

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)394-A

Stellungnahme zur 85. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 05.10.2020



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG **zum Investitions- beschleunigungsgesetz**



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Investitionsbeschleunigungsgesetz

Die Deutsche Bahn AG begrüßt das Investitionsbeschleunigungsgesetz genauso wie die vorhergehenden Gesetzgebungsinitiativen zur Planungsbeschleunigung. Dies betrifft vor allem Artikel 2 des Investitionsbeschleunigungsgesetz. Die Regelungen in Artikel 4 bewerten wir ebenfalls positiv.

Jedoch werden unseres Erachtens die für Schienenprojekte bestehenden europarechtlichen Spielräume nicht ausgeschöpft. Dies dämpft auch die Beschleunigungswirkung der begrüßenswerten Regelungen von Artikel 2.

Ferner könnte mit Anpassungen in Artikel 5 deutlich mehr Beschleunigungspotenzial realisiert werden. Dessen bisherige Regelungen würden nicht zu einer hier möglichen mehrjährigen Beschleunigung von Schienenprojekten führen.

Artikel 2 und 4 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit der Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Durch die neuen Regelungen im AEG wird ein breites Portfolio gleichermaßen bedeutsamer wie auch unumstrittener Vorhaben beschleunigt – Vorhaben im Rahmen der Digitale Schiene Deutschland (DSD), Bahnhofspunkte zur Herstellung von Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Lärmsanierung sowie kleinere bis mittlere Elektrifizierungsvorhaben.

Allerdings gehen wir davon aus, dass die letzteren beiden Vorhabentypen keine wesentliche Beschleunigungswirkung eintreten wird. Ursächlich hierfür ist die Regelung in § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG, wonach eine Feststellung eines Plan zu beantragen ist, wenn eine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehen kann. Eine solche standortbezogene bzw. eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall nach § 14a Abs. 2 und 3 UVPG besteht für die in § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 („Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung“) und Nr. 4 AEG („Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung“) aufgeführten Maßnahmen.

Sollte also allein die Möglichkeit einer Pflicht zur Durchführung einer UVP bestehen, ist seitens der DB die Feststellung des Planes zu beantragen ist, damit das Eisenbahn-Bundesamt die UVP-Pflicht prüfen und bei negativen Ergebnis das Verfahren wieder beenden kann.

In einem solchen Fall müssen die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet und der Antrag eingereicht werden. Im Regelfall stellt die Behörde dann fest, dass eine UVP und ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung nicht erforderlich ist. Entweder führt die DB dann das Verfahren aufgrund des bisherigen Aufwands doch durch oder sie bricht es ab und muss dann aber noch die Einzelgenehmigungen nach den einschlägigen Gesetzen einholen; der Planfeststellungsantrag wurde folglich „umsonst“ erstellt. Eine merkliche Beschleunigungswirkung ist damit nicht verbunden.

Die Beschleunigungswirkung von Artikel 2 könnte daher erheblich erhöht werden, wenn durch den Bundestag der Nr. 13 der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen würde. Danach wäre nur dann ein Antrag auf Planfeststellung zu stellen, wenn eine UVP-Pflicht besteht. Jedenfalls darf es kein Erfordernis geben, die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeiten zu müssen, sondern zunächst allein das Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht aufgrund eines vorgegebenen Standards zu prüfen.

Die Beschleunigungswirkung des Gesetzentwurfs könnte zusätzlich erhöht werden, wenn es auch zu Änderungen an Artikel 4 kommen würde. Den vorliegenden Artikel 4 begrüßen wir insofern, als durch diesen sich die Zahl der Projekte reduzieren wird, bei denen das Bestehen einer UVP-Pflicht zu prüfen ist. Jedoch werden nicht die europarechtlichen Möglichkeiten zum UVP-Verzicht ausgeschöpft. Diese Spielräume im Bereich Schiene werden am folgenden Sachverhalt sichtbar: Bei 90 Prozent der Vorhaben, für die derzeit eine zeitintensive Prüfung einer UVP-Pflicht obligatorisch ist, kommt man zum Ergebnis, dass keine UVP-Pflicht besteht.

Daher plädieren wir dafür, die von UVP-Prüfungen freien Vorhaben entsprechend den europäischen Vorgaben um alle Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht Schienenwege sind, zu erweitern.

