein geeignetes Mittel hält, die Planung von Straßen zu beschleunigen;*

Durch Arbeitshinweise für die Planung wird das vorhandene Wissen vernetzt und insbesondere für neues Personal für eine effiziente Einarbeitung an einer Stelle gebündelt zusammengestellt. Komplexe Sachverhalte werden dabei in möglichst überschaubare Einzelschritte untergliedert. Zudem enthalten die Arbeitshinweise für die Planung Checklisten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dadurch können Arbeits- und Abstimmungsprozesse in der Planung optimal und nach einheitlichen Standards erfolgen, was als ein Baustein zur Beschleunigung von Planungen dienen kann.

Auch mit den Handlungsmaßnahmen zur Optimierung des Verwaltungshandels wird das Ziel verfolgt, Planungsprojekte schneller fertigzustellen und in die bauliche Umsetzung zu bringen. Die Handlungsmaßgaben legen hierzu verwaltungs-internen Prozessschritte für ein gestaffeltes Abarbeiten der eingeteilten Planungsprojekte fest.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. *ob sie die Einführung einer Stichtagsregelung für die rechtlichen Rahmenbedingungen, die für die Planung und Genehmigung zu beachten sind, für ein geeignetes Mittel hält, das zeitaufwendige Überarbeiten oder Nachreichen von Unterlagen aufgrund von Rechtsänderungen zu verhindern und dadurch eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen;*

Stichtagsregelungen gewährleisten, dass auf Vorhaben in einem bestimmten Stadium (z. B. nach Antragstellung) Rechtsänderungen keine Anwendung finden und damit der rechtliche Rahmen gewissermaßen „eingefroren“ wird. Sie stellen damit sicher, dass Vorhaben nicht aufgrund von Rechtsänderungen in einem weit fortgeschrittenen Stadium überarbeitet werden müssen. Damit sind sie grundsätzlich geeignet, eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens für Infrastrukturprojekte zu bewirken.

Im Rahmen der Änderung oder dem Erlass von Fachgesetzen, die Vorgaben für die Zulassung von Infrastrukturvorhaben enthalten, werden aus Vertrauensschutzgründen vielfach Stichtagsregelungen oder Übergangsvorschriften aufgenommen, wonach für erfasste Vorhaben die bisherige Rechtslage maßgeblich bleibt.

Außerdem führt grundsätzlich auch jede verfahrensabschließende Zulassungsentcheidung (i. d. R. Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung und daneben ausnahmsweise erforderliche Gestattungen) eine Zäsur dergestalt herbei, dass nachfolgende Rechtsänderungen in den durch die Entscheidung abzurufenden Rechtsgebieten unbeachtlich sind.

3. *ob sie den sukzessiven Aufbau eines Umwelt- und Naturschutzkatasters mit der Möglichkeit des Datenabrufs für eine geeignete Möglichkeit hält, naturschutzrechtliche Gutachten zu erstellen, ohne dass hierfür eine ganze Vegetationsperiode abgewartet werden muss und dadurch eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen;*

Ein umfassendes digitales Portal für Umweltdaten sowie eine Gutachtendatenbank, wie im „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern vorgeschlagen, wird begrüßt. Jedoch ersetzt ein solches Umweltdatenkataster nicht die vegetationsgebundene Erfassung von europarechtlich geschützten Pflanzen und Tieren, sondern stellt lediglich eine gute Ergänzung dar.

Aktuell nutzt die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg (SBV BW) mit dem Umweltinformationssystem BRS Desktop 2022 der Naturschutzverwaltung bereits ein landesspezifisches Portal für Umweltdaten. Dieses Umweltinformationssystem wird fortlaufend mit neuen Umweltdaten wie Artenfundpunkten, geschützten Biotopen sowie Informationen zu Schutzgebieten durch die zuständigen Naturschutzverwaltungen aktualisiert. Daten aus Gutachten fließen aus verschiedenen (rechtlichen) Gründen jedoch bisher nur in einem sehr geringen Umfang in das Umweltinformationssystem ein. Zusätzlich stehen umfangreiche Informationen zu den Schutzgütern Wasser und Boden über das Umweltinformationssystem zur Verfügung. Zudem wird soweit vorhanden bereits auf alte Gutachten und öffentliche Daten (z. B. Flächen in öffentlicher Hand) zurückgegriffen.

