



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG  
**zum Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**



# Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

## 1. Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich zum vorliegenden Gesetzentwurf zu äußern. Die im Gesetzesentwurf zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren im Bereich der Schiene vorgesehenen Regelungen sind zu begrüßen. Sie sind geeignet, zur notwendigen Halbierung der Verfahrensdauer und damit zu einer spürbaren Beschleunigung beizutragen.

Besonders hervorzuheben sind dabei bspw. die Regelungen zur Digitalisierung, da diese dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine papierlose Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglichen. Zeitaufwendige Medienbrüche für die digital eingereichten Unterlagen werden so vermieden. Ebenso positiv sind die Regelungen, die ein überragendes öffentliches Interesse für Schienenvorhaben festlegen sowie beschleunigende Fristen für Planfeststellungsverfahren einführen. Auch die Berücksichtigung der Projektmaßnahmen des Deutschlandtakts ist zu begrüßen.

Zugleich sollten weitere Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) mit dem Entwurf umgesetzt werden:

- (1) Der Anwendungsbereich aller vorgesehenen und durchweg beschleunigenden Regelungen sollte generell auf das gesamte Baugeschehen in der Eisenbahninfrastruktur bzw. um weitere Sachverhalte in den Projekten erweitert werden.

Aufgrund ihrer deutlichen Beschleunigungswirkung sollten die vorgesehenen Regelungen zum überragenden öffentlichen Interesse (§ 1 Abs. 3 BSWAG) und zugunsten von Fristen in der Planfeststellung (§ 20 AEG), sich nicht wie vorgesehen allein auf Vorhaben des Bedarfplans Schiene bzw. auf das hiesige transeuropäische Schienennetz beschränken, sondern sich auf das gesamte Baugeschehen bzw. das gesamte Schienennetz erstrecken. Damit wären auch alle in den Bereichen Generalsanierung, Digitalisierung, Nahverkehr und Instandhaltung erfasst.

Beim überragenden öffentlichen Interesse würde damit jener Regelung entsprochen, die die BKS nach Vorbild der Erneuerbaren Energien empfohlen hat. Unabhängig von der Art der öffentlichen Finanzierung wären damit stets alle Projekte erfasst, die zur Kapazitätssteigerung führen. Im Nahverkehr der Ballungsräumen wird diese wegen der erwarteten Nachfragezuwächse durch das Deutschlandticket erforderlich.

- (2) Der Entwurf sollte insbesondere um jene Empfehlungen der BKS zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren erweitert werden, die geeignet sind, die ebenfalls von der BKS empfohlene Generalsanierung im Hochleistungsnetz zu beschleunigen.

Dies sind v.a. die Vorschläge zur Planrechtsfreistellung auch bei der Bündelung von Baumaßnahmen und zur Erweiterung des bestehenden Katalogs von planrechtsfreien Modernisierungsmaßnahmen in § 18 Abs. 1a AEG. Ergänzend zu den Empfehlungen der BKS sollte auch zur Beschleunigung der Generalsanierung geregelt werden, dass das EBA auch dann die zuständige Genehmigungsbehörde nach § 4 Abs. 6 AEG (Umweltbereich) ist, wenn die Baustelleneinrichtungsflächen sich nicht auf Eisenbahnbetriebsflächen befinden. Hierdurch wird eine verfahrensverzögernde Zuständigkeitsaufspaltung zwischen EBA und Landesbehörden für Baustellenflächen vermieden.

Auch sollte der Gesetzentwurf um die BKS-Vorschläge zugunsten der Schaffung von Standards im Artenschutz und des Verzichts auf Raumordnungsverfahren ergänzt werden. Sie orientieren sich jeweils an bewährten Vorbildern im Energiesektor. Die Standards im Artenschutz würden einschließlich Generalsanierung das gesamte Baugeschehen in der Schieneninfrastruktur beschleunigen. Der Verzicht auf Raumordnungsverfahren würde in den betreffenden Neubauprojekten zu einer mehrjährigen Beschleunigung führen.

## 2. Im Einzelnen:

### 2.1 Erweiterung des Anwendungsbereichs von Regelungen

Einige der vorgesehenen Regelungen des Gesetzesentwurfs sind auf alle Eisenbahninfrastrukturvorhaben auszuweiten. Andere Regelungen müssen erweitert werden, um ihr beschleunigendes Potenzial ausschöpfen zu können.