Sollte der Entwurf hier jedoch nur so erweitert werden, dass weiterhin nicht alle europäischen Spielräume ausgeschöpft werden, regen wir an: Zumindest sollten mehr Vorhaben aus Artikel 2 von der UVP-Prüfungspflicht freigestellt werden. Hierdurch ließen sich zumindest Maßnahmen zur Lärmsanierungen und kleinere Elektrifizierungen beschleunigen. Ferner sollten dabei die Verpflichtungen zu UVP-Prüfungen auch bei Vorhaben mit einem Flächenbedarf unter 5.000 Quadratmeter und bei allen Kreuzungsbauwerken entfallen. Im Entwurf ist letzteres bereits für Bahnübergänge und Durchlässe geregelt, nach unserem Verständnis nicht jedoch für Brücken.

Artikel 5 – Änderung des Raumordnungsgesetz

In der vorliegenden Fassung würde dieser Artikel nicht dazu führen, dass es im Bereich der Schieneninfrastruktur zu einem Verzicht auf Raumordnungsverfahren kommt. Ein Beschleunigungseffekt von bis zu vier Jahren würde sich bei für den Deutschlandtakt notwendigen Neubauvorhaben erst dann ergeben, wenn der Entwurf die im Bereich Schiene bewährten Verfahren einer das gesamte Projekt umfassenden frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, die weit über die Anforderungen des § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz hinausgeht, auch bei Vorhaben mit möglichen raumbedeutsamen Konflikten positiv berücksichtigen würde.

Denn unabhängig von der Frage, ob und wie eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist, sieht der Entwurf für derartige Vorhaben weiterhin zeitintensive Raumordnungsverfahren vor. Schließlich sollen diese Verfahren weiterhin dann erfolgen, wenn das Risiko von raumbedeutsamen Konflikten besteht. In der Gesetzbegründung wird hierzu ausgeführt, dass derartige Konflikte „in der Regel auch dann vorliegen, wenn bei linienförmigen Infrastrukturvorhaben neben der Vorzugstrasse des Vorhabenträgers großräumige Trassenalternativen in Betracht kommen.“

Neben einer mehrjährigen Beschleunigung würde dieses auch die Verständlichkeit der zur Akzeptanzsteigerung notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern. Eine dreifache und sich über Jahre hinziehende Beteiligung würde durch ein von Doppelungen befreites zweistufiges Verfahren ersetzt. Daher sollte in den Regelungen des Entwurfs zum Raumordnungsgesetz ergänzt werden, dass im Bereich Schiene das Raumordnungsverfahren stets dann entfällt, wenn zuvor eine das Gesamtprojekt und mehrere Trassenvarianten umfassenden frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist.

Fazit und weitere Gesetzgebungsbedarf zur Beschleunigung von Investitionen

Abschließend ist zu betonen, dass entsprechende Anpassungen am Entwurf zum Investitionsbeschleunigungsgesetz neben diesem Vorteil bei der Öffentlichkeitsbeteiligung auch keine Nachteile für den Umweltschutz mit sich brächten. Unter anderem die für den Artenschutz und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft relevanten naturschutzrechtlichen Vorgaben gelten unverändert. Zudem würde die zum Klimaschutz notwendige infrastrukturelle Kapazitätssteigerung in der Schieneninfrastruktur beschleunigt umgesetzt.

Wegen dieser Klimaschutzrelevanz sollten seitens des Bundestages weiterhin alle Möglichkeiten zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren genutzt werden. Zu begrüßen ist daher die Nr. 33 der Stellungnahme des Bundesrats zum vorliegenden Gesetzentwurf. Hier wird die Bundesregierung gebeten, die Regelungen des pandemiebedingten Planungssicherstellungsgesetz zu evaluieren und aus diesen dann insbesondere Regelungen zur Digitalisierung der Genehmigungsverfahren in das Verfahrensrecht zu übernehmen und damit zu entfristen.

Ferner würden wir es begrüßen, wenn zeitgleich durch die Bundesregierung auch geprüft würde, welche gesetzgeberische Möglichkeiten zur gesetzlichen Stichtagsregelung bestehen. Diese würde insbesondere bei Großprojekten zeitintensive Umplanungen vermeiden.

Zur Vermeidung von zeitintensiven Abstimmungen mit Genehmigungsbehörden empfehlen wir zudem verbindliche Standards zum Artenschutz.