

---

## **VDV-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**

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs (ÖV) mit rund 640 Mitgliedsunternehmen dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem vorgelegten Gesetzentwurf. Wir nehmen (unter 1.) allgemein zur Wirksamkeit des Gesetzentwurfs für eine effektive Planungsbeschleunigung Stellung und gehen sodann (unter 2.) auf die einzelnen Regelungsvorschläge ein.

### **1. Allgemein zum Gesetzentwurf:**

Der VDV hat im März 2022 in seinem Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“ (Anlage) zahlreiche effektive und schnell umsetzbare Maßnahmen zur Stärkung des besonders umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehrs vorgeschlagen. Auch die vom BMDV eingesetzte, hochrangig besetzte Beschleunigungskommission Schiene (BKS) hat in ihrem Abschlussbericht von Dezember 2022 zahlreiche Empfehlungen für Beschleunigungsmaßnahmen erarbeitet. Leider lässt der Gesetzentwurf (wie auch die bisher in dieser Legislaturperiode verabschiedeten Gesetze zur Planungsbeschleunigung) den Großteil der Vorschläge aus diesen beiden Papieren weitgehend unberücksichtigt. Besonders misslich ist, dass der vorliegende Entwurf überhaupt keine Beschleunigungsmaßnahmen für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen vorsieht.

Das besonders bedeutende Instrument der bundesgesetzlichen Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses, dessen Einsatz von BKS (BKS-Cluster 5.1) und VDV vorgeschlagen wurde, soll nach dem Entwurf lediglich für wenige enumerativ aufgezählte Einzelprojekte der Bundesschienenwege getroffen werden. Für diese Projekte ist die Feststellung zwar positiv zu bewerten, aber die Beschränkung auf einige Großvorhaben bleibt bei ganzheitlicher Betrachtung erheblich hinter dem zurück, was für eine klimawirksame Verkehrswende hin zu mehr Schienenverkehr erforderlich ist: eine systemisch gesamthafte Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen für sämtliche Schieneninfrastrukturprojekte von Eisenbahn und Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Dies erfordert (wie bereits im Recht der erneuerbaren Energien realisiert) eine grundsätzliche gesetzgeberische Wertentscheidung an herausgehobener Stelle in AEG und PBefG, die festlegt, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.

Die im Entwurf vorgesehenen Maßnahmen werden nicht ausreichen, um die infrastrukturellen Grundlagen für den nötigen Angebotsausbau zu schaffen, der durch Deutschlandticket und Verkehrswende im schienengebundenen Nahverkehr erforderlich wird. Mehr Angebot auf der Schiene erfordert schnell mehr neue, verbesserte, ertüchtigte und ausgebaute Infrastruktur, auch in der Fläche und auch in Städten und Ballungsräumen. Die Politik ist hier in der Verantwortung, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Verkehrsunternehmen diesen zusätzlichen Anforderungen an das Verkehrsangebot überhaupt entsprechen können.

Es wird daher dringend empfohlen, die von der BKS und vom VDV erarbeiteten Empfehlungen nochmals zu prüfen, die vom VDV empfohlenen, kurzfristig realisierbaren Maßnahmen (die im o. g. VDV-Positionspapier blau hervorgehoben sind) sowie insbesondere die folgenden von der BKS vorgeschlagenen Maßnahmen in den Gesetzentwurf aufzunehmen:

- Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Klassen von Infrastrukturvorhaben (BKS-Cluster 2.4, Maßnahme 1)
- Freistellung aller Elektrifizierungsmaßnahmen von Planfeststellung und UVP-Pflicht (BKS-Cluster 2.4, Maßnahme 5)
- Änderung Naturschutzrecht und Standardisierung Artenschutz (BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 6)
- Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung (BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 4)
- Klarstellungen zur Stärkung der Plangenehmigung (BKS-Cluster 2.4., Maßnahme 2)

Ergänzend sollte zur Beschleunigung von Generalsanierungen das EBA auch dann zuständige Genehmigungsbehörde nach § 4 Abs. 6 AEG werden, wenn Baustelleneinrichtungsflächen sich nicht auf Eisenbahnbetriebsflächen befinden. So wird ein verfahrensverzögerndes Auseinanderfallen von Zuständigkeiten zwischen EBA und Landesbehörden vermieden. Außerdem sollte dringend die im Koalitionsvertrag (Seite 11) vorgesehene Einführung allgemeiner früher Stichtage über den Bereich der Verkehrsprognosen hinaus umgesetzt werden.

Dabei ist insgesamt von großer Bedeutung, dass alle Beschleunigungsmaßnahmen ebenfalls entsprechend für die Infrastrukturvorhaben von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen gesetzlich verankert werden.

## **2. Zu den im Entwurf vorgesehenen Regelungen im Einzelnen:**

### Zu Art. 3 Nr. 3. § 18a AEG-E (Anhörungsverfahren)

Die Weiterentwicklung der Digitalisierung auch für Anhörungsverfahren (§ 18a AEG-E) und Planfeststellungsbeschluss (§ 18b AEG-E, dazu s. u.) ist zwar in ihrer Zielsetzung und grundsätzlichen Eignung für eine Beschleunigung zu begrüßen. Es wird aber dringend empfohlen, möglichst alle diesbezüglichen Regelungen in einem eigenständigen Gesetz, z. B. einem überarbeiteten und entfristeten Planungssicherstellungsgesetz, zusammenzufassen. Dies würde der Rechtssicherheit und der Transparenz dienen sowie die Effizienz in der Anwendung sowohl für die beteiligten Behörden als auch die Öffentlichkeit signifikant verbessern. Ebenso würden dadurch automatisch die im Entwurf noch fehlenden aber notwendigen entsprechenden Regelungen zur Digitalisierung für Vorhaben von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ergänzt.