#### **Artikel 4, Nummer 1 bzw. BKS-Empfehlung Cluster 5.1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG neu) – Überragendes öffentliches Interesse:**

Die Regelung zum überragenden öffentlichen Interesse wird mit der auch aus Klimaschutzgründen mit der notwendigen Kapazitätssteigerung in der Eisenbahninfrastruktur und dabei gegebenenfalls notwendigen natur- und artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen begründet.

Gleichwohl erstreckt sich die Regelung bei weitem nicht auf alle Baumaßnahmen, die zur Kapazitätssteigerung beitragen und bei denen die Notwendigkeit zu solchen Ausnahmegenehmigungen entstehen kann. Die Regelung betrifft allein den Bedarfsplan Schiene und damit nur auf eines der zahlreichen Programme zur Kapazitätssteigerung.

Insbesondere folgende kapazitätssteigernden Programme und Projekte sind nicht erfasst:

- Die Generalsanierungen im Hochleistungsnetz
- Die Digitalisierung des Gesamtnetzes durch die Digitale Schiene Deutschland (DSD)
- Die Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Ballungsräumen (bspw. finanziert aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus der Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV))

Da geschützte Arten, v.a. Reptilien, Anlagen der Eisenbahninfrastruktur häufig als Sekundärlebensraum nutzen, kann selbst bei Ersatzinvestitionen die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung entstehen.

Aufgrund dieser Hintergründe empfiehlt die BKS als eigenes Handlungsfeld (Cluster 5.1) durch Ergänzung des § 1 AEG klarzustellen, dass generell der Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient. Eine derartige Regelung entspräche mehreren Beschleunigungsregelungen im Energiesektor – insbesondere dem § 2 Satz 1 EEG 2021. Nur diese Ergänzung des AEG kann sicherstellen, dass unabhängig von der Finanzierungsart stets alle zur Kapazitätssteigerung erforderlichen Projekte beschleunigt werden.

Zur weiteren Erhöhung der Beschleunigungswirkung sollte der Klimaschutzaspekt gestärkt und die Regelung mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verzahnt werden. Entweder im § 1 AEG oder durch Ergänzung der den Klimaschutz bereits umfassenden Gesetzesbegründung sollte daher festgestellt werden, dass Maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur den Zielen des KSG entsprechen.

Damit würden Planungsverzögerungen vermieden werden, die aktuell speziell bei Großprojekten dadurch entstehen, dass zu klären ist, ob und inwieweit die Klimaverträglichkeit der Eisenbahninfrastrukturmaßnahme entsprechend dem Berücksichtigungsgebot von § 13 KSG durch den Vorhabenträger geprüft und nachgewiesen werden muss.

#### **Artikel 3, Nummer 6 (§ 20 AEG) - Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im TEN-Netz:**

Sowohl die 4-Jahres-Frist für Planfeststellungsverfahren, die auch durch das EBA zu beteiligende Behörden erfassende Priorisierungsvorgabe als auch die 4-Monatsfrist für die Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen haben jeweils eine deutliche Beschleunigungswirkung.

Daher sollten beide Fristen auf alle Eisenbahn-Vorhaben ausgedehnt und nicht auf TEN-Projekte beschränkt werden und unabhängig von den Gesamtkosten gelten. Vergleichbare Fristen-, Priorisierungsregelungen erscheinen des Weiteren sinnvoll für planrechtsfreie Vorhaben iSv. §

18 Abs. 1 S. 4, § 18 Abs. 1a AEG. Sie bedürfen zwar keiner Entscheidung gem. § 18 Abs. 1 AEG, aber es sind mitunter zahlreiche umweltrechtliche Genehmigungen einzuholen.

Etwaige Verfahren für diese kleineren Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollten auch beschleunigt werden. Schließlich tragen gerade derartige Projekte zur Kapazitätssteigerung bei bzw. sind – wie die Maßnahmen der Generalsanierung in den Hochleistungsnetzen zeigen – für den Erhalt und den störungsfreien Betrieb der Eisenbahnen von essentieller Bedeutung. Wie bereits ausgeführt, sind in allen Projektarten v.a. aufgrund des Artenschutzes regelmäßig behördliche Abstimmungen erforderlich. Auch wegen weiterer umweltfachlicher Prüfungen (bspw. zu Wasserrechten und zu Kompensationsmaßnahmen), wie auch aufgrund des Denkmalschutzes sind diese regelmäßig im gesamten Baugeschehens zu erwarten.

