Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz

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 Infrastruktur-Zukunftsgesetz zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren im Bereich der Schiene vorgesehenen Regelungen sind umfänglich zu begrüßen. Sie würden nicht nur Instandhaltung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, sondern auch zentrale Aus- und Neubauvorhaben erheblich beschleunigen und von Bürokratie entlasten.

Der Entwurf greift dabei zahlreiche von der Branche empfohlene Maßnahmen für die Schiene auf. Er setzt zentrale Vorhaben des Koalitionsvertrags zum Bürokratieabbau und des Deutschland-Paktes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren um.

Besonders hervorzuheben ist:

- Der Entwurf vereinfacht durch gleich mehrere Regelungen den Bereich der Umweltprüfungen vereinfacht und macht diese mit Blick auf Biodiversitätsziele auch effektiver. Hierdurch werden projektbezogene und zeitaufwändige Einzelprüfungen vermieden. Ferner werden zahlreiche Modernisierungsvorhaben durch die im Entwurf vorgesehene 1:1-Umsetzung von EU-Recht im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und die Ausweitung der Möglichkeit, auf Planrechtsverfahren zu verzichten, beschleunigt.
- Durch den – wenn auch bedauerlicherweise unter Widerspruchsvorbehalt stehenden - Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen werden zentrale Neubauvorhaben zur Engpassbeseitigung und für den Deutschlandtakt um mehrere Jahre beschleunigt. Diese Regelung sollte daher entsprechend einer Empfehlung der BKS vollständig einer bereits bestehenden Regelung für die Übertragungsnetze entsprechen. Der Ausbau des Schienennetzes sollte nicht weniger beschleunigt werden als der des Übertragungsnetzes.

Das Gesetzgebungsvorhaben kann über die bestehenden Verbesserungen hinaus weitere Maßnahmen zum Bürokratieabbau im Bereich der Verkehrsinfrastruktur umsetzen, zu denen es bereits politische Bekenntnisse gibt. Dies sind vor allem die im Koalitionsvertrag vorgesehene Stichtagsregelung und die von der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) empfohlene Beschleunigung der Verfahren zur Inbetriebnahme neuer Infrastruktur. Mit einer Stichtagsregelung würden v.a. bei Großprojekten zeitintensive Umplanungen vermieden, während Vereinfachungen im Bereich der Inbetriebnahme auch die Generalsanierungen von Schienenkorridoren beschleunigen würden.

Einige der im Entwurf bereits vorgesehenen Regelungen sollten sich noch stärker an bereits bewährten Regelungen in anderen Sektoren orientieren. Dies betrifft sowohl die Ausweitung der Regelungen zur vorläufigen Anordnung wie auch die Ausweitung der Regelung zum überragenden öffentlichen Interesse. Auch die vorgesehene Regelung zur Vereinfachung der eisenbahnkreuzungsrechtlichen Verfahren sollte ausgeweitet werden.

Erweitert werden sollten auch die Regelungen, die der Entwurf zur Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) enthält. Dabei sollte insbesondere die sogar mehrfach politisch angelegte Stärkung der Plangenehmigung umgesetzt werden. Auch sollte nicht nur die Gesetzesbegründung die BIM-Methodik erwähnen, sondern das VwVfG selbst sollte auf diese digitale Technologie und Arbeitsmethodik Bezug nehmen. BIM sollte auch im Gesetz explizit als anerkannte Planungsmethode festgeschrieben werden. Dies sollte neben BIM auch für Geoinformationssysteme (GIS) und künstliche Intelligenz erfolgen.

2. Im Einzelnen:

2.1 Artikel 1 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

<u>§ 4 b AEG – Vereinfachung der Inbetriebnahme von Schieneninfrastruktur</u>

Die Inbetriebnahme von neuer Schieneninfrastruktur wird derzeit nicht nur durch nicht sachgerechte Vorgaben der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) erschwert, sondern auch durch die Regularien der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV).

Die EPSV gestattet derzeit keine firmenbezogenen EBA-Anerkennungen von Sachverständigenorganisationen. Es sind nur personenbezogene Anerkennungen von Prüfsachverständigen (PSV) möglich. Die Anerkennung auch von Prüforganisationen würde nicht nur die Anerkennung selbst vereinfachen, sondern auch Personaleinsatz und -gewinnung erleichtern. Es wäre ein flexiblerer Einsatz der PSV als bisher möglich sowie eine Haftungsübernahme durch die Sachverständigenorganisation statt der heutigen individuellen Haftung der PSV. Darüber hinaus könnten auch die nationalen Plan- und Abnahmeprüfungen und die europäischen Inbetriebnahmeverfahren (Prüfung auf sog. TSI-Konformität) besser miteinander verzahnt werden. Damit würden auch personalintensive Doppelprüfungen bei LST-Projekten vermieden.

Eine entsprechende Ergänzung der EPSV bedarf jedoch auch der Ergänzung des die PSV betreffenden § 4 b AEG durch einen neuen Absatz 3:

„Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten entsprechend, wenn im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder Prüforganisationen tätig sein sollen.“

Als Folgeänderung wäre in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1f AEG nach der Angabe “Prüfsachverständigen” zu ergänzen: *“und Prüforganisationen”*.