Diese Informationen geben einen sehr guten Überblick über den Untersuchungsraum, jedoch ist ein Datenabruf aus dem Umweltinformationssystem nicht ausreichend, um rechtssichere Aussagen zu möglichen Beeinträchtigungen der europarechtlich geschützten Tiere und Pflanzen sowie Lebensraumtypen zu treffen. Um den Anforderungen des besonderen Artenschutzes sowie des Habitat- bzw. Gebietschutzes gemäß Bundesnaturschutzgesetz Rechnung zu tragen, ist eine Prognose der Beeinträchtigungen von planungsrelevanten Arten und Lebensstätten sowie von Natura 2000-Gebieten erforderlich. Zudem sind die örtlichen Gegebenheiten mit den aktuell vorhandenen Lebensräumen sehr stark von der Nutzung/Bewirtschaftung abhängig. Ebenso verändern sich Strukturen durch natürliche Prozesse (Sukzession), weshalb eine aktuelle Erfassung in der Regel erforderlich und daher auch vorgesehen ist. Der erforderliche Untersuchungsinhalt ist immer vorhabenspezifisch nach fachlich anerkannten methodischen Vorgehensweisen festzulegen. Hierbei können die Informationen des Umweltinformationssystems hilfreich sein.

4. ob sie die Etablierung von Building Information Modeling (BIM) als Standard in der Straßenbauverwaltung – über bestehende Pilotprojekte hinaus – für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;

In der SBV BW wird die BIM-Arbeitsmethode bereits in 50 Pilotprojekten angewendet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Pilotprojekten haben sich durchweg positiv über die neue digitale Arbeitsweise geäußert. Neben der dreidimensionalen Bauplanung werden zusätzlich die Faktoren Zeit und Kosten betrachtet und alle Informationen aller Projektbeteiligten in einem Modell zusammengeführt. Die Projektbeteiligten haben daher jederzeit Zugriff auf alle vorhandenen Informationen. Dies schafft einen transparenten und mehrdimensionalen Überblick über die jeweiligen Projekte. Prüfungen werden vereinfacht, Kommunikations- und Planungsfehler werden vermieden und die Planungsherausforderungen plastisch dargestellt.

Gerade in KI-gestützten Prozessen wird ein Beschleunigungspotenzial bei alltäglichen Aufgaben gesehen. Durch die Digitalisierung des Planungs- und Bauprozesses können mittel- bis langfristig Zeit und Ressourcen gespart werden.

Die Digitalisierung bietet auch im Bereich der Umweltplanung ein großes Potenzial zur Planungsbeschleunigung. Durch BIM/Landscape Information Modeling (LIM) ist ein frühzeitiges, systematisches Erkennen möglicher Kollisionen der Schutzgüter mit der technischen Planung möglich. Konfliktpotenziale können bereits deutlich früher berücksichtigt werden. Analysen und Berechnungen von Wirkungen des Vorhabens auf die Natur und Wechselwirkungen untereinander sind deutlich einfacher. Durch die dreidimensionale Planung können z. B. Zerschneidungswirkungen früher erkannt und entsprechende Maßnahmen frühzeitig berücksichtigt werden. Mobile Datenerfassungen, sowie drohnengestützte Erfassung von Biotoptypen und Wildtieren (z. B. über Wärmebildkameras), KI-gestützte Erfassung und Auswertung von Vegetation (Luftbildanalyse) bieten Möglichkeiten zur beschleunigten Grundlagenermittlung. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit einer 3D-Bürgerbeteiligungs-Applikation mit Web-GIS.

5. ob sie die deutliche Anhebung der vergaberechtlichen Schwellenwerte sowie der Vorlagegrenzen gegenüber dem Bundes- und dem Landesverkehrsministerium für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;

Die Anhebung der Schwellenwerte für Bauleistungen, Liefer-/Dienstleistungen und freiberufliche Leistungen wäre durchaus ein geeignetes Mittel, um die Vergabe von Leistungen zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die Schwellenwerte können jedoch weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene einseitig geändert werden, ohne gegen das „Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen“ (Government Procurement Agreement – GPA) der Welthandelsorganisation (World Trade Organization – WTO) zu verstoßen. Eine Umsetzung höherer Schwellenwerte würde die Zustimmung aller GPA-Vertragsstaaten erfordern. Eine Anhebung der Schwellenwerte bedeutet ferner, dass insbesondere der sogenannte Primärrechtsschutz der Bieter bei EU-weiten Ausschreibungen erst ab Erreichen des höheren Schwellenwertes wirksam wird. Zudem könnten höhere Schwellenwerte den Marktzugang sowohl für deutsche Unternehmen im Ausland, als auch für ausländische Unternehmen in Deutschland erschweren.