Zudem sollte anstelle der 4-Jahres-Frist sollte eine 3-Jahres-Frist geregelt werden. Durch die in § 20 Abs. 3 AEG vorgesehene Verlängerungsmöglichkeit wird Sonderfällen ausreichend Rechnung getragen. Diese ist jedoch zu unbestimmt formuliert und birgt das Risiko, dass die neue Fristenregelung häufig nicht greifen wird. Deshalb sollte die Verlängerungsmöglichkeit entweder in der Gesetzesbegründung konkretisiert oder im Gesetz auf maximal 1 Jahr begrenzt werden.

Weiterhin sollte die Beschleunigungswirkung der 4-Monats-Frist für die Vollständigkeitsprüfung erhöht werden. Kommt das EBA dabei zum Ergebnis einer noch nicht erforderlichen Reife der Unterlagen, sollte gesetzlich durch eine Ergänzung des § 20 Abs. 2 Satz 2 AEG im Entwurf sichergestellt werden, dass diese Entscheidung hinreichend begründet wird. Die Vorhabenträger benötigen gerade in solchen Fällen eine eingehende Begründung, um die Unterlagen schnellstmöglich anforderungsgerecht ändern oder ergänzen zu können. Ohne diese Ergänzung besteht auch hier das Risiko eines Nichtgreifens einer sinnvollen Regelung.

Um so früh wie möglich von den Beschleunigungswirkungen dieser Regelungen zu profitieren, sollte ferner der maßgeblicher Stichtag nicht der 10.08.2023 sein, sondern der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

### **Artikel 3, Nummer. 5 (§ 18g AEG) - Stichtagsregelung für Verkehrsprognosen:**

Mit dieser Regelung werden die Anwendungsmöglichkeiten der in der letzten Legislatur zum Sachverhalt Verkehrsprognose geschaffenen Stichtagsregelungen erweitert, was zu begrüßen ist. Ohne Änderungen kann diese Regelung ihr Beschleunigungspotenzial jedoch nicht hinreichend entfalten.

Ferner besteht jedoch nicht nur aufgrund einer neuen Verkehrsprognose das Risiko von zeitintensiven Umplanungen. In vielen Fällen verzögern sich insbesondere Großprojekte mit ihren ohnehin schon komplexen Genehmigungsverfahren aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich ist hierfür, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf die Rechtslage im Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen Gesetzesänderungen bis zum Erlass der Genehmigung noch über Umplanungen Eingang in die Antragsunterlagen finden. Mit gesetzlichen Stichtagsregelungen könnte hingegen festgelegt werden, dass für in der Vergangenheit begonnenen Sachverhalte weiterhin die alte Rechtslage anwendbar ist.

Vor diesem Hintergrund sollte die Beauftragung eines grundsätzlichen Gutachtens erfolgen, das Empfehlungen für weitere Stichtagsregelungen / Gesetzgebungsschritte (insbesondere für den Naturschutz) erarbeitet. Die Empfehlungen könnten dann im AEG oder alternativ im sektorübergreifenden Planungsrecht (bspw. im Verwaltungsverfahrensgesetz) umgesetzt werden.

Bis dahin ist für ausreichende Übergangsregelungen in neuen Gesetzen zu sorgen und es sollte die Beschleunigungswirkung der vorgesehenen Stichtagsregelung für Verkehrsprognosen wie folgt gesteigert werden:

- Es sollten alle Aspekte, für die die Verkehrsprognose relevant ist, insbesondere die erschütterungstechnischen Untersuchungen, in den Anwendungsbereich der Regelung integriert werden. Da die Regelung für andere Aspekte als den Lärmschutz nicht analog herangezogen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.10.2020 – 7 A 9.19), würde eine Änderung und Neuauslegung der Unterlagen (erschütterungstechnische Untersuchungen, aber auch z.B. der artenschutzrechtliche Fachbeitrag) bei sich ändernden Zugzahlen weiterhin erforderlich. Gestrichen werden sollte zudem das Kriterium, wonach die Grenzwerte der 16. BImSchV

nicht überschritten werden dürfen. Andernfalls ist – aufgrund der bereits gewonnenen Erfahrungen mit § 18g – der Anwendungsbereich der Stichtagsregelung des § 18 Abs. 1 AEG im Entwurf für die Praxis sehr gering.