<u>§ 4 Abs. 6 AEG – Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)</u>

<u>Baustelleneinrichtungsflächen</u>

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, verneint jedoch das EBA seine Zuständigkeit.

In der Praxis führt dies zu einer gespaltenen Zuständigkeit für die bauliche Anlage und für Baustellen auf Eisenbahnflächen einerseits (Zuständigkeit EBA) und für Baustellen 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. Ferner kommt es insoweit auch vermehrt zu Diskussionen mit Landesbehörden, die die Einholung von Baugenehmigungen für die Baustelleneinrichtungsflächen für planrechtsfreie Maßnahmen fordern.

Daher sollte Satz 1 des § 4 Absatz 6 AEG dahingehend ergänzt werde, dass dieser Satz auch Baustelleneinrichtungsflächen erfasst, die mit Eisenbahnbetriebsanlagen räumlich und funktional zusammenhängen:

„Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes einschließlich hiermit räumlich und funktional zusammenhängender Baustelleneinrichtungsflächen obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt (…)“

Alternativ könnte auch ein Satz 2 ergänzt werden. Dieser sollte regeln, dass Satz 1 auch für Baustelleneinrichtungsflächen zur Errichtung, Änderung und Unterhaltung der Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes gilt, wenn diese in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang zur Eisenbahnbetriebsanlage stehen.

Naturschutzrechtliche Zuständigkeit

Auch die Zuständigkeit für naturschutzrechtliche Entscheidungen bei Vorhaben i.S.v. § 4 Abs. 6 AEG sollte zweifelsfrei und rechtssicher geregelt sein, insbesondere mit Blick auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Hier stellen sich in der Praxis regelmäßig Zuständigkeitsfragen (Abgrenzung Zuständigkeit EBA – Landesbehörde), die wichtige Instandhaltungsarbeiten verzögern, weil sich keine Behörde für zuständig hält. Das EBA hält sich außerhalb der Planfeststellung für den Vollzug von Naturschutzrecht für unzuständig und verweist auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Da sich teilweise auch die Landesbehörden mit Verweis auf § 4 Abs. 6 AEG für unzuständig erklären, kommt es zu einer Verzögerung von wichtigen Baumaßnahmen (z.B. Felshangsicherungen). Die einheitliche Zuständigkeit der Landesbehörden bietet sich im Naturschutzrecht an, weil es aufgrund der Kompetenzverteilung (BNatSchG, Landesnaturschutzrecht) ohnehin eine Vielzahl von Vorschriften gibt, die Landesrecht sind. Vor dem letzten Satz von § 4 Abs. 6 AEG sollte daher folgende Ergänzung erfolgen:

„Ebenso sind von Satz 1 Nr. 1 alle Genehmigungen und Zulassungen nach dem Bundesnaturschutzgesetz ausgenommen. Für sie sind gem. § 3 Abs. 1 BNatSchG die Landesbehörden zuständig."

§ 18 Abs. 1 Satz 5 AEG – Genehmigungsfreier Wiederaufbau auch nach Fremdeinwirkung

Die bereits bestehende Regelung in § 18 Abs. 1 S. 5 AEG zur Planrechtsfreiheit des Wiederaufbaus nach Naturkatastrophen sollte auch aufgrund der veränderten Sicherheitslage erweitert werden. Auch für die Beseitigung von Schäden, die durch Wetterextreme, Naturereignisse oder Fremdeinwirkung verursacht wurden, sollte die Möglichkeit einer planrechtsfreien Durchführung geschaffen werden. Daher sollte Satz 5 dieser Regelung wie folgt gefasst werden:

„Eine wesentliche Änderung des Grundrisses oder Aufrisses einer Betriebsanlage im Sinne von Satz 4 liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Fremdeinwirkung, einem Extremwetterereignis oder einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um diese vor Fremdeinwirkungen, Extremwetterereignissen oder Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Umfeld des Ereignisses erfolgt."

§ 18 Abs. 1 AEG – Fachplanungshoheit für planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen

Auch planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen sollten mit ihrer tatsächlichen Inbetriebnahme der Fachplanungshoheit (§ 23 AEG) unterliegen und auf sie sollte im Falle überörtlicher Bedeutung § 38 BauGB Anwendung findet. Dies gilt im Übrigen nicht nur für die planrechtsfreien Erneuerungsmaßnahmen nach § 18 Abs. 1 S. 4 AEG, sondern auch für die in § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG geregelten Maßnahmen und könnte daher in einem eigenen Absatz (§ 18 Absatz 1 b AEG) wie folgt geregelt werden:

"Auf die Erneuerungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 4 und die in Absatz 1 a Satz 1 genannten Vorhaben findet § 38 des Baugesetzbuches mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, dass eine Beteiligung der Gemeinde nicht erforderlich ist. Gemäß Absatz 1 Satz 4 und Absatz 1 a Satz 1 planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen der Eisenbahn unterliegen der eisenbahnrechtlichen Fachplanungshoheit im Sinne von § 23 mit der tatsächlichen Inbetriebnahme."