Die Vorlagegrenzen für Vorentwürfe und Bauwerksentwürfe wurden in größerem Umfang letztmals im Jahr 2014 durch die Einführung der AKVS 2014 angepasst. Seither sind die Baupreise, insbesondere in den letzten drei Jahren, deutlich gestiegen. Im Oktober 2023 lag der Baupreisindex für den Straßenbau bei 161,1 Punkten und für den Brückenbau bei 159,5 Punkten. Das Bauen war somit im Straßenbau rund 62 Prozent und im Brückenbau rund 60 Prozent teurer als im Vergleich zum Jahr 2014.

Eine Anhebung der Vorlagegrenzen würde letztendlich insbesondere bei den Bundesmaßnahmen zahlreiche – teilweise zeitaufwendige – Vorlagen an das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) vermeiden und als Folgen sowohl beim Land als auch beim Bund den Aufwand für die in diesem Zusam-

menhang anfallenden Abstimmungen sowie den Aufwand für vom BMDV ggf. gewünschte Überarbeitungen von Planungen reduzieren. Dies könnte in vielen Fällen zu einer Beschleunigung von dann nicht mehr vorlagepflichtigen Projekten führen. Hinzuweisen ist auch darauf, dass als eine Folge davon, dass die Vorlagegrenzen schon seit längerer Zeit nicht mehr an die aktuelle Preisentwicklung angepasst wurden, bezogen auf den baulichen Umfang immer „kleinere“ Projekte unter die Vorlagegrenzen fallen. Dies hat zur Folge, dass Projekte, die vom baulichen Umfang früher nicht vorlagepflichtig waren, durch die in den letzten Jahren stattgefundenen erheblichen Baupreissteigerungen vom Kostenvolumen her zwischenzeitlich vorlagepflichtig geworden sind.

Das VM verfolgt die Anhebung der Vorlagegrenzen durch das BMDV aus diesem Grund bereits seit längerem, das BMDV steht dem jedoch bisher ablehnend gegenüber.

6. ob sie eine weitere Spezialisierung der Verwaltungsgerichtsbarkeit auf Infrastrukturverfahren mit entsprechend ausgestatteten Spruchkörpern für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;

Eine Spezialisierung der Verwaltungsgerichtsbarkeit führt zu einer Bündelung des Sachverstandes bei den entsprechenden Spruchkörpern und wirkt dadurch grundsätzlich beschleunigend. Angesichts zahlreicher bereits bestehender Maßnahmen zur Beschleunigung von Rechtsschutzverfahren – beispielsweise die Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeiten von Verwaltungsgerichtshof (VGH) und Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) – ist durch eine solche organisatorische Maßnahme jedoch nur in begrenztem Maße mit einer weiteren Beschleunigung von Gerichtsverfahren zu Infrastrukturvorhaben zu rechnen.

In Zeiten mit besonders vielen Gerichtsverfahren kann die ausschließliche Zuständigkeit der entsprechenden Spruchkörper für die Infrastrukturvorhaben zudem anstelle einer Beschleunigung eine Verzögerung von Infrastrukturvorhaben bewirken.

7. ob sie eine Genehmigungsfreiheit für trassengleich oder parallel verlaufende Ersatzneubauten von Brücken sowie für die Substanzerhaltung und Modernisierung von Straßeninfrastruktur für ein geeignetes Mittel hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen;

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass schon nach der geltenden Rechtslage im Straßenbereich trassengleich oder mit geringfügigen Abweichungen realisierte Brückenersatzneubauten sowie die Erhaltung einschließlich der Modernisierung sowie der Anpassung von Straßen an aktuellen (Sicherheits-)Vorgaben (z. B. Regelquerschnitte) in aller Regel keines weiteren förmlichen Genehmigungsverfahrens bedürfen.

