

DB Netz AG • Theodor-Heuss-Allee 7 • 60486 Frankfurt am Main

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Platz der Republik 1  
11011 Berlin

DB Netz AG  
Vorstand  
Netzplanung und Großprojekte  
I.NG

Theodor-Heuss-Allee 5-7  
60486 Frankfurt  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

Jens Bergmann  
Tel.: 069 265-30900  
[jens.bergmann@deutschebahn.com](mailto:jens.bergmann@deutschebahn.com)

10.01.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Möglichkeit, anlässlich Ihrer öffentlichen Anhörung am 15. Januar zum Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sowie zum Entwurf zu einem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) Stellung zu beziehen. Gerne möchte ich diese hiermit für die DB Netz AG wahrnehmen. Mein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Effekten für Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Die bisherigen und laufenden Gesetzgebungsinitiativen zur Planungsbeschleunigung begrüßen wir ausdrücklich. Das Ende 2018 in Kraft getretene Planungsbeschleunigungsgesetz („Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“) hat bereits wichtige Empfehlungen des Innovationsforums Planungsbeschleunigung (IF PB) des BMVI aufgegriffen. Es handelt sich dabei um jene Aspekte, die sich durch eine Änderung des Fachplanungsrecht umsetzen ließen. Mit dem Gesetz können die Genehmigungsverfahren - v.a. das Planfeststellungsverfahren (PFV) - beschleunigt erfolgen.

Mit dem nun vorliegenden Entwurf für das „Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ sollen das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sowie das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geändert werden. Ferner wird mit dem MgvG ein Verfahren geschaffen, um anschließend Infrastrukturprojekte durch Gesetz anstelle eines Verwaltungsaktes zulassen zu können. Auch diese Maßnahmen werden signifikant zur Beschleunigung im Bereich der Schieneninfrastruktur beitragen. Hervorheben möchten wir dabei die beabsichtigte Änderung des EKrG, die Änderung von § 18 Absatz 1 AEG sowie die Regelung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im MgvG. Im Einzelnen:

- Bei Änderung einer höhengleichen Kreuzung Schiene-Straße tragen die kommunalen Straßenbaulastträger heute ein Drittel der Kosten. Diese Kostentragungslast der Kommunen führt heute oftmals zu erheblichen Verzögerungen, da die Kommunen sich mit den Projekten intensiv befassen müssen, häufig an finanzielle Grenzen stoßen und in zeitintensive Verhandlungen mit den Projektpartnern treten. Mit der Änderung des EKrG werden diese

...

Verzögerung entfallen. Der frühere volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte und die ausbleibenden Kostensteigerungen für die Projektpartner werden das Volumen des Kostendrittels nach unserer Einschätzung mehr als kompensieren.

- Der Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur durch Ersatzneubauten bleiben auch nach der Sanierung von über 875 Brücken in den letzten fünf Jahren eine Herausforderung und es besteht ein breiter politischer und gesellschaftlicher Konsens hierzu. Daher begrüßen wir die beabsichtigte Änderung des § 18 Absatz 1 Satz 1 AEG, wonach nur dann eine genehmigungspflichtige Änderung im Sinne des AEG vorliegt, wenn der Grundriss beispielsweise einer Brücke oder eines Bahnsteigs wesentlich geändert wird.
- Die DB Netz AG wird von ihren geschaffenen Standards der frühen Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planung von Aus- und Neubauvorhaben keine Abstriche machen. Daher begrüßen wir, dass der Gesetzesentwurf des MgvG die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ausdrücklich regelt. Ebenso befürworten wir, dass jeweils erst nach dem Anhörungsverfahren entschieden werden soll, ob es triftige Gründe gibt, die für ein Maßnahmengesetz sprechen. Anderenfalls wird das Verfahren mit einem Planfeststellungsbeschluss enden.