§ 18 Abs. 1a AEG – Ausweitung der Planrechtsfreiheit

Der Entwurf sieht entsprechend einer Empfehlung der BKS die Ausweitung des Kataloges von Baumaßnahmen, die planrechtsfrei durchgeführt werden können, vor. Dies ist sehr zu

begrüßen. Jedoch ist diese Empfehlung nur teilweise umgesetzt, da diese Regelung weiter darauf begrenzt ist, dass diese Maßnahmen als „Einzelmaßnahmen“ umgesetzt werden. Diese Regelung sollte generell jede Maßnahme erfassen, die vom Katalog erfasst ist.

Ebenso sollte § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG um folgende weitere Maßnahmen erweitert werden:

„10. der Einbau und Rückbau von Weichen und damit verbundene notwendige Gleislageänderungen,

11. Umbaumaßnahmen an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine wesentlichen Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,

12. unwesentliche Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen. Eine solche unwesentliche Änderung liegt in der Regel vor, wenn Gleise bis zu 3 m in der Horizontalen und 0,50 m in der Vertikalen verändert werden,

13. Errichtung von Strom- und Antennenmasten bis zu 10 m (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 m²,

14. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen, inklusive sonstiger baulicher Anpassungen,

15. der Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer-Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerken,

16. die Änderung von Bahnstromleitungen sowie

17. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik/Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Auch die bestehenden Nummern 1, 2 und 3 sollten angepasst werden:

Von der Planrechtsfreiheit sollte auch die Errichtung von örtlicher Ladeinfrastruktur erfasst werden. Ebenso sollten von Nr. 3 auch Maßnahmen an Bahnsteigen erfasst werden, die Anpassungen an weiteren Anlagen erforderlich machen.

Zur Änderung des § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 2: Mit dem Verweis auf *„§ 11”* ist offensichtlich die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gemeint; dies sollte klargestellt werden.

Die bestehenden Nummern 1, 2 und 3 sollten daher wie folgt gefasst werden:

Nr. 1: *“die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke oder Eisenbahnbetriebsanlage mit einer Oberleitung, Stromschiene oder anderer Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,”*

Nr. 2: „die im Rahmen der Digitalisierung (…) erforderlichen Baumaßnahmen (…), einschließlich dafür notwendiger Anpassungen insbesondere von Bahnübergängen, soweit die Vorgaben des § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beachtet werden, und von Bahnsteigen sowie notwendige Anpassungen an Gleisanlagen und Reisendenübergängen,“

Nr. 3: „der barrierefreie Umbau, die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, der Neubau, die Verlegung und der Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung und die Verlängerung und Verbreiterung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassungen von Zuwegungen und hierdurch bedingter räumlich begrenzter Anpassungen an sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn,“

§ 18 Abs. 1a AEG – Präzisierungen zu den Themen Baurecht und Bündelung

Sehr zu begrüßen ist die Anpassung von § 18 Abs. 1a Satz 2 Halbsatz 2 AEG (*„im Übrigen“*), wonach nur landesrechtliche Regelungen, die keine baurechtliche Zulassung regeln, unberührt bleiben. Damit wird nunmehr insbesondere klargestellt, dass für die planrechtsfreien Vorhaben nicht stattdessen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt werden müssen. Um vorsorglich

klarzustellen, dass auch für Baustelleneinrichtungsflächen (soweit diese nicht einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung unterliegen) kein eigenständiges Baugenehmigungsverfahren notwendig ist, sollte daher § 18 Abs. 1a Satz 2 AEG insgesamt wie folgt angepasst werden:

„Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 6 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; gleiches gilt für damit im Zusammenhang stehende Baustelleneinrichtungsflächen, mit Ausnahme einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigungspflicht. Im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt."

Ferner sollte klargestellt werden, dass auch solche Maßnahmen ohne Planrecht durchgeführt werden können, die aus Effizienzgründen gebündelt durchgeführt werden. Ebenfalls zu präzisieren ist, dass Maßnahmen, die planrechtsfrei nicht im Bereich bestehender Anlagen oder auf noch nicht freigestelltem Bahngelände erfolgen, dem sog. Fachplanungsvorbehalt ("Widmung als Eisenbahnbetriebsanlage") unterliegen. Hierzu sollte § 18 Abs. 1a AEG um folgende Sätze 7,8 und 9 ergänzt werden:

"Ein Vorhaben im Sinne von i.S.v. Satz 1 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es lediglich im räumlichen, zeitlichen, sachlichen oder funktionalen Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungs- oder plangenehmigungspflichtigen Vorhaben oder einem anderen Vorhaben im Sinne von Satz 1 durchgeführt wird."

§ 18 Abs. 2 AEG – Ausweitung der vorläufigen Anordnung

Entsprechend dem Koalitionsvertrag und dem Deutschland-Pakt sieht der Entwurf eine Ausweitung der Möglichkeiten zum vorläufigen Baubeginn – der sog. vorläufigen Anordnung – vor. In der letzten Legislatur wurde eine schon vorbildliche Regelung für den Industriebereich weiter verbessert – der § 8a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Der Entwurf sollte auch zur Vereinheitlichung des Fachplanungsrechts möglichst mit dieser Regelung harmonisiert werden und insbesondere auch für die Gesamtmaßnahmen eine vorläufige Anordnung ermöglichen. Geändert werden sollte daher der erste Satz der Regelung, der wie folgt gefasst werden sollte:

„Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, soll die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung oder der vorzeitige Beginn der Gesamtmaßnahme festgesetzt werden, wenn (…)"

§ 18 AEG - Genehmigungsfiktion für historische Zulassungsentscheidungen

Mit einer Genehmigungsfiktion für historische Zulassungsentscheidungen sollten Zweifel über den rechtlichen Status von Eisenbahnbetriebsanlagen vermieden werden, für die eine Genehmigung oder Planfeststellung nicht (mehr) nachweisbar ist, die aber seit langem betrieben werden. § 18 AEG sollte daher um folgende Regelung ergänzt werden:

"Sofern keine Genehmigungs- oder Planfeststellungsurkunde für eine Betriebsanlage der Eisenbahn nachweisbar ist, gilt diese als planfestgestellt, wenn sie bereits vor dem 14.12.1951 betrieben wurde. Sie gilt als planfestgestellt mit dem Anlagenzustand, den die Anlage im Zeitpunkt des […Inkrafttreten des InfZuG…] hatte."

§ 18g AEG – Stichtagsregelung zur Rechts- und Sachlage

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technisches Regelwerk, und an geänderte Sachverhalte anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und

Rechtslage sollte den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so (zeit-)aufwändige Umplanungen vermeiden.

Der derzeit die Projekte verzögernde Grundsatz, nach dem für die Rechtmäßigkeit der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung die Sach- und Rechtslage bei Abschluss des Planfeststellungsverfahrens maßgebend ist, ist ein Rechtsgrundsatz, der nicht aus verfassungsrechtlichen Prinzipien hergeleitet ist. Daher kann dieser auch durch ein Gesetz geändert werden.

Entsprechend dem Koalitionsvertrag und dem Deutschlandpakt sollte daher die bisher nur auf eine Veränderung der Sachlage (Verkehrsprognose) beschränkte Regelung des § 18g AEG zu einer generellen Stichtagsregelung zur Rechts- und Sachlage ausgeweitet und unter Berücksichtigung des europäischen Rechts gefasst werden.

Alternativ könnte die Regelung auch in den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) erfolgen, die dieser Entwurf ebenfalls ändert.

§ 18f AEG – Klarstellung zur Wirtschaftlichkeit analog Bundesfernstraßengesetz

In § 18f AEG (ursprünglich § 11a AEG) ist ausdrücklich klarzustellen, dass auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind. Für die Straße ist dies ausdrücklich in § 3 Abs. 1a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt. Für die Schiene wurde das nur in der Gesetzesbegründung zur Einführung des § 11a AEG mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz erwähnt. Da aber eine gesetzliche Regelung fehlt, wurde vom EBA bereits in Zweifel gezogen, dass Wirtschaftlichkeitsaspekte Beachtung finden dürfen.

Daher sollte 18f AEG wie folgt gefasst werden:

„Bei dem Bau oder der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Dabei sind auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten.“

§ 19 AEG – Klarstellung zur Veränderungssperre analog Bundesfernstraßengesetz

In § 9a FStrG wird für die Bundesfernstraßen ausdrücklich klargestellt, dass die Veränderungssperre sowohl bei Planfeststellungs- als auch bei Plangenehmigungsverfahren eintritt. Diese sinnvolle Regelung sollte durch folgende Fassung des § 19 AEG auch auf Eisenbahnbetriebsanlagen ausgeweitet werden:

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme (…)“

§ 24a AEG – Anzeige der Sichtungen für Vegetationsmaßnahmen

Vorgeschlagen zur Beschleunigung von Vegetationsmaßnahmen wird eine Neuregelung des § 24a Abs. 2 S. 2 zur Anpassung an die hier analog heranzuziehende Regelung des § 27b Abs. 1 VwVfG in der Entwurfsfassung des InfZuG. Dort ist geregelt, dass eine „durch Rechtsvorschrift“ angeordnete Auslegung dadurch bewirkt wird, dass die Dokumente auf einer Internetseite (dort) der zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht werden. Gleichzeitig ist nach dem InfZuG eine ortsübliche Bekanntgabe – etwa in Tageszeitungen – ausdrücklich nicht vorgesehen. Eine solche Bekanntgabe dient durch die Beschleunigung von Vegetationsmaßnahmen nach den §§ 24 ff. AEG und damit der Eisenbahnbetriebssicherheit.

In § 24a Abs. 2 Satz 2 AEG sollten die Zusätze *„dem Besitzer“* und *„ortsüblich anzuzeigen und“* gestrichen und der § 24a Abs. 2 S. 2 wie folgt gefasst werden.

„Sichtungen nach Absatz 1 sind dem Besitzer mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung ortsüblich anzuzeigen und auf der Internetseite des Unternehmens anzukündigen; dem Besitzer ist auf vorherige Anforderung Gelegenheit einzuräumen, bei den Sichtungen anwesend zu sein."

2.2 Artikel 2 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

§ 1 Abs. 3 BSWAG - Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses:

Die im Entwurf vorgesehene Ausweitung der bestehenden Regelung entspricht einer Empfehlung der BKS. Hierbei hatte sich die BKS an der Regelung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) orientiert. Daher sollte der Entwurf sich noch stärker an diese Regelung anlehnen. § 1 Abs. 3 Satz 1 BSWAG sollte daher wie folgt gefasst werden:

„Der Ausbau, Neubau, die Änderung sowie Instandhaltung und Betrieb von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Erreichung der Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie der öffentlichen Sicherheit."

