



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Mit der E-Mail vom 19. April 2023 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft um Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes 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 bis zum 26. April 2023 gebeten. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft dankt für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Gesetzentwurf.¹

Das Bundesverkehrsministerium will die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich deutlich beschleunigen und damit ein Ziel aus dem Koalitionsvertrag umsetzen. Wir begrüßen diese Absicht, denn von der Planung bis zur Fertigstellung von Schieneninfrastrukturprojekten vergehen in Deutschland oft Jahrzehnte. Die Folgen sind erhebliche Kostensteigerungen, anhaltende Kapazitätsengpässe im Schienennetz und Stagnation bei der für den Klimaschutz notwendigen Verkehrswende.

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf wird der Bund Schieneninfrastrukturprojekte jedoch nicht spürbar beschleunigen, es besteht sogar die Gefahr, dass übergeordnete Ziele beim Klimaschutz und der Verkehrsverlagerung konterkariert werden. Zum einen fehlen im Gesetzentwurf längst konsentierete Beschleunigungsmaßnahmen bei der Schiene, zum anderen sollen gleichzeitig auch Fernstraßenprojekte schneller umgesetzt werden.

¹ Wegen der kurzen Bearbeitungsfrist behalten wir uns vor, diese Stellungnahme später noch zu ergänzen.



Im Einzelnen:

- **Fehlende Umsetzung der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene**

Im Koalitionsvertrag hatte die Bundesregierung angekündigt, eine Beschleunigungskommission Schiene einzusetzen. Dieses Gremium sollte konkrete Vorschläge erarbeiten, damit die Schieneninfrastruktur in Deutschland schneller ausgebaut werden kann. Bereits im Dezember 2022 übergab die Kommission ihren Abschlussbericht mit umfangreichen Empfehlungen an das Bundesverkehrsministerium. Von den Vorschlägen berücksichtigt der vorliegende Gesetzentwurf jedoch lediglich den Ausbau der Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse. Wir fordern, dass das BMDV die Vorschläge ihrer selbst eingesetzten Kommission ernst nimmt und auch die weiteren Beschleunigungsmaßnahmen umsetzt, die im Kommissionsbericht als „Moderne-Schiene-Gesetz“ gebündelt sind.

- **Fehlende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung**

Die Koalitionspartner hatten bezüglich der Bundesverkehrswegeplanung vereinbart, „einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden ... mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“ zu starten und dabei „einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen anzustreben“ (Zeilen 1554 bis 1557 der Koalitionsvereinbarung). Mit Ausnahme der Überlegungen zum Deutschlandtakt und der Beschleunigungskommission Schiene ist dieser Dialogprozess noch nicht begonnen worden. Wir halten es für unangemessen, in den Anlagen zum Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) Vorhaben aufzunehmen und das öffentliche Interesse gesetzlich festzustellen, obwohl dieser Prozess noch nicht begonnen wurde und deutlich ist, dass Prämissen und Systematik der Bundesverkehrswegeplanung grundlegend zu überarbeiten sind, um die Klimaziele bis 2045 erreichen zu können. Dies gilt insbesondere für alle Maßnahmen, bei denen es nicht um reine Ersatzinvestitionen geht.

Die als Anlage zu den beiden Gesetzen vorgesehenen Vorhabenlisten (vgl. Art. 1 Nr.12 und Art. 2 Nr. 4) enthalten Maßnahmen, die nicht als Ersatzinvestitionen zu werten sind, und sollten daher entsprechend bereinigt werden.



- Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes) Nr. 5 (Änderung § 17 (1) Satz 3)

Erweiterungsbauten im Vorgriff auf noch nicht planfestgestellte Ausbaumaßnahmen

Mit dieser Änderung soll es bei Ersatzbauten für abgängige Autobahn- bzw. Fernstraßenbrücken ermöglicht werden, die Neubauten bereits im Vorgriff auf geplante Ausbauvorhaben, und ohne Planfeststellung für diese, mit erweiterter Kapazität, in der Regel also zusätzlichen Fahrspuren zu errichten.

Wir lehnen diese Änderung ab. Im Rahmen der zum Klimaschutz notwendigen Verkehrswende ist weiterer Verkehrszuwachs auf den Bundesfernstraßen unbedingt zu vermeiden. Zur Verfügung stehende Investitionsmittel sollten, abgesehen von unabdingbaren Ersatzinvestitionen, mit oberster Priorität und in voller Höhe für den Ausbau des Schienennetzes verwendet werden. Die Annahme der im Referentenentwurf vorgeschlagenen Regelung würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Verschwendung öffentlicher Gelder führen.

- Zu Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes), Nr. 1 Buchstabe b

Begründung des öffentlichen Interesses am Straßenbau

Das BMDV begründet das öffentliche Interesse an den in der Anlage zu § 1 (3) FStrAbG aufgelisteten Straßenbauprojekten mit allgemeinen Aussagen zur Bedeutung von Verkehrsinfrastruktur, wie z. B. „für Unternehmen ist sie [die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur] eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität“ (vgl. S. 81 des Referentenentwurfs). Im Zuge der Verkehrswende ist aber zu erwarten und auch zwingend notwendig, Verkehr zu vermeiden sowie von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Daher bedarf jedes weitere Vorhaben zum Ausbau des Fernstraßennetzes einer besonderen Begründung, warum dies dennoch weiterhin notwendig sein soll.