Es wird weiterhin empfohlen, die Sechswochenfrist für die Stellungnahme der Anhörungsbehörde nicht entfallen zu lassen. Diese Stellungnahme ist nach § 73 Abs. 9 VwVfG zwingend erforderlich und die dort vorgesehene Monatsfrist ist an den Abschluss der Erörterung gebunden, die hier gerade entfallen soll. Die Beibehaltung der Frist ist daher wichtig, um das Beschleunigungspotenzial des gesetzlich bereits verankerten Erörterungsverzichts rechtssicher voll auszuschöpfen.

### Zu Art. 3 Nr. 3: § 18b AEG-E (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)

Zu Absatz 1: Die Verweisung auf § 74 VwVfG erscheint vor dem Hintergrund von § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG und die Verweisung auf § 27 UVPG erscheint vor dem Hintergrund von § 18b Abs. 2 Satz 3 AEG-E redundant. Es wird daher empfohlen, Absatz 1 zu streichen.

Zu Absatz 3: Insoweit wird auf die oben zu § 18a AEG-E gegebene Empfehlung verwiesen, eine übergreifende und kohärente gesetzliche Regelung zur Digitalisierung dieser Verfahrensschritte zu schaffen.

### Zu Art. 3 Nr. 4: § 18e Absatz 2 AEG-E

Es wird empfohlen, den geltenden Absatz 2 Satz 1 so zu erweitern, dass der Entfall der aufschiebenden Wirkung von Klagen gegen Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung für sämtliche Vorhaben von Eisenbahnen nach dem AEG und nicht nur für solche des vordringlichen Bedarfs gilt. Insbesondere für Infrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen im Anwendungsbereich des AEG könnte so eine erhebliche Beschleunigung erreicht werden. Es wird daher darum gebeten, den Entfall der aufschiebenden Wirkung auch für solche Vorhaben zu ermöglichen. Im Übrigen handelt es sich bei dem Regelungsvorschlag lediglich um eine Zusammenfassung der geltenden Absätze 3 und 4 ohne zusätzliche Beschleunigungswirkung gegenüber geltendem Recht.

#### Zu Art. 3 Nr. 6: §§ 20-20b AEG-E

Es wird empfohlen, über die Mindestumsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 hinaus von der dort in Art. 1 Abs. 2 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen, nicht nur die von der Richtlinie ohnehin zwingend vorgesehenen TEN-V Projekte im Kernnetzkorridor mit einem Zeitlimit von vier Jahren zu versehen, sondern dies auf alle Schieneninfrastrukturprojekte einschließlich der von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen auszudehnen. Auch eine weitere Absenkung der Frist auf drei Jahre sollte erwogen werden.

#### Zu Art. 3 Nr. 7: §§ 21 Absatz 1a AEG-E

Der Vorschlag ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, jedoch fehlt eine entsprechende Ergänzung von § 29a PBefG. Mit dieser würde eine Benachteiligung von Vorhaben für PBefG Bahnen vermieden und die in der letzten Legislaturperiode erreichte Kohärenz der Fachplanungsrechte für Schienenbahnen in diesem Punkt erhalten.

#### Zu Art. 4: § 1 Abs. 3 BSWAG

Eine bundesgesetzliche Feststellung, dass Neu-, Ersatz- und Ausbaivorhaben von Schieneninfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen, ist zwingend notwendig, um eine effektive Beschleunigung dieser Vorhaben und damit einer zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur zu erreichen.

Für die im Entwurf vorgesehenen Projekte ist diese Festlegung zwar zu begrüßen. Allerdings sollte, wie bereits ausgeführt, die (nicht ausreichende) Beschränkung auf 57 enumerativ aufgezählte Projekte von Eisenbahnen des Bundes, darunter lediglich 12 (Teil-) Neubaustrecken, aufgegeben und die Feststellung auf jeden Aus-, Neu und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur und zwar sämtlicher Eisenbahnen sowie Straßen-, Stadt- und U-Bahnen erweitert werden.

Nochmals möchten wir darauf hinweisen, dass nach diesseitiger Einschätzung eine wirkliche Beschleunigung – analog zum Recht der erneuerbaren Energien, insbesondere in § 2 EEG 2023 – eine solche grundsätzliche gesetzgeberische Wertentscheidung an herausgehobener Stelle sowohl im AEG als auch im PBefG erfordert. Dies ist nicht zuletzt auch für kleinere, auch planfeststellungsfreie, Vorhaben sowie für Infrastrukturen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Straßen-, Stadt- und U-Bahnen von herausragender Bedeutung.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese zentrale Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses und der Dienlichkeit für die öffentliche Sicherheit für jedes neue Windrad (§ 2 EEG), jeden neuen Energiespeicher (§ 11c EnWG) und jedes Ausbauprojekt von Höchstspannungsnetzen im Außenbereich (§ 14d Abs. 10 EnWG) gelten soll, aber im besonders klimakritischen Verkehrssektor nur für ganz wenige große Schienenprojekte der Eisenbahn des Bundes. Diese Einschränkung dürfte auch nicht dem Koalitionsvertrag entsprechen, der nämlich (dort auf Seite 12) ausdrücklich den Ausbau elektrifizierter Bahntrassen (und damit nicht nur von Eisenbahnen und insbesondere nicht nur von Vorhaben des vordringlichen Bedarfs) als im öffentlichen Interesse und der öffentlichen Sicherheit dienend ansieht.

Wir bitten höflichst um Berücksichtigung.