Aus gleichem Grunde sollte in Anlehnung an § 2 S. 2 EEG der § 1 Abs. 3 BSWAG um folgenden Satz ergänzt werden:

„Das überragende öffentliche Interesse am Ausbau, Neubau, der Änderung, Instandhaltung und Erneuerung von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes soll als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden; dies gilt nicht gegenüber den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung."

Aus Gründen der Rechtsystematik sollte das so gefasste überragende öffentliche Interesse statt im BSWAG im AEG geregelt werden.

2.3. Artikel 3 Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

§ 3 EkrG – Beschleunigung der Beseitigung von Bahnübergängen

Der Entwurf sollte auch eine Empfehlung der BKS zur Beschleunigung der Verfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen umsetzen. Diese zielt darauf ab, die Voraussetzungen zu schaffen, um die Beteiligten zur Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ) zu verpflichten.

Entsprechend dem Ziel des EKrG, sukzessiv alle BÜ zu beseitigen, sollte im EKrG ein größerer Fokus auf deren Beseitigung gelegt werden. Auch sollte im Gesetz eine Priorisierung von Maßnahmen an BÜ erreicht werden. Untergesetzlich sollten die Priorisierungskriterien dann ähnlich der Praxis beim Thema Herstellung von Barrierefreiheit weiter konkretisiert werden, um damit eine Beseitigungspflicht für die Beteiligten forcieren zu können. Es könnte an das Verkehrsaufkommen auf den kreuzenden Verkehrswegen angeknüpft werden – bspw. an einer Streckenbelegung von 100 Züge pro Tag.

Die Priorisierung durch folgende neue Regelung § 3 Absatz 2 EKrG würde zwischen den Beteiligten oft sehr zeitintensiven Diskussionen und umfangreiche Variantenplanungen zu neuen technischen Lösungen an BÜ entgegenwirken:

„Die Beteiligten haben Bahnübergänge mit hohem Verkehrsaufkommen oder hoher Verkehrsbedeutung auf dem Schienenweg vorrangig durch den Bau von Überführungsbauwerken zu beseitigen."

2.4 Artikel 6 Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)

§ 41 Absatz 5b WaStrG – Entfall der Unterhaltungsmehrkostenerstattung

Der in dieser Regelung vorgesehene Entfall der Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten bei Änderungen an Kreuzungen zwischen Bundeswasserstraßen und Eisenbahnen des Bundes wird für die DB zu Mehrbelastungen führen, da sich derartige Brückenbauwerke ganz überwiegend in der Baulast der DB befinden. Daher wird sich über das Gesamtportfolio an Eisenbahnüberführungen (EÜ) über Wasserstraßen kein Kostenausgleich einstellen. Auf diese Regelung sollte daher verzichtet werden.

2.5. Artikel 8 Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)

§ 46 und § 25 WHG – Schaffung einer Ausnahmeregelung für Bagatellfälle

Das WHG sieht, bezogen auf den besonders bedeutsamen Praxisfalls der Einleitung der Dachentwässerung in das Grundwasser (Versickerung), bereits eine Verordnungsermächtigung vor (§ 46 Abs. 2 WHG). Diese Regelung sollte dahingehend angepasst werden, dass die Sachregelung statt in einer Verordnung unmittelbar auf Ebene des Gesetzes erfolgt.

Nach dem Vorbild von in den Bundesländern bereits bestehenden Regelungen sollte die schadlose Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser erlaubnisfrei gestellt und § 46 Abs. 2 WHG wie folgt gefasst werden:

„Keiner Erlaubnis bedarf ferner das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung. Als schadlos gilt in der Regel die Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen, die nicht kupfer-, zink- oder bleigedeckt sind, bis zu einer Größe von 60 m2; ausgenommen in Fassungsbereichen und engeren Schutzzonen von Wasser- und Heilquellenschutzgebieten.“

Gerade im Bereich der Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes schafft eine entsprechende bundesgesetzliche Bagatellregelung signifikante Verfahrenserleichterungen im Verwaltungsvollzug. Entsprechend den Maßgaben der landesrechtlichen Regelungen erfasst die Erlaubnisfreistellung insbesondere Dachflächenentwässerungen etwa von Wetterschutzhäusern an Haltestellen, von überdachten Treppenzugängen/Aufzügen/Fahrradabstellanlagen, elektronischen Stellwerken oder auch Betonschalthäusern für die Telekomunikation. Bislang müssen für diese kleinräumigen Dachentwässerungen aufwändige Erlaubnisverfahren beim EBA durchgeführt werden. Selbst wenn die landesrechtlichen Regelungen auch für die Eisenbahnbetriebsanlagen der DB in der Zuständigkeit des EBA anwendbar sein sollten – was sich derzeit noch in Klärung befindet, helfen diese Regelungen in der Praxis vielfach nicht weiter und erschweren den Vollzug erheblich: Zum einen enthalten nicht alle Landeswassergesetze entsprechende Bagatellregelungen. Ferner sind die vorhandenen Regelungen extrem uneinheitlich, was den Vollzug für Eisenbahnbetriebsanlagen der DB, die sich verstreut über das gesamte Bundesgebiet befinden, zusätzlich erheblich erschwert. Desweiteren sind die Landesregelungen nicht auf Eisenbahnbetriebsanlagen zugeschnitten. Bei der Schaffung dieser Regelungen hatten die Länder – da sie für Eisenbahnbetriebsanlagen auch unzuständig sind – die Eisenbahnbetriebsanlagen nicht vor Augen. So knüpfen die Bagatellregelungen vielfach daran an, dass es sich um Anlagen in Wohngebieten bzw. um Wohngebäude handelt. Umgekehrt erhalten die Landesregelungen für Straßenentwässerungen viele Erleichterungen.

