

## Stellungnahme

zum Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes

Kontakt

**Dr. Andreas Geißler**

Referent Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@  
allianz-pro-schiene.de

### Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Mail vom 2. August 2020 ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 6. August 2020 aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme.

### Gegenstand der Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die nachfolgende Stellungnahme der Allianz pro Schiene äußert sich nicht zum gesamten Inhalt des Gesetzentwurfs, sondern nur zu dem Teil, der die Planung und Genehmigung von Schieneninfrastruktur betrifft.

### Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene sieht Potenzial, die Planungs- und Genehmigungsdauer von Infrastrukturmaßnahmen im Eisenbahnbereich zu reduzieren. Das Ziel des Gesetzentwurfs, „einen beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen“ begrüßen wir daher ausdrücklich. Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist es sinnvoll, bestimmte dringliche, aber wenig

beeinträchtigende Maßnahmen, wie die Digitalisierung bestehender Schienenwege, kleinere nachträgliche Elektrifizierungen und kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen, wie die Anpassung von Bahnsteigen und die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung, von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung auszunehmen.

Eine Verkürzung der Verfahrensdauer und eine raschere Projektrealisierung solcher kleinerer Maßnahmen im Eisenbahnbereich hätte mehrere Vorteile: Die positiven Effekte der Projekte (z.B. Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Herstellung von Barrierefreiheit, Lärminderung) kämen den Nutzern und Anwohnern deutlich früher zugute, es ist mit nennenswerten Kosteneinsparungen zu rechnen, und der Abfluss der für Investitionen ins Schienennetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel würde vereinfacht.

Ebenfalls sinnvoll sind Klarstellungen zur Abgrenzung von Unterhaltungsmaßnahmen von Änderungs- und Ausbaumaßnahmen.

## Anmerkungen im Einzelnen

### Zu Artikel 2 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

#### Zu Artikel 2, Nr. 2 – § 18, Abs. 1a (neu) AEG

Es ist nachvollziehbar, dass sich die neu eingeführte Ausnahme von dem planfeststellungsrechtlichen Genehmigungserfordernis nur auf den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen bezieht, soweit sie als Einzelmaßnahmen realisiert werden. Damit wird sichergestellt, dass tatsächlich nur wenig beeinträchtigende, kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen dieser Ausnahmeregelung unterliegen.

Allerdings erscheinen die in der Gesetzesbegründung auf S. 29 genannten Kriterien für das Vorliegen einer Einzelmaßnahme zu restriktiv und wenig praxistauglich. Im Rahmen einer Elektrifizierung ist es sehr häufig unumgänglich, Kreuzungsbauwerke oder Tunnelprofile anzupassen.

Hier schlagen wir vor, die Elektrifizierung auch dann als Einzelmaßnahme zu betrachten, wenn Anpassungen von Tunneln und Kreuzungsbauwerken erforderlich sein sollten. Da die Ausnahmeregelung ohnehin nur dann anwendbar ist, wenn keine UVP-Pflicht vorliegt, ist die Einbeziehung solcher Anpassungen in die Einzelmaßnahme aus unserer Sicht unproblematisch. Um der Intention gerecht zu werden, dass nur wenig beeinträchtigende, kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen der Ausnahmeregelung unterliegen sollen, könnte die Zahl der im Rahmen einer Einzelmaßnahme zulässigen Anpassungen von Tunneln und Kreuzungsbauwerken (z.B. ein Tunnel und bis



zu drei Kreuzungsbauwerke) im Gesetz oder zumindest in der Gesetzesbegründung benannt werden.

Die zeitnahe Umsetzung von kleineren Elektrifizierungsmaßnahmen könnte auf diese Weise deutlich erleichtert werden. Dies gilt auch für die Realisierung sogenannter Elektrifizierunginseln, die für den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr vielerorts notwendig werden. Sollte es dagegen bei der bisherigen restriktiven Definition einer Einzelmaßnahme bleiben, dürfte es in der Praxis kaum Elektrifizierungsmaßnahmen geben, bei denen die Ausnahmeregelung anwendbar ist.

Umständlich erscheint auch das vorgesehene Verfahren, dass in Fällen, in denen eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) bestehen kann, zunächst die Planfeststellung beantragt werden muss, und erst dann geklärt wird, ob eine UVP-Pflicht besteht oder nicht. Dieses Vorgehen, das eine vollständige Erstellung der für eine Planfeststellung erforderlichen Unterlagen erfordert, dürfte in der Praxis kaum zu einer spürbaren Beschleunigung der Abläufe führen, da bei einer Bau- und Änderungsmaßnahme im Eisenbahnbereich immer damit zu rechnen ist, dass eine UVP-Pflicht bestehen könnte. Es müssten also de facto immer die für eine Planfeststellung erforderlichen Unterlagen erstellt und eingereicht werden, selbst wenn sich anschließend ergeben sollte, dass die Ausnahmeregelung anwendbar ist.

Wir schlagen daher vor, dem Träger des Vorhabens die Möglichkeit zu eröffnen, von der zuständigen Behörde feststellen zu lassen, ob für eine beabsichtigte Maßnahme eine UVP-Pflicht vorliegt oder nicht. In den Fällen, in denen die Behörde feststellt, dass keine UVP-Pflicht vorliegt, würde hierdurch für den Träger des Vorhabens die zweit-aufwändige vorsorgliche Erstellung der für eine Planfeststellung erforderlichen Unterlagen entfallen.

Schließlich erscheint die Aussage des Satzes „Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt.“ nicht ganz klar. Der Intention des Gesetzentwurfes nach soll in den genannten Fällen ja gerade die sonst üblichen Genehmigungsverfahren entfallen, allerdings sind Bau- und Änderungsmaßnahme im Eisenbahnbereich in der Regel nicht Gegenstand landesrechtlicher Regelungen. Daher sollte entweder die Formulierung in „[...] ist keine weitere baurechtliche Zulassung nach Bundes- oder Landesrecht erforderlich“ geändert, oder klargestellt werden, welche landesrechtlichen Regelungen hier gemeint sind.

## Zu Artikel 5 – Änderung des Raumordnungsgesetzes

### Zu Artikel 5, Nr. 1 – § 15, Abs. 5 (neu) ROG

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ein geeignetes und wirksames Instrument ist, um eine Beschleunigung von Schienenprojekten zu erreichen. Wenn eine solche frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden und zu einer breiten Akzeptanz für eine Trassenvariante geführt hat, ist ein anschließendes zusätzliches Raumordnungsverfahren, wo die Trassenvarianten erneut erörtert werden, nicht nur eine zeitaufwändige inhaltliche Doppelung, sondern auch den Bürgern nur schwer vermittelbar, die in die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden waren.

Wenn eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden und zu einem Ergebnis geführt hat, sollte daher in § 15, Abs. 5 klargestellt werden, dass ein zusätzliches Raumordnungsverfahren entfällt, zumindest wenn es sich um kleinräumige Schienenmaßnahmen handelt, wie z.B. den Bau einer Verbindungskurve.

Berlin, 06.08.2020

---

#### **Kontakt**

Dr. Andreas Geißler

Referent Verkehrspolitik

030. 246 25 99 - 30

[andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)