Erst das Vorliegen einer „wesentlichen baulichen Umgestaltung“ löst nach Bundes- und Landesrecht im Straßenbereich grundsätzlich das Erfordernis der Planfeststellung aus. In diesem Fall sehen das Straßen- und Verwaltungsverfahrenrecht von Bund und Land außerdem für weniger konfliktträchtige Vorhaben Möglichkeiten der Planungsvereinfachung (Plangenehmigung, Absehensentscheid bei unwesentlicher Bedeutung) vor. Soweit parallel zur ursprünglichen Trasse verlaufende Brückenersatzneubauten als sog. „Behelfsbrücken“ nur für die Zeit des Abbruchs und Neuerrichtung der sanierungsbedürftigen Brücke errichtet werden, soll ebenfalls keine „erhebliche bauliche Umgestaltung“ vorliegen. Die Folge ist, dass es regelmäßig keines Planfeststellungsbeschlusses bedarf.

Nach dem Entwurf eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes für den Verkehrsbereich, dem am 24. November 2023 im Bundesrat zugestimmt wurde, soll außerdem auch der vorgezogene Ausbau (z. B. Neuerrichtung mit zusätzlichem Fahrstreifen) von sanierungsbedürftigen Brückenbauwerken im Zuge eines entsprechend zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitts grundsätzlich ohne Planfeststellung möglich sein.

Durch die nach geltendem Recht nicht vorgesehene Genehmigungsfreistellung auch für dauerhaft verbleibende, in Parallellage errichtete Brückenersatzbauten dürfte nach allem nur eine begrenzte Planungsbeschleunigung zu erreichen sein. Insbesondere ist auch ohne förmliches Genehmigungsverfahren die Einhaltung der materiell-rechtlichen Anforderungen an das Vorhaben (vor allem nach dem Natur- und Wasserschutzrecht) zu prüfen. Diese Prüfung liegt sowohl nach Bundes- als auch nach Landesrecht in der Hand der Straßenbaubehörden.

Weiterhin wird mit der Planfeststellung auch über die Erforderlichkeit der Grundstücksinanspruchnahme mit Vorwirkung für eine ggf. erforderliche Enteignung entschieden. Ohne Planfeststellung fehlt es dagegen an einer Grundlage für Enteignungen, sodass auf das aufwendige Verfahren nach dem Landesenteignungsgesetz zurückgegriffen werden muss.

8. welche Maßnahmen sie darüber hinaus für geeignet und erforderlich hält, um Planung, Genehmigung und Bau von Straßen zu beschleunigen.

Ein wichtiger Baustein für die Beschleunigung stellt eine ausreichende Personaldecke dar. Insgesamt stehen für die Vielzahl der immer komplexer werdenden Aufgaben bei der Planung und Umsetzung von Straßen- und Radwegmaßnahmen nur begrenzte Planungs- und Projektbearbeitungskapazitäten in der Verwaltung zur Verfügung.

Das Verkehrsministerium versucht dem Fachkräftemangel auf vielfältige Weise zu begegnen. Sie eröffnet einer Vielzahl von Berufsbildern verschiedene Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten. Ausbildungsberufe, Bachelor- als auch Masterabsolventen und Masterabsolventinnen haben verschiedene Optionen in der Straßenbauverwaltung des Landes tätig zu werden und ihren Beruf auszuüben.

Ergänzend hierzu wird die Ausbildung zu Straßenmeisterinnen und -meistern verstärkt, sodass künftig noch mehr Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen. Gleichzeitig wurden für die Absolventinnen und Absolventen der Straßenmeister- und Straßenbaumeisterinnenausbildung breitere Einsatzmöglichkeiten geschaffen, sodass diese nicht ausschließlich im Straßenbetrieb, sondern auch in der Bauaufsicht eine Tätigkeit anstreben können.

Zudem kooperiert die SBV BW mit der Hochschule für Technik Stuttgart und bietet das Wahlpflichtfach „Bauen in der öffentlichen Verwaltung“ an. Weitere Kooperationen mit Hochschulen im Land werden angestrebt. Zudem werden in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe Mobilitätsmanager und Mobilitätsmanagerinnen ausgebildet, die im gesamten Land zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist die SBV an einer Reihe von Berufsmessen vertreten, besucht regelmäßig entsprechende Facheinrichtungen von Hochschulen und bietet mehrwöchige Praktika an.