Ein Alternativvorschlag, der die landesrechtlichen Regelungen unberührt lassen würde, aber dem EBA Raum für eine eigene Ausgestaltung bezogen auf Eisenbahnbetriebsanlagen bieten würde, wäre folgender:

Änderung § 46 Abs. 2 WHG

„(2) Keiner Erlaubnis bedarf ferner das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung. Durch Landesrecht kann näher bestimmt werden, wann eine schadlose Versickerung vorliegt.“

Entsprechendes gilt für die Parallelregelung in § 25 WHG, der die erlaubnisfreie Einleitung in oberirdische Gewässer regelt:

§ 25 WHG wird wie folgt neu gefasst:

„Jede Person darf oberirdische Gewässer in einer Weise und in einem Umfang benutzen, wie dies nach Landesrecht als Gemeingebrauch zulässig ist, soweit nicht Rechte anderer dem entgegenstehen und soweit die Befugnisse oder der Eigentümer- oder Anliegergebrauch anderer nicht beeinträchtigt werden. Der Gemeingebrauch umfasst auch die schadlose Einleitung von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer. Als schadlos gilt in der Regel die Einleitung von Niederschlagswasser von Dachflächen, die nicht kupfer-, zink- oder bleigedeckt sind, ausgenommen in Fassungsbereichen und engeren Schutzzonen von Wasser- und Heilquellenschutzgebieten. Der Gemeingebrauch umfasst nicht das Einbringen von Stoffen in oberirdische Gewässer. Die Länder können den Gemeingebrauch erstrecken auf das Einbringen von Stoffen in oberirdische Gewässer für Zwecke der Fischerei, wenn dadurch keine signifikanten nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu erwarten sind."

§ 8 Abs 1a WHG – Erleichterung der Änderung bestehender wasserrechtlicher Erlaubnisse

Ferner sollte die Änderung bestehender wasserrechtlicher Erlaubnisse erleichtert werden:
Da das WHG keinen Tatbestand unwesentlicher Änderungen kennt, steht die Praxis – einschließlich der Behörden – immer vor der Frage, ob ein komplett neues Erlaubnisverfahren durchzuführen ist und/oder wie dies ggf. effizienter geregelt werden kann. Durch eine Anpassung der Anlagen, die an Entwässerungsanlagen der DB angeschlossen sind (z.B. bei einer Anpassung von Bahnübergängen - Vergrößerung der angeschlossenen Straßenflächen auf ein regelkonformes Maß), müssen die wasserrechtlichen Erlaubnisse "geändert", also nach aktuellem Stand vollständig neu beantragt werden. Dies führt zu einer Verzögerung der Baumaßnahmen.
Es würde daher erheblich beschleunigend wirken und die Behörden entlasten, wenn auch im Wasserrecht ein Änderungstatbestand eingeführt und klargestellt wird, dass nicht jede Änderung oder Zweckerweiterung bestehender Erlaubnisse ein vollständiges Erlaubnisverfahren erfordert. Daher sollte das WHG um folgenden § 8 Abs. 1a ergänzt werden:

„Die Änderung einschließlich der Verlängerung einer erlaubnis- oder bewilligungsbedürftigen Benutzung bedarf der Änderungserlaubnis oder der -bewilligung, wenn durch die Änderung nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer hervorgerufen werden können und diese für die Prüfung nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 erheblich sein können (wesentliche Änderung). Unwesentliche Änderungen sind der zuständigen Behörde mindestens einen Monat, bevor mit der Änderung begonnen werden soll, schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Der Anzeige sind Unterlagen beizufügen, soweit diese für die Prüfung erforderlich sein können, ob die Änderung erlaubnis- oder bewilligungsbedürftig ist. Die zuständige Behörde hat unverzüglich, spätestens innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige und der erforderlichen Unterlagen, zu prüfen, ob die Änderung einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf."

2.7. Artikel 10 Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

§ 15 Abs. 6a BNatSchG – Bündelung der Eingriffsregelung

Die vorgesehenen Änderungen zur Eingriffsregelung setzen eine Maßgabe des Koalitionsvertrages um. Durch die vorgesehene Stärkung des Ersatzgeldes können Naturschutzmaßnahmen deutlich besser gebündelt und damit auch wertiger erbracht werden. Die vorgesehenen Regelungen zur Eingriffsregelung leisten damit auch einen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität und zum Artenschutz. Kleinteilige Kompensationsmaßnahmen mit geringem Wert für die Biodiversität können in stärkerem Umfang vermieden werden.