Die Autoren des Entwurfs ziehen zusätzlich sicherheitspolitische Argumente heran und begründen den Straßenausbau auch mit der Notwendigkeit „militärisch notwendige Transporte mit erhöhten Lasten aufzunehmen“. Aus unserer Sicht ist dieses Argument nicht stichhaltig, da das bestehende Straßennetz dafür vollkommen ausreichend ist. Vielmehr dürfte es sich hier um ein vorgeschobenes Argument handeln, um auch höhere Fahrzeuggewichte im Schwerlastverkehr zu Grunde zu legen. Militärtransporte finden bereits heute vorzugsweise auf



der Schiene statt. Wäre das sicherheitspolitische Argument wirklich ernst gemeint, müsste damit die Verschiebung von Investitionsmitteln von der Straße zur Schiene begründet werden. Die Aussage, der „überwiegende Teil des Transportaufkommens“ werde „über die Straße abgewickelt und kann von anderen Verkehrsträgern nicht bewältigt werden“, ist als Begründung für weiteren Straßenausbau unsinnig. Eine nachhaltige Ausbaustrategie für die Verkehrswege muss vor allem beinhalten, die energetisch effizienten Verkehrsträger, insbesondere den Schienenverkehr, auszubauen, damit dieser möglichst viel Verkehr von der Straße übernehmen kann.

Offensichtlich verweigert sich das BMDV gegenüber der ihm, auch durch den Koalitionsvertrag gesetzten, Aufgabe, eine Verkehrswegestrategie zu entwickeln und umzusetzen, die zu einem klimaneutralen Verkehrssystem führen kann. Die Liste der geplanten Baumaßnahmen sowie die Intention, Ausbaumaßnahmen vorzuziehen, folgt erkennbar falschen Planungsprämissen und sollte daher ebenso wie die oben referierte, unsinnige Begründung zu Art. 2 Nr. 1 Buchstabe b zurückgezogen werden.

Die Prüfung der genannten Straßenbauprojekte und diesbezügliche naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen zu vereinfachen, ist ebenso wenig notwendig und daher abzulehnen.

Gesamtbewertung:

Der Gesetzentwurf sollte grundlegend überarbeitet werden. Im Ergebnis der Überarbeitung sollte das Gesetz insbesondere folgende Inhalte umfassen:

- Konsequente Umsetzung der von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagenen Maßnahmen;
- Fokus bei der Fernstraßenplanung auf den Substanzerhalt (Ersatzinvestitionen) und Verzicht auf weitere Aus- und Neubauten;
- Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung (Verkehrswachstum findet künftig ausschließlich auf der Schiene statt);
- Änderung der Planungsparameter bei Straßenbauinvestitionen (Prämisse: Tempolimit von max. 130 km/h auf Autobahnen).
- Umsetzung aller Schienenverkehrsprojekte des BVWP sowie der notwendigen Maßnahmenpakete für die Umsetzung des Deutschlandtaktes.



Beschleunigung funktioniert nur mit auskömmlicher Finanzierung der Schieneninfrastrukturprojekte

Neben planungsrechtlichen Maßnahmen ist vor allem eine auskömmliche Finanzierung für eine schnelle Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten entscheidend. Die bisherige Investitionslinie des Bundes führt dazu, dass Aus- und Neubauprojekte der Schiene nur langsam und etappenweise realisiert werden. Wenn die Mittelausstattung weiterhin unzureichend bleibt, wird die Fertigstellung der Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 noch Jahrzehnte dauern.

Im „Modernisierungspakt für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ – dem Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 – wurde erneut angekündigt, deutlich mehr Geld in die Schiene als in die Straße zu investieren. Demnach soll neben der Modernisierung des Schienennetzes der Kapazitätsausbau beschleunigt werden. Genannt wird konkret ein zusätzlicher finanzieller Bedarf für die Schiene von rund 45 Milliarden Euro bis zum Jahr 2027, der u.a. durch Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden soll. Wir begrüßen diese Ankündigung und fordern, dass die Mittel für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur im Jahr 2024 auf mindestens vier Milliarden Euro erhöht werden. Diese bedarfsgerechte Mittelausstattung würde zu einer beschleunigten Umsetzung der Infrastrukturvorhaben aus dem Bedarfsplan Schiene führen.

Neuer Infrastrukturkonsens mit geänderten Prioritäten

Auch die von den Koalitionspartnern festgelegte Vereinbarung eines neuen Infrastrukturkonsenses – mit geänderten Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans – begrüßen wir ausdrücklich. Damit soll ein Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt werden. Die neue Prioritätensetzung muss dazu führen, dass Infrastrukturprojekte, die keinen oder einen nur geringen Beitrag zum Klimaschutz und zum Erreichen der Verkehrsverlagerungsziele leisten, nicht weiterverfolgt werden. Dazu gehören unter anderem eine Vielzahl von Ortsumgehungen, die lediglich aufgrund von Fahrzeitgewinnen als volkswirtschaftlich positiv bewertet wurden. Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, ein Viertel des Güterverkehrs bis zum Jahr 2030 auf



die Schiene zu verlagern. Im Personenverkehr soll die Verkehrsleistung bis dahin verdoppelt werden. Laut Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 48 Prozent gegenüber 1990 sinken.

Der vom BMDV durchgeführte Infrastrukturdialog muss diese Ziele als Maßstab für die Neubewertung der Infrastrukturvorhaben im Bundesverkehrswegeplan heranziehen.