Die Beschleunigungswirkung beider Gesetzesentwürfe kann noch durch zwei Ergänzungen erhöht werden, für die seitens der Bundesregierung bereits erste Weichenstellungen erfolgt sind. Diese betreffen die Themen Raumordnung und Präklusion:

- In den Eckpunkten des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung ist zum Aspekt „Planungsrecht beschleunigen“ auch eine Integration des Raumordnungs- in das Planfeststellungsverfahren vorgesehen - neben der neuen Regelung zu Ersatzneubauten und dem MgvG. Die zu dieser Integration erforderliche Gesetzesänderung ist jedoch in den vorliegenden Gesetzesentwürfen leider nicht enthalten.

Vor dem obligatorischen Genehmigungsverfahren (häufig PFV) ist bei bestimmten raumbedeutsamen Vorhaben ein sogenanntes Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Bereits kleinere Neubauten im Bereich Schieneninfrastruktur (bspw. Verbindungskurven) können davon betroffen sein. Regelmäßig betroffen sind größere Neubauvorhaben. Im ROV ist zwar verbindlich die Öffentlichkeit zu beteiligen. Das Verfahren hat jedoch keinen bindenden Charakter, sondern stellt lediglich eine Art gutachterliche Äußerung der zuständigen Landesbehörde dar.

Die Verpflichtung sowohl zu ROV wie auch zu PFV führt im hohen Maße zu mehrfachen Befassungen der Behörden und der Öffentlichkeit. Insbesondere nach einer intensiven frühen Beteiligung der Öffentlichkeit im Planungsprozess bei Großprojekten können unseres Erachtens die Belange der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren mitbehandelt werden.

- Der Entwurf zum Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich, wie er vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Länder- und Verbändeanhörung (BMVI) veröffentlicht wurde, umfasste ferner eine Präklusionsregelung. Zu dieser hat das BMVI auch ein Gutachten vorgelegt.

Dieses stellt nach unserer Einschätzung eine gute Grundlage dar, sich seitens des Bundestages nochmals mit den nationalen Möglichkeiten zu befassen, eine Präklusionsregelung einzuführen.

Auch außerhalb der beiden vorliegenden Gesetzentwürfe sehen wir noch gesetzgeberisches Potenzial zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Dieses betrifft Kompensationsmaßnahmen und Stichtagsregelungen:

- Bei Infrastrukturprojekten, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, müssen Kompensationsmaßnahmen erfolgen. In der Verwaltungspraxis wird derzeit mangels bundesweit einheitlicher Standards unterschiedlich gehandhabt, in welcher Entfernung vom Vorhaben und welcher Flächengröße und -qualität ein Ausgleich zu schaffen ist. Eine bundesweite Verordnung, würde erstmals einheitliche Standards schaffen. Dadurch würde sich die Planungssicherheit erhöhen.

Zu einer entsprechenden Bundeskompensationsverordnung (BKompV) wurde im September 2019 ein Entwurf des Bundesumweltministeriums (BMU) veröffentlicht, der von uns insgesamt positiv bewertet wird. Daher sollte zeitnah die zur BKompV erforderliche Kabinetts- und Bundestagserfassung erfolgen.

- In vielen Fällen verzögern sich insbesondere Großprojekte mit ihren ohnehin schon komplexen Genehmigungsverfahren aufgrund von Gesetzesänderungen. Grund hierfür ist, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf den Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen auch Gesetzesänderungen noch Eingang in die Planung finden, was regelmäßig zu zeitintensiven Umplanungen führt.

Bei einer Stichtagsregelung legt hingegen der Gesetzgeber fest, dass für die in der Vergangenheit begonnenen Sachverhalte weiterhin die alte Rechtslage anwendbar ist. Dies vermeidet Verzögerungen. Für einzelne Sachverhalte wird bereits von Stichtagsregelungen Gebrauch gemacht. Wir regen an, weitere Möglichkeiten gutachterlich bewerten zu lassen und überall, wo dies möglich ist, eine Stichtagsregelung aufzunehmen.

Ich würde mich freuen, wenn Sie diese Aspekte in Ihre Erwägungen einbeziehen können. Gerne werde ich im Rahmen der Anhörung dazu auch mündlich Rede und Antwort stehen.

Mit freundlichen Grüßen,