- Weiterhin sollte auf die Vorgabe von § 18g Abs. 2 Satz 2 AEG im Entwurf verzichtet werden, wonach der Träger des Vorhabens die Öffentlichkeit frühzeitig über Änderungen der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu unterrichten hat. Vielmehr sollte das EBA die Öffentlichkeit unterrichten. Denn zu diesem Zeitpunkt ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung des Vorhabenträgers bereits abgeschlossen und das EBA führt das förmliche Verfahren. Eine parallele Information sollte auch mit Blick auf die Akzeptanz von Teilnehmungsformaten vermieden werden.
- Die Regelung sollte dahingehend präzisiert werden, dass es sich bei der einschlägigen Verkehrsprognose um die Verkehrsprognose gemäß geltendem Bedarfsplan handelt, soweit und solange nicht anderweitig gesicherte Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung vorliegen und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) entsprechend angepasst wurde.
- Darüber hinaus lässt die Regelung in Verbindung mit der Gesetzesbegründung noch zwei Fragen offen und erzeugt damit Rechtsunsicherheit. Es nicht geregelt, mit welchem Verfahren nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch einmal über den Lärmschutz auf Basis der neuen Verkehrsprognose zu entscheiden ist (bspw. mit Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG mit voraussichtlich erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung). Nicht eindeutig ist, ob das EBA in Fällen des § 18g Abs. 2, 3 AEG im Planfeststellungsbeschluss zunächst auch über den Lärmschutz auf Basis der alten Verkehrsprognose entscheidet oder erst im Nachgang, dann nunmehr auf Basis der neuen Verkehrsprognose. Für Letzteres spricht der Gesetzeswortlaut ("vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmversorgung"), für Ersteres die Gesetzesbegründung. Diese sollte entsprechend des Gesetzes gefasst werden.

### **Art. 3, Nr. 3 (§ 18a AEG) – Digitalisierung der Genehmigungsverfahren:**

Die deutliche Beschleunigungswirkung dieser insbesondere zur Digitalisierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Regelungen sollte noch weiter verstärkt werden. Hierzu sollte generell das bewährte Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) entfristet und in das Planrecht überführt werden. Dabei sollte dann insbesondere die bestehende Möglichkeit zur Durchführung des Erörterungstermins als Video- oder Telefonkonferenz in vereinfachter Form entfristet werden.

Da die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Internet den Zugang zu den Informationen erheblich erleichtert, sollten zudem die derzeit zwischen zwei Wochen bis drei Monate betragenden Äußerungsfristen für Öffentlichkeit und Behörden einheitlich vier Wochen (ab Ende der Auslegung der Unterlagen) betragen.

## **2.2 Ergänzung weiterer Beschleunigungsvorschläge**

### **Artikel 3, neue Nummer bzw. BKS-Cluster 2.4, Maßnahme 1 (§ 18 Abs. 1 AEG) - Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben:**

Mit dieser Empfehlung der BKS sollen die Anwendungsmöglichkeiten der in der letzten Legislatur geschaffenen Möglichkeiten Vorhaben planrechtsfrei umzusetzen, erweitert werden. Ferner würden die bereits vorhandenen planrechtsfreien Tatbestände gerade für die geplanten Generalsanierungen praxisgerechter formuliert werden. Dadurch können dann insbesondere kleine und mittlere Maßnahmen ohne Planfeststellung oder Plangenehmigung schneller durchgeführt werden.

Speziell für die Generalsanierungen, wäre die bestehende Regelung praxisgerechter, wenn folgende BKS-Empfehlung umgesetzt würde: „Sinnvoll für eine Planungsbeschleunigung ist darüber hinaus, dass die Planrechtsfreistellung im Sinne von § 18 Abs. 1a AEG auch für die Fälle gilt, in denen eine Maßnahme im Sinne von § 18 Abs. 1a AEG in einem Zusammenhang mit einem im übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben

durchgeführt wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang.“

Entsprechend diesen beiden Empfehlungen der BKS hierzu sollte § 18 Abs. 1a AEG wie folgt gefasst werden (Änderungen in Rot):

(1a) Für folgende **Einzelmaßnahmen Vorhaben**, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plange-  
nehmigung, ~~sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht;~~  
**gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:**

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken **sowie die Errichtung der erforderlichen Bahnstrom- und 50Hz-Energieversorgungsanlagen, sofern diese unmittelbar der Versorgung der betreffenden Strecke dienen**
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherheitstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), **einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, -übergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen**  
**2a) die Errichtung von Stelleinheiten (z.B. Signalen) und dafür notwendige bauliche Anlagen,**
3. der ~~barrierefreie~~-Neu- oder Umbau, die Erhöhung oder die ~~Verlängerung~~ **Anpassung** von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge, Aufzügen), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,
5. die Herstellung von Überleitstellen **insbesondere** für Gleiswechselbetriebe,
6. **die Errichtung von Kreuzungsgleisen**
7. **der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,**
8. ~~6.~~ **die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter.**
9. **Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,**
10. **Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 m in der Horizontalen und 0,50 m in der Vertikalen,**
11. **Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 m (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 m<sup>2</sup>**

Die Notwendigkeit der Erweiterung des § 18 Abs. 1a AEG sei hier exemplarisch anhand der Themen Elektrifizierung und Bahnhöfe erläutert. Mit der Ergänzung von Ziffer 1 wäre auch die jeweils notwendige Heranführung von elektrischer Energie an die neue Oberleitung erfasst.