Um die für die Planung und den Bau relevanten Stellen in der Verwaltung besetzen zu können und damit Planungs-/Gutachterbüros ebenfalls neue Fachkräfte erhalten, müssen wieder mehr landschaftsplanerische Fachkräfte in den relevanten Bereichen (z. B. Biologie, Landschaftsplanung) ausgebildet werden. Aufgrund der Altersstruktur vieler Büros ist zu befürchten, dass sich die Situation in den kommenden Jahren mit dem Renteneintritt vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch verschärfen wird. Die Landesregierung steuert dieser Entwicklung mit der Initiative „Integrative Taxonomie“ entgegen. Mit den im Rahmen der Initiative eingerichteten beiden Säulen der Initiative werden sowohl Wissenschaft, Forschung und Lehre als auch die Fort- und Weiterbildung für die berufliche und ehrenamtliche Praxis im Bereich der Biodiversität vorangebracht.

Zusätzlich wurden im Bereich der Brückensanierung und -erhaltung Folgendes in Angriff genommen:

Die Veröffentlichung eines Erlasses Ende des Jahres 2022, wonach „Ersatzneubauten im Regelfall an Ort und Stelle unter Vollsperrung herzustellen“ sind, soll durch entsprechende gesetzliche Regelungen, die zum 1. Januar 2022 in Kraft getreten sind, ermöglichen, dass für die Umsetzung derartiger Ersatzneubauten die baurechtlichen Voraussetzungen grundsätzlich gegeben sind. So ist im Regelfall ein sehr zeit- und personalaufwendiges formelles Rechtsverfahren zur Erlangung des

Baurechts (bspw. Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Bebauungsplanverfahren) oder die Feststellung der unwesentlichen Bedeutung i. d. R. nicht erforderlich und es kann beschleunigt mit dem Bau begonnen werden.

Weitere Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei der Sanierung und dem Erhalt von Brücken ergeben sich beispielsweise indem Vergabeverfahren von Baumaßnahmen durch funktionale Ausschreibungen verkürzt oder mehrere Projekte in einer Sammelausschreibung gebündelt werden.

Des Weiteren sollen zur Reduzierung der Bauzeit bei Ersatzneubauten künftig vermehrt modulare Bauweisen sowie neuartige Expressbauweisen eingesetzt werden.

Durch die Übertragung einzelner Großprojekte an die DEGES verspricht sich das Verkehrsministerium zudem, dass bei den Regierungspräsidien Personalressourcen frei werden, die schwerpunktmäßig für andere wichtige Aufgaben – wie z. B. die Brückenerhaltung, die Straßensanierung oder die Planung und den Bau von Radwegen – zur Verfügung gestellt werden können. Diese können dadurch planerisch vorgezogen und somit deren Umsetzung beschleunigt werden.

Die Umsetzung großflächiger und vorgezogener Kompensationsmaßnahmen bietet eine sinnvolle Möglichkeit, Eingriffe vorab zu kompensieren. Die vorgezogen umgesetzten Maßnahmen können dann zu einem späteren Zeitpunkt einem Eingriff zugeordnet werden. Die Umsetzung vorgezogener naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen ist in Baden-Württemberg auf der Grundlage der Ökokonto-Verordnung seit 2011 möglich und die Zuordnung solcher Maßnahmen zur Kompensation hat sich etabliert. Aktuell wird ein Pilotprojekt im Regierungsbezirk Stuttgart, der Prinzeckhof und die dazugehörigen Flächen (insgesamt rund 32 Hektar), umgesetzt, bei dem die Straßenbauverwaltung als Maßnahmenträger fungiert. Sinnvoll wäre eine flächendeckende Umsetzung dieser großflächigen Kompensationsmaßnahmen, um den räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsort zu gewährleisten.

Erstrebenswert wäre zudem eine einheitliche und rechtssichere Vorgehensweise durch verbindliche landesweite Standards für den Vollzug von naturschutzrechtlichen Vorschriften. So könnte durch die Vereinheitlichung und die rechtssichere Vorgehensweise zur Planungsbeschleunigung beigetragen werden. Sowohl im „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern“ als auch im „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ hat der Bund angekündigt, für einen Ausschnitt der naturschutzrechtlichen Vorschriften bundesweite (gesetzliche) Standards für den Vollzug einzuführen.

Hermann

Minister für Verkehr