Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 03.07.2018 **Drucksache 17/23099**

Beschluss

des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen

Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat in seiner heutigen Sitzung beraten und gemäß § 151 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag (GeschO) die Eilbedürftigkeit des nachstehenden Antragsbegehrens festgestellt und deshalb vorläufig an Stelle der Vollversammlung beschlossen *):

Antrag der Abgeordneten Dr. Franz Rieger, Karl Freller, Alex Dorow u.a. CSU,
Georg Rosenthal, Inge Aures, Hans-Ulrich Pfaffmann u.a. SPD,
Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Dr. Hans Jürgen Fahn u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER),
Christine Kamm, Jürgen Mistol BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drs. 17/**22968**

Subsidiarität
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, COM(2018) 277 final, BR-Drs. 252/18

Der Landtag stellt fest, dass gegen den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, COM(2018) 277 final, BR-Drs. 252/18, Subsidiaritätsbedenken bestehen.

Der Landtag schließt sich damit der Auffassung der Staatsregierung an.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei den Beratungen des Bundesrats auf die Subsidiaritätsbedenken hinzuweisen. Sie wird ferner aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass diese Bedenken Eingang in den Beschluss des Bundesrats finden.

Der Beschluss des Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.

Der Landtag erkennt an, dass die EU-Kommission mit dem vorliegenden Entwurf die Vollendung des Kernnetzes des sog. TEN-V-Netzes (Transeuropäisches Verkehrsnetz) vorantreiben will. Das TEN-V-Netz mit Korridoren aus Straßen, Bahnstrecken und Wasserstraßen sowie zentralen Umschlagpunkten, Häfen und Flughäfen ist von großer Bedeutung für die Mobilität und den Warenverkehr in Europa.

Der Landtag ist jedoch der Ansicht, dass es der Europäischen Union für die Vorgaben einer Maximaldauer für Genehmigungsprozesse betroffener Infrastrukturvorhaben von drei Jahren, einer Bündelung der Verfahren bei einer einzigen zuständigen Behörde für jeden Mitgliedstaat und für die vorgeschlagenen Regelungen zur Verbesserung der grenzübergreifenden Vergabeverfahren im Verordnungswege an einer Rechtsgrundlage fehlt.

Die Kommission stützt den Verordnungsvorschlag auf Art. 172 AEUV, der für die Handlungsmöglichkeiten insoweit auf Art. 171 AEUV verweist. Keines der dort beschriebenen Handlungsinstrumente ermächtigt jedoch zu einer Regelung wie hier vorgeschlagen, insbesondere liegt hier keine Aktion vor, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten (Art. 171 Abs. 1 2. Tiret AEUV: technische Harmonisierung). In den anderen beiden Tirets des Art. 171 Abs. 1 finden sich Ermächtigungen für Leitlinien und für reine Unterstützungsmaßnahmen vor allem finanzieller Art, die hier jedoch ausscheiden. Die Kommission ist nicht ermächtigt, in das Recht der Mitgliedstaaten einzugreifen, Verfahren und Prozesse zu organisieren, Behörden einzurichten und Aufgaben an Behörden zuzuweisen. Selbst wenn als Handlungsinstrument das Bestimmen von Leitlinien herangezogen würde, so wäre für deren Wirksamkeit die Billigung der Mitgliedstaaten notwendig, wenn – wie hier – das (organisatorische) Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats betroffen ist (Art. 172 S. 3 AEUV).

Darüber hinaus verletzt der Vorschlag einer zwingenden Verordnung hinsichtlich der Verfahrenskonzentration und der Fristen das Subsidiaritätsprinzip. Das von der Kommission in Betracht gezogene Ziel und die vorgeschlagenen Maßnahmen können auf Ebene der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern ausreichend verwirklicht werden. Im deutschen Verwaltungsverfahrensrecht bestehen bereits Regelungen zur Konzentration sämtlicher Genehmigungserfordernisse für die hier relevanten Vorhaben (Planfeststellungsverfahren).

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Die von der Kommission zusätzlich entworfenen Verfahrensvorgaben (Art. 6 des Entwurfs) errichten zusätzliche bürokratische Hürden, ohne tatsächlich eine Beschleunigung herbeizuführen. Zu den transeuropäischen Netzen bestehen bereits Ansätze seitens der EU, die einen hinreichenden Rahmen vorgeben. Zu nennen sind insbesondere die Leitlinien der Union in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Darüber hinausgehende Maßnahmen können auf Ebene der Mitgliedstaaten ausreichend verwirklicht werden.

Im Hinblick auf die Autobahnen sind die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung des betroffenen Streckennetzes im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Sie werden in enger Abstimmung zwischen Bund und Ländern vorbereitet und durchgeführt. Entsprechendes gilt auch für die laufende Erhaltung der Fahrbahnen und Bauwerke.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Europäische Kommission auch Art. 5 des Subsidiaritätsprotokolls, der qualitative und möglichst auch quantitative Kriterien vorsieht, missachtet. Bisher wurden konkrete Defizite auf nationalstaatlicher Ebene von der Kommission nicht aufgezeigt. Die Begründung des vorliegenden Vorschlags beschränkt sich hier auf Allgemeinplätze. Nicht betrachtet wird, dass und inwieweit gerade europäische Vorgaben zu Zeitverzögerungen führen. Nicht selten ist ein erheblicher Aufwand in nationalen Verfahren mit Auswirkungen auf die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren gerade auf europarechtliche Vorgaben zurückzuführen, wie z. B. auf die Richtlinien 92/43/EWG (FFH-Richtlinie), 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) oder 2014/52/EU (UVP-Richtlinie).

Darüber hinaus verletzt der Verordnungsvorschlag auch das Verhältnismäßigkeitsprinzip des Art. 5 Abs. 4 EUV. Den Mitgliedstaaten wird durch eine Verordnung im Anwendungsbereich des Entwurfs kein Spielraum für nationale Entscheidungen gelassen. Insbesondere die Fristenregelungen in Art. 6 des Entwurfs machen strenge Vorgaben ohne im Einzelnen gerechtfertigt zu werden. Ein solcher Eingriff in mitgliedstaatliche Verfahrensregeln und darüber hinaus in die jeweiligen Behördenstrukturen ist nicht gerechtfertigt. Eine Richtlinie zur Harmonisierung etwa wäre als milderes Mittel vorzugswürdig, wenn es denn belegbare Defizite gäbe.

Die Fristen des Entwurfs erscheinen zudem aus fachlicher Sicht ungeeignet. Die Kommission unterschätzt z. B. den Zeitbedarf für umweltfachliche Untersuchungen, Vergabeverfahren für Planungsaufträge, Öffentlichkeitsbeteiligung etc. erheblich. In den Genehmigungsverfahren verbleiben aufgrund der kurzen Frist kaum Reaktionsmöglichkeiten in Form von Planänderungen (z. B. aufgrund von Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit, Änderungen der rechtlichen und fachlichen Grundlagen der Planung o. ä.). Erheblich gestiegene materielle Prüfanforderungen in immer kürzeren Verfahren zu bewältigen, birgt kaum vertretbare Risiken für Genehmigungsbehörden und Vorhabenträger hinsichtlich der Rechtmäßigkeit von Zulassungsentscheidungen. Das ist nicht sachgerecht.

Dr. Franz Rieger
Vorsitzender

*) Die Entscheidung ist abschließend, wenn nicht eine Fraktion oder 20 Mitglieder des Landtags bis 10.07.2018 beantragen, die Angelegenheit der Vollversammlung vorzulegen.
Hierüber wird nach Fristablauf in Drs. 17/23101 informiert.