Eine Erneuerung einer Personenunterführung an Bahnhöfen ist aktuell nur bis einer Lageänderung von 5 m planrechtsfrei ist. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben (bspw. zur Barrierefreiheit) und mit dem Bund abgestimmten technischen Regelwerk können diese jedoch oft nicht mehr in weitgehend gleicher Lage, Größe, Ausformung errichtet werden. Das führt dazu, dass einfache Ersatzbauten eines bis zu 3 Jahre langen Planrechtsverfahren bedürfen. Dieses würde durch die vorgeschlagene Ergänzung der Ziffer 3 des § 18 Abs. 1a AEG vermieden werden.

### **Artikel 3, neue Nummer (§ 4 Abs. 6 AEG) – Zuständigkeit des EBA für Baustellen**

Nach § 4 Abs. 6 AEG ist das EBA auch für die Erteilung von diversen umweltrechtlichen Genehmigungen im Hinblick auf die Errichtung, Änderung und Unterhaltung von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes zuständig. Bei Baustellen/Baustelleneinrichtungsflächen (z.B. zur Lagerung von Baumaterialien), die nicht auf Eisenbahnbetriebsflächen liegen, ist jedoch das EBA nicht zuständig.

In der Praxis führt dies zu einer gespaltenen Zuständigkeit für Baustellen auf Eisenbahnflächen einerseits und auf sonstigen Flächen andererseits. Geteilte Zuständigkeiten zwischen EBA und Landesbehörden für eine zusammenhängende Baumaßnahme erschweren die Abstimmungen mit den Fachbehörden und die Einholung etwaiger notwendiger Genehmigungen beim planrechtsfreien Bauen erheblich und führen daher auch zu Projektverzögerungen. Diese Thematik wird insbesondere bezogen auf die baulich gebündelten Generalsanierungen im Hochleistungsnetz, die vielfach planrechtsfrei durchgeführt werden sollen, besonders bedeutsam.

Daher sollte Satz 1 des § 4 Absatz 6 AEG dahingehend ergänzt werden, dass dieser Satz auch Baustelleneinrichtungsflächen erfasst, die mit Eisenbahnbetriebsanlagen räumlich und funktional zusammenhängen. Alternativ könnte auch ein Satz 2 ergänzt werden. Dieser sollte regeln, dass Satz 1 auch gilt für Baustelleneinrichtungsflächen zur Errichtung, Änderung und Unterhaltung der Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes, wenn diese in einem engen räumlichen und betrieblichen Zusammenhang zur Eisenbahnbetriebsanlage stehen.

Eine solche Regelung hätte ganz erhebliche Beschleunigungswirkung für die notwendige Kapazitätssteigerung.

### **Neuer Artikel zur Änderung des Naturschutzrecht bzw. BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 6 - Standardisierung Artenschutz**

Die BKS empfiehlt hinsichtlich des Artenschutzrechts, dass die Anforderungen an die Erfassung und Populationsabschätzung sowie an die als geeignet anerkannten naturschutzfachlichen Maßnahmen entweder im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) oder in einer Rechtsverordnung standardisiert werden. Aufgrund der oben dargestellten regelmäßigen artenschutzrechtlichen Betroffenheiten würden derartige Standards insgesamt das Baugeschehen in der Schieneninfrastruktur beschleunigen.

Bei den hierzu notwendigen Gesetzesänderungen sollte dabei ein Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 mit umgesetzt werden. Es wurde sich dazu verständigt, stärker als bisher naturschutzrechtliche Kompensationen durch Ersatzgeldzahlungen anstatt einer Realkompensation in der Verantwortung des Vorhabenträger erfolgen zu lassen. Über die Ersatzzahlungen mehrerer Vorhabenträger können dann Naturschutzmaßnahmen besser gebündelt durchgeführt werden. Die Bündelung führt zu deutlich wirksameren Kompensationsmaßnahmen wie auch zur Planungsbeschleunigung beim Vorhabenträger.