Daher sollte diese auch naturschutzfachlich sinnvolle Regelung nicht nur für Vorhaben gelten, *"die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind"*. Von dieser Beschränkung in § 15 Abs. 6a S. 1 BNatSchG sollte daher abgesehen werden. Die Regelung sollte alle Bau-,Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrswegen erfassen. Je mehr Ersatzgeldzahlungen erfolgen, desto wertiger können diese verwendet werden.

Speziell in jenen Naturräumen, die größtenteils in Ballungsräumen liegen, besteht zudem bereits eine Knappheit an geeigneten Flächen zur Realkompensation.

Problematisch ist ferner, dass die Bemessung der Ersatzzahlung allein auf Basis der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) erfolgen soll. Die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg haben von der BKompV abweichende Regelungen erlassen. Damit diese zu begrüßende Regelung auch in diesen beiden von Ballungsräumen geprägten Ländern angewendet werden kann, sollte daher der Zusatz *"Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach der Bundeskompensationsverordnung"* gestrichen werden.

Wird sowohl auf die Beschränkung auf das überragende öffentliche Interesse wie auch auf den Anwendungsbereich der BKompV verzichtet, könnte die Regelung zudem bundesweit auf alle Maßnahmen angewendet werden, die nach § 18 Abs. 1 und Abs. 1a AEG planrechtsfrei erfolgen.

Das Verhältnis der vorgeschlagenen Regelung in § 15 Absatz 6a BNatSchG zu § 15 Absatz 6 BNatSchG ist nicht ganz zweifelsfrei. § 15 Abs. 6a Satz 1 BNatSchG stellt die Ersatzzahlung "nach Absatz 6" der Realkompensation gleich. Die weiteren Regelungen in § 15 Absatz 6a Satz 2 ff. BNatSchG sehen dann aber eine Ersatzzahlung an das BMUKN (oder eine von diesem benannte Stelle) vor.

Es ist unklar, ob es dabei um eine zusätzliche Möglichkeit neben der in Absatz 6 bereits geregelten (an sich subsidiären) Ersatzzahlung handelt oder ob es sich bei § 15 Abs. 6a BNatSchG um ein Sonderregime für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse handelt. Dann wäre der Bezug in § 15 Absatz 6a Satz 1 BNatSchG auf § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht stimmig. In den vorgesehenen Änderungen zu § 17 BNatSchG ist teils nur von "Ersatzzahlung", teils von "Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a" die Rede, ohne dass ohne Weiteres klar wäre, weshalb differenziert wird. Zur Vermeidung eines die Komplexität unnötig steigernden Sonderregimes sollte § 15 Abs. 6 BNatSchG wie folgt gefasst werden:

„Der Verursacher hat die Wahl, anstelle der Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Ersatz in Geld zu leisten. In diesem Fall findet Absatz 5 keine Anwendung [Rest wie im geltenden Recht]"

Als Folgeänderung wäre die Fassung von § 15 Absatz 6a BNatSchG dann:

„Die Ersatzzahlung nach Absatz 6 kann bei Vorhaben, für die durch Bundesgesetz ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt wird, auch wie folgt geleistet werden:…."

In den vorgesehenen Änderungen des § 17 BNatSchG wird teilweise neben dem Begriff *"Ersatzzahlung"* der Begriff *"Ersatzgeld"* verwendet wird. Dies sollte vereinheitlicht werden.

2.8. Artikel 11 Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)

<u>§ 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG – Häufigere Anwendung der Plangenehmigung</u>

Durch ein Plangenehmigungsverfahren anstelle eines Planfeststellungsverfahren werden Projekte erheblich beschleunigt. Die häufigere Anwendung von Plangenehmigungsverfahren ist daher sowohl im Koalitionsvertrag und Deutschland-Pakt angelegt, wie auch von der BKS empfohlen worden.

Daher sollte die Regelung präzisiert und § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 VwVfG um folgenden Satz ergänzt werden.

„Eine unwesentliche Beeinträchtigung kann insbesondere bei einer nur vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme vorliegen oder bei geringfügigen Umwelteinwirkungen; diese liegen insbesondere dann vor, wenn einschlägige Grenz- oder Orientierungswerte eingehalten

werden. Werden die Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, ist keine Einwilligung der Betroffenen einzuholen."

§ 74 VwVfG – digitale Technologien als anerkannte Planungsmethoden festschreiben

Im VwVfG sollte explizit festgeschrieben werden, dass digitale Modelle wie bspw. Building Information Modeling (BIM), als offizielle Planungsunterlagen anerkannt und dem klassischen 2D-Plan gleichgestellt sind.

Entsprechendes ist bisher nur in der Gesetzesbegründung erwähnt. Die ebenfalls erheblich die Planungen beschleunigenden Instrumente wie das Geoinformationssystem der Bundesländer (GIS) und die Methoden der Künstlicher Intelligenz (KI) bleiben sogar unerwähnt.

Anstelle der Bearbeitung digitaler Dokumente bedarf es eines Paradigmenwechsel zugunsten der Bearbeitung von digitalen Datenmodellen wie bspw. GIS und BIM. Diese würde auch die Qualität der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Verfahren erhöhen, was diese dann noch zusätzlich beschleunigt.