Die daher sehr sinnvolle Verständigung sollte durch eine Änderung von § 13 BNatSchG zugunsten eines Vorrangs für schuldbefreiende Zahlungen – ausgestaltet als Wahlrecht des Vorhabenträgers – geändert werden. Aktuell sind diese nur nachrangig, sofern eine Realkompensation durch den Vorhabenträger nicht möglich ist.

### **Neuer Artikel zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsrecht (v.a. Änderung von § 3 EKrG) bzw. BKS-Cluster 1.1., Maßnahme 3 - Weiterentwicklung des Eisenbahnkreuzungsrechts**

Zur Beschleunigung der im gleichen Cluster empfohlenen Generalsanierungen empfiehlt die BKS mehrere Beschleunigungsmaßnahmen im Eisenbahnkreuzungsrecht. Durch Änderung des Eisenbahnkreuzungsrechts (§ 3 EKrG) soll dabei auch die Voraussetzung geschaffen werden, dass generell bei noch näher zu definierenden Kriterien ein Anspruch auf Beseitigung eines Bahnübergangs (BÜ) besteht. Diese Empfehlung der BKS sollte für bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wie folgt umgesetzt werden.

Bei einer Streckenbelastung über 100 Zügen pro Tag sollte das EIU für alle BÜ eine Ersatzlösung (z.B. Eisenbahnüberführung, Straßenüberführung, ersatzlose Auflassung, Wegebaumaßnahmen zur Verlegung des Verkehrs an eine andere Kreuzung) planen. Der Straßenbaulastträger sollte dabei mitwirken, umzusammen mit dem EIU binnen 12 Monaten um eine Lösung zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt dann innerhalb von 15 Jahren nach Mittelverfügbarkeit insbesondere in Bündelung mit Generalsanierungen oder zusammen mit anderen Baumaßnahmen des EIU innerhalb von 15 Jahren.

Im EKrG ist dabei das Kriterium der Streckenbelastung verbindlich sowie die Planung durch das EIU als Soll-Vorgabe zu EKrG geregelt werden. Auf entsprechend Strecken würde damit für bestehende BÜ de facto jene Vorgabe übertragen, die bereits für neue Kreuzungen mit Schienenbahnen in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und dem EKrG geregelt ist. Ferner besteht bisher keine gesetzliche Regelung, von welchem Kreuzungsbeteiligten die Planung der Beseitigung des BÜ vorzunehmen ist.

In der vergangenen Legislatur sind zwar die kommunalen Straßenbaulastträger vom ihrem Kostendrittel nach § 13 EKrG befreit worden, übernehmen sie die Planung führt diese dennoch zu finanziellen Belastungen. Gerade kleinere Gemeinden gehen dabei gemessen an ihren Einnahmen in relativ hohem Umfang in eine Vorfinanzierung. Aufgrund der in 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) eisenbahnkreuzungsrechtlich auf 20 Prozent begrenzten Planungskostenspauschale gehen zudem sie das Risiko ein, dass sie nicht alle kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund, das Land und das EIU refinanziert bekommen.

Die dabei vorgeschlagene lediglich als Soll-Vorgabe gefasste Planung des EIU beschleunigt deutlich die notwendigen Abstimmungen, lässt jedoch genügend Spielräume um aufgrund örtlicher Gegebenheiten auch hiervon abweichen zu können. So kann auch verkehrsträgerübergreifend ein Optimum an Maßnahmenbündelung erzielt werden.

Schließlich ist es aus fachlicher Sicht sinnvoll, wenn Straßenbaulastträger und EIU ihre Anlagen jeweils selbst planen soll. Diese betrifft vor allem die Fälle, wo seitens des Straßenbaulastträgers eine Bündelung mit weiteren, jedoch nicht kreuzungsbedingten Straßenbaumaßnahmen geplant wird. Andererseits schafft diese geteilte Planung während der Planungsphase, wie auch in der Realisierungsphase zusätzliche Schnittstellen und zeitlichen Mehraufwand.

### **Artikel 3, neue Nummer bzw. BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 4 (Ergänzung des AEG) - Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die BKS empfiehlt eine Ergänzung des Raumordnungsrechts dahingehend, dass im Bereich Eisenbahn das gutachterliche und der Planfeststellung vorgelagerte Raumordnungsverfahren stets dann entfällt, wenn zuvor eine das Gesamtprojekt und mehrere Trassenalternativen umfassende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist. Eine Vorbild-Regelung stellt § 28 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) bei den Übertragungsnetzen dar.

Bereits kleinere Neubauvorhaben wie Verbindungskurven können von einem Raumordnungsverfahren betroffen sein, dessen Dauer sich dann einschließlich der Vorbereitung seitens des Vorhabenträgers auf ein bis vier Jahren erstrecken kann.

### **Artikel 3, neue Nummer (Ergänzung von § 17 AEG) – Harmonisierung der Regelung zu Vorarbeiten**

Hinsichtlich der bestehenden Regelung im § 17 AEG zur Gestattung der Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung eines Vorhabens sollte nach Vorbild von § 44 Absatz 2 Satz 2



Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) klargestellt werden, dass der Vorhabenträger bereits vor einer Weigerung des Eigentümers oder Nutzungsberechtigten einen Antrag bei der Behörde auf Erlass einer Duldungsanordnung stellen kann.

Analog § 44 Absatz 2 Satz 3 EnWG sollte dabei auch die Möglichkeit geschaffen werden, eine Duldungsanordnung durch Allgemeinverfügung zu erlassen und sie öffentlich bekannt zu geben. Und analog § 44 Absatz 4 EnWG sollte § 17 AEG um eine Regelung ergänzt werden, dass Rechtsbehelfe gegen Duldungsanordnungen keine aufschiebende Wirkung haben.

Gerade bei Großprojekten sind in der überwiegenden Zahl der Fälle Duldungsanordnungen durch das EBA erforderlich, da mit den Betroffenen keine Einigung erzielt werden kann. Diese Regelung des § 44 EnWG, die damit auf die Eisenbahninfrastruktur übertragen würden, war im vergangenen Jahr im Rahmen des „Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts im Zusammenhang mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm und zu Anpassungen im Recht der Endkundenbelieferung“ erlassen. Zuvor waren § 44 EnWG und § 17 AEG quasi wortgleich.

### **Artikel 3, neue Nummer (Ergänzung von § 18 Absatz 2 AEG) – Harmonisierung der Regelungen zur vorläufigen Anordnung**

In der vergangenen Legislatur wurde durch § 18 Absatz 2 Nr. 1 bis 4 AEG die Möglichkeit geschaffen, nach Einleitung der Planfeststellung eine vorläufige Anordnung mit der Festsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zu beantragen. Diese Regelung sollte dahingehend erweitert werden, dass bereits vor erteilter Genehmigung mit der Errichtung und nicht nur mit vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen begonnen werden kann.

Ferner sollte die Voraussetzung, dass die Maßnahmen reversibel sein müssen, gestrichen werden. Ebenso sollte die Voraussetzung im § 18 Absatz 2 Nr. 2 AEG, dass sie im öffentlichen Interesse liegen müssen, durch das berechtigte Interesse des Vorhabenträgers ersetzt werden. Könnte auch dann vorzeitig mit der Errichtung begonnen werden, wenn die Maßnahme nicht reversibel ist und der vorzeitige Beginn „nur“ im Interesse des Vorhabenträgers liegt, hätte dies ein deutlich weitergehendes zeitliches Einsparpotential.

Im Industrie- und Energiesektor hat sich dies bereits nach § 8a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. § 44c EnWG bewährt.

## **2.3. Klarstellungen bestehender oder vorgesehener Regelungen**

### **Artikel 3, neue Nummer bzw. BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 2 (Ergänzung des AEG) – Klarstellung zur Stärkung der Plangenehmigung**

Zum stärkeren Verzicht auf Planfeststellungsverfahren empfiehlt die BKS die Anwendungsmöglichkeiten der schnelleren Plangenehmigung durch eine gesetzliche Konkretisierung zu stärken. Ziel dieser Konkretisierung sollte es dabei sein, dass nur in nötigen Fällen die Einwilligung der Betroffenen eingeholt wird.

### **Artikel 3, Nr. 6 (§ 20 AEG neu) – Klarstellung zur Projektreife:**

Im Gesetzestext oder in der Gesetzesbegründung sollte klargestellt werden, dass § 20 Absatz 2 Satz 2 AEG immer gilt, wenn die Antragsunterlagen nicht bescheidungsfähig sind und der Antragsteller noch Informationen, Dokumenten, Stellungnahmen beibringen muss.

Damit würde die Regelung eindeutig auch jene Fälle erfassen, in denen das Projekt an sich zwar die vorgeschriebene erforderliche Reife aufweist, jedoch aufgrund dort noch fehlender Informationen die betreffenden Antragsunterlagen selbst noch nicht.