Werden digitale Dokumente bearbeitet, sind die Verfahren „elektrifiziert", der volle Nutzen der gebotenen Digitalisierung der Verfahren kann erst dann gehoben werden, wenn auf Basis von Datenmodellen geplant, genehmigt und partnerschaftlich gebaut wird. § 73 VwVfG ist daher wie folgt anzupassen:

„Der Träger des Vorhabens hat den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens elektronisch einzureichen. Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Anhörungsbehörde ist verpflichtet, bis zum xx.xx.xxxx [z.B. zwei Jahre nach Inkrafttreten der Vorschrift] die Möglichkeit zu schaffen, den Plan über eine von der Anhörungsbehörde zur Verfügung zu stellende Datenplattform, die auch eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode an dem Vorhaben erlaubt, einzureichen. Diese Datenplattform ist sodann Grundlage für die Behördenbeteiligung, das Anhörungsverfahren und die weiteren Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten. Die Anhörungs- und die Planfeststellungsbehörde bestimmen die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch sowie die Datenplattform und berücksichtigen hierbei insbesondere die Belange der Vorhabenträger."

2.9. Artikel 12 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Mit den in diesem Artikel vorgesehenen Änderungen würde für die Schieneninfrastruktur die im Koalitionsvertrag angelegte 1:1 Umsetzung von EU-Recht umgesetzt. Hier nunmehr auch für den Verkehrsträger Schiene von einem Gold Plating abzusehen, ist auch im Sinne fairer intermodaler Wettbewerbsbedingungen und zur Erreichung der Klimaschutzziele geboten.

§ 14a UVPG – Stärkere Verzahnung mit § 18 Abs. 1a AEG und Anlage 1 UVPG

Zur Erhöhung der Beschleunigungswirkung sollte § 14a Absatz 1 UVPG entsprechend den Vorschlägen zu § 18 Abs. 1a AEG gestaltet werden. Daher sollte § 14a Absatz 1 UVPG von Nr. 3 bis 9 (Nummerierung im RefE) bzw. 13 (neue Nummerierung) wie folgt gefasst werden:

3. im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere Ausstattung einer Bahnstrecke mit Leit- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) einschließlich dafür notwendiger Anpassungen an sonstigen Anlagen, insbesondere an Bahnübergängen und an Bahnsteigen sowie notwendige Anpassungen an Gleisanlagen und Reisendenübergängen,

4. die Herstellung von Überleitstellen insbesondere für Gleiswechselbetriebe,

5. die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,

6. die Errichtung von Lärmschutzwänden,

7. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen einschließlich notwendiger Anpassungen am Schienenweg,

8. der Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,

9. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen,

10. die Errichtung von Strom- und Antennenmasten bis zu 10m (Traversenunterkante und Mastspitze) Mastaustrittsfläche bis zu 2 qm,

11. die Änderung (einschließlich des Rückbaus) der unter Nummer 1 bis 11 genannten Anlagen und Anlagebestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,

12. die unwesentliche Änderung der Gleislage an bestehenden Gleisen. Eine solche unwesentliche Änderung liegt in der Regel vor, wenn Gleise bis zu 3m in der Horizontalen und bis zu 0,50m in der Vertikalen oder auf Eisenbahnbetriebsflächen verändert werden.

Die Nr. 10 im RefE ("Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage...") wird die Nr. 14 und bleibt ansonsten unverändert.

Mit den Änderungen in Anlage 1 bzw. § 14a Abs. 2 in Bezug auf Terminals sind vermutlich durchweg "Umschlaganlagen" gemeint und der teilweise hier verwendete Begriff "Umschaltanlage" ist ein Versehen.

2.10. Artikel 13 Änderung des Raumordnungsgesetz (ROG)

§ 16 Absatz 2 Satz 3 und 4 ROG – Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen

Der vorgesehene Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP) ist außerordentlich zu begrüßen. Die Erfahrungen aus den vier in Jahren 2023 bis 2025 für die DB-Vorhaben abgeschlossenen RVP zeigen, dass durch diesen Verzicht RVP-pflichtige Vorhaben um mehrere Jahre beschleunigt würden. Damit können zentrale Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zur Engpassbeseitigung und zur Umsetzung des Deutschlandtaktes erheblich früher realisiert werden.

Entsprechend der Empfehlung der BKS hierzu sollte sich die Regelung jedoch vollständig an der bereits seit 2011 für die Übertragungsnetze bestehenden Regelung des § 28 NABEG orientieren. Sie sollte daher als verbindliche Regelung und nicht lediglich als Soll-Vorschrift gefasst werden.

Auch die im Entwurf vorgesehene vorhabenbezogene Regelung, wonach das Land jeweils innerhalb von vier Wochen dem Verzicht auf eine RVP widersprechen kann, sollte daher analog zum NABEG gestrichen werden. Neubauvorhaben im Schienennetz sollten nicht weniger beschleunigt werden als Neubauvorhaben im Übertragungsnetz.

Sollte die Widerspruchslösung beibehalten werden, so sollte aber jedenfalls die "Widerspruchsschwelle" heraufgesetzt werden und die Widerspruchsbefugnis davon abhängen, dass die Raumordnungsbehörde im Einvernehmen mit der für Verkehr zuständigen obersten Landesbehörde "außergewöhnlich hohe" raumbedeutsame Konflikte erwartet.