### **Artikel 3, neue Nummer (§ 21 und 22 AEG) – Klarstellung zum Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz**

In der vorherigen Legislatur wurde mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) auch für ausgewählte Eisenbahnvorhaben die Möglichkeit geschaffen, diese alternativ durch ein Maßnahmengesetz zuzulassen, dem ein vom EBA durchzuführendes obligatorisches Verfahren

(ähnlich einem Planfeststellungsverfahren) vorangeht. Das Gesetz würde dann an die Stelle des Planfeststellungsbeschlusses treten.

Vor dem Hintergrund dieser neuen Alternative sollte jeweils klargestellt werden, dass die bestehenden eisenbahnrechtlichen Regelungen zur vorzeitigen Besitzeinweisung (§ 21 AEG) und zur Enteignung (§ 22 AEG) auch auf für eine Zulassung auf Grundlage des MgvG anwendbar sind.

### **Artikel 9, Nr. 1 (§ 23 InvKG) – Klarstellung zur erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG**

In § 23 InvKG soll durch Änderung auf § 18e AEG insgesamt verwiesen werden. Dies schließt einen Verweis auf § 18e Abs. 1 AEG ein. § 18e Abs. 1 AEG regelt die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG; sie gilt bislang nur für die in der Anlage 1 zum AEG aufgeführten Vorhaben. Um Zweifelsfragen zu vermeiden, ist in der Gesetzesbegründung klarzustellen, ob die erstinstanzliche Zuständigkeit damit auch auf die Schienenvorhaben gem. Anlage 4 Abschnitt 2 des InvKG ausgeweitet werden soll.

## **2.4. Nutzung des bestehenden Rechtsrahmens zur Beschleunigung**

Von der BKS werden auch Beschleunigungsmaßnahmen empfohlen, die umgehend umgesetzt werden können. Zu diesen wurde schließlich festgestellt, dass sie keiner Gesetzgebung bedürfen. Diese Empfehlungen betreffen überwiegend die den Genehmigungsverfahren vorgelagerten Finanzierungsverfahren sowie Realisierungsphase der Vorhaben.

Aus diesen Empfehlung sollten folgende zwei Maßnahme prioritär umgesetzt werden. Mit ihnen ließen sich sowohl hohe Beschleunigungs- wie auch hohe Kostensenkungseffekte realisieren.

### **Cluster 2.5 - Verzicht auf NKV-Bewertung**

Zur Beschleunigung der Finanzierungsverfahren empfiehlt die BKS in diesem Cluster in mehrfacher Hinsicht auf komplexe Berechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) zu verzichten. Es wird der NKV-Verzicht bei Elektrifizierungsmaßnahmen sowie bei Netzresilienz bzw. kleineren und mittleren Maßnahmen empfohlen. Letzteres ist sind auch im Rahmen der Generalsanierung vorgesehen.

Entsprechend vereinfachte haushaltsrechtliche Wirtschaftkeitsuntersuchungen haben sich bereits Rahmen der SPNV-Maßnahmen bewährt, die aus der Anlage 8.7 finanziert werden. Bspw. ist hier für durch die Länder gemeldete Streckenmaßnahmen lediglich eine Querschnittsbelastung im SPNV von mindestens 1000 Reisenden/km je km-Betriebslänge nachzuweisen.

Als dritte Maßnahme in diesem Cluster wird für den Bedarfsplan Schiene der Entfall einer erneuten der NKV-Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen empfohlen. Diese Empfehlung zugunsten des Verzicht auf Doppelprüfungen sollte speziell für dem Hintergrund der gebündelt erfolgten NKV-Bewertungen für den Deutschlandtakt umgesetzt werden. Auch derartige gebündelte NKV selbst, wie zuvor auch für das 740m-Netz erfolgt, beschleunigen deutlich.

### **BKS-Cluster 4.2., Maßnahme 1 - Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“**

Im gemeinsam mit der Bauwirtschaft entwickelten „Partnerschaftsmodell Schiene“ erfolgt die Zusammenführung aller Projektbeteiligten bereits in der Planungsphase. Hierdurch können die Partnerinnen und Partner ihre volle Leistungs- und Innovationsfähigkeit auf die Optimierung, die schnelle Umsetzung sowie den effizienten Betrieb des Bauvorhabens fokussieren.

Über diese frühzeitige Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten kann bei komplexen Bauvorhaben sowohl die Geschwindigkeit der geplanten Maßnahmen als auch die Qualität erhöht, die Kapazitäten geschont und gleichzeitig die Kosten optimiert werden.

Entsprechend dem Umsetzungsvorschlag der BKS hierzu sollten insbesondere die 10 hierzu von der BKS bereits aufgelisteten Großprojekten mit dem Modell umgesetzt werden und es generell als haushaltsrechtlich zulässig eingestuft werden.