

12.05.23

Stellungnahme des Bundesrates

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 Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a Satz 2 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 9 Absatz 2a Satz 2 das Wort „Werktagen“ durch das Wort „Arbeitstagen“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach allgemeiner Rechtsauffassung sind mit Werktagen alle Tage einer Woche mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen gemeint, also auch Samstage. Die Straßenbaubehörden, die über die Zustimmung nach § 9 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz zu entscheiden haben, sind üblicherweise samstags nicht besetzt. Die mit zehn Tagen ohnehin sehr knappe Frist zur Mitteilung der Unvollständigkeit der Anträge würde daher tatsächlich in der Regel nur acht Arbeitstage umfassen. Das wird für die Prüfung der Anträge als zu kurz erachtet. In der Folge würde das bedeuten, dass eine Vielzahl von unzureichenden Anträgen als vollständig gelten würden und im Genehmigungsverfahren zeitintensiv nachgesteuert werden müsste, um die Zustimmungsfiktion zu vermeiden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a und Absatz 2b FStrG)

- a) Zum Absatz 2a ist anzumerken, dass die vorgesehenen Fristen mit den im BImSchG vorgesehenen Entscheidungsfristen kollidieren können.
- b) Zum Absatz 2b ist anzumerken, dass nicht alle Windenergieanlagen immissionsschutzrechtlich zu genehmigen sind. Nur Anlagen zur Nutzung von Windenergie mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern (Nummer 1.6 des Anhangs 1 der 4. BImSchV). Hier dürfte für die nicht immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen eine Regelungslücke entstehen, da nach Satz 1 alle Windenergieanlagen ausgenommen sind, aber die Sätze 2 und 3 sich nur auf genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG zu beziehen scheinen. Des Weiteren könnte Satz 3 besser formuliert werden, so dass die Einhaltung der Anforderungen durch die Anlage als Genehmigungsvoraussetzung deutlich wird, also als einzuhaltende öffentlich-rechtliche Vorschrift gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 2 BImSchG. Die am Anfang von Satz 3 aktuell vorgesehene Formulierung „Dabei“ könnte auch so interpretiert werden, dass die Beachtung sich nur auf die Beteiligung (also die abzugebende Stellungnahme) bezieht.
- c) Zusätzlich ist anzumerken, dass mit der Gesetzesänderung die Verantwortung für die abschließende Entscheidung in Bezug auf das FStrG allein in die Genehmigungsbehörden verlagert wird.
- d) Schwer nachvollziehbar ist, warum – das nachfolgende Beispiel ist stark vereinfacht dargestellt – für eine Anlage an einer Bundesautobahn mit zum Beispiel nur 51 Meter Gesamthöhe mit einem Abstand des Mastes von 99 Meter vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn eine Zustimmung erforderlich sein soll, bei einer 250 Meter hohen Anlage mit einem Abstand des Mastes von 101 Meter hingegen nicht, denn die kleinere Anlage kann im Gegensatz zur großen beim Umkippen nicht auf die Fahrbahn fallen und die Rotorblätter der großen Anlage könnten weiter in die Anbaubeschränkungszone hineinragen als die der kleinen Anlage.

Begründung zu Buchstabe b:

Beispielsweise wird in § 9 Absatz 3a FStrG deutlich herausgestellt, dass sich die Beachtung der Belange nach Absatz 3 auf die Baugenehmigung bezieht. Die Begründung des Gesetzentwurfes zu Artikel 1 Nummer 3 (sinngemäß: „Satz 3 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 3 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder

Straßenbaugestaltung) zu beachten sind.“) stützt die These, dass die Berücksichtigung sich nur auf die Beteiligung bezieht, nicht aber auf eine einzuhaltende Genehmigungsanforderung. Wenn dies aber nur in der Beteiligung beziehungsweise Stellungnahme eine Rolle spielen soll, aber keine feste Anforderung an die Anlage darstellt, dann dürfte zum einen eine Forderung in der Genehmigung beziehungsweise Versagung aus diesen Gründen rechtswidrig sein und zum anderen unnötiger Verwaltungsaufwand für die Behörden und Ämter entstehen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a,
Artikel 3 Nummer 6 und
Artikel 10 Nummer 2 (§ 17 Absatz 1 Satz 1 bis 3 FStrG,
§ 20a Absatz 1 AEG und
§ 14c und d UVPG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Bundesrat bittet, eine Übertragung der vorgeschlagenen Regelungen zur Genehmigungsfreistellung im Straßenbereich auch auf den Bereich der Eisenbahnen zu prüfen. Auch hier kann es im Zuge von Ersatzneubauten von Brücken aus rein wirtschaftlichen Gründen sinnvoll sein, räumlich begrenzte unselbstständige Teile späterer Ausbaumaßnahmen vorgezogen durchzuführen. Denkbar wäre es zum Beispiel, den Bereich um die zu ersetzende Brücke und diese selber bereits vorgezogen für die in späteren Ausbaumaßnahmen vorgesehene höhere Geschwindigkeiten im gesamten Streckenabschnitt auszubauen. Solche Regelungen für den Verkehrsträger Schiene könnten hinter § 18 Absatz 1 Satz 5 AEG beziehungsweise im UVPG bei den §§ 14 c, d angeordnet werden.
- b) In Artikel 3 Nummer 6 ist in § 20a Absatz 1 das Wort „sollen“ durch das Wort „müssen“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist sinnvoll, den Wortlaut von Artikel 7 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2021/1187 anstatt des hiesigen Vorschlages zu verwenden. Dort ist außerdem geschrieben, dass die Mitgliedstaaten das „sicherstellen“ müssen. Mit dem „weichen“ Wort „sollen“ wird dem Anliegen des europäischen Gesetzgebers nicht ausreichend genüge getan. Denn dort gibt es ein Abstimmungsgebot und keine Abstimmungsempfehlung.

4. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – FStrG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist § 17i Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind nach den Wörtern „und Verbraucherschutz“ die Wörter „und den jeweiligen betroffenen Ländern“ einzufügen sowie die Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ zu streichen.

b) Folgender Satz ist anzufügen:

„Bei Vorhaben an Bundesstraßen ist die Zustimmung der Länder erforderlich.“

Begründung:

Mit dem Koalitionsausschuss am 28. März 2023 wurde im „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vereinbart, dass die Festbeschreibung der einzelnen Engpassbeseitigungsmaßnahmen „im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Land“ erfolgt. Die Gesetzesänderungen sind deshalb so anzupassen, dass das Einvernehmen der betroffenen Länder beziehungsweise im Bereich der Auftragsverwaltung die Zustimmung des Bundesrates erforderlich wird.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Änderung des § 17i Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz ist mit § 80 Absatz 2 GG nicht vereinbar. Gemäß § 80 Absatz 2 GG bedürfen Rechtsverordnungen auf Grund von Bundesgesetzen, die von den Ländern im Auftrag des Bundes oder als eigene Angelegenheit ausgeführt werden, der Zustimmung des Bundesrates. Die Bundesfernstraßen werden gemäß § 1 Absatz 2 Fernstraßengesetz eingeteilt in Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten. Gemäß Artikel 90 Absatz 2 GG ist der Bund für die Autobahnen zuständig. Im Übrigen ist die Verwaltung der Bundesfernstraßen gemäß Artikel 90 Absatz 3 GG Auftragsverwaltung der Länder.

5. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 3 Satz 1, Satz 2 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist § 17i Absatz 3 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen.“

b) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Weist das Vorhaben bei Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Planfeststellung oder Plangenehmigung spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.“

Begründung:

Die in der Gesetzesbegründung als Grundlage des bisherigen Absatz 3 genannten Regelungen der Artikel 4 Absatz 7 und 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. Juli 2021 beziehen sich auf unterschiedliche Verfahrenszeitpunkte und Inhalte, die hier durch die Verwendung des Begriffs „Antrag“ in beiden Sätzen des Absatz 3 scheinbar verknüpft werden, obwohl hier unterschiedliche Anträge gemeint sind.

Die Streichung der Begriffe „sämtliche“ und „Stellungnahmen“ in Satz 1 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Planfeststellungsbehörde vor Antragsstellung ohne Planunterlagen nicht abschließend beurteilen kann, welche Unterlagen im Detail vorzulegen sind, da häufig erst im Anhörungsverfahren vorher nicht absehbare Konflikte erkennbar werden. Verbindliche und abschließende Festlegungen hinsichtlich der vorzulegenden Unterlagen sind vor Beginn des Genehmigungsverfahrens nicht möglich. Die Regelung entspricht nunmehr der Zielrichtung des Artikel 4 Absatz 7 Satz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2021/1187, der ebenfalls von einem Antrag des Vorhabenträgers auf eine „Orientierungshilfe“ spricht.

Durch die Ergänzung des Satzes 2 um den bereits in § 17i Absatz 1 verwendeten Verweis auf § 73 Absatz 1 VwVfG wird verdeutlicht, dass hier ein anderer Antrag gemeint ist und dass die Erläuterungen bezüglich der vorzulegenden Unterlagen vor Beginn des Verfahrens erfolgen sollen.

6. Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 Absatz 14 und 15, Absatz 16 – neu – FStrG)

Artikel 1 Nummer 11 ist wie folgt zu fassen:

,11. Dem § 24 werden folgende Absätze 14 bis 16 angefügt:

„(14) Abweichend ... < weiter wie Regierungsvorlage >.

(15) § 3 Absatz 1 Satz 4 ... < weiter wie Regierungsvorlage >.

(16) Vor dem ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungs-

gesetzes] beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der vor dem ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weitergeführt.“ ‘

Begründung:

Die Aufnahme einer Übergangsregelung dient der Klarstellung bezüglich laufender Verfahren.

7. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 1 Satz 4a – neu – und Absatz 2 Satz 10 AEG)

Artikel 3 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Satz 4 folgender Satz eingefügt:

„Bei dem Bau oder der Änderung von Anlagen nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen zur Förderung der Klimaziele diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“

b) Absatz 2 Satz 10 ... < weiter wie Regierungsvorlage Nummer 2 >.“

Begründung:

Die im Gesetzentwurf enthaltene Regelung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (neuer Satz 3 in § 3 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz) für den Bereich des Verkehrsträgers Straße kann auch für den Verkehrsträger Schiene fruchtbar gemacht werden. Denn auch dort sollte eine Nutzung von Flächenpotentialen im Bereich der Bahnanlagen für den Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere für Photovoltaikanlagen, möglich sein. Natürlich haben Sicherheit und Leichtigkeit des Schienenverkehrs auch hier Vorrang, solche Anlagen dürfen damit die Eisenbahnbetriebssicherheit nicht schwächen.

Eine Flankierung dieser Soll-Vorschrift wäre durch Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung nach § 18 Absatz 1a AEG sinnvoll.

8. Zu Artikel 3 Nummer 1a – neu –,
Artikel 10 Nummer 1a – neu – und
Nummer 4 – neu – (§ 18 Absatz 1a AEG und
§ 14a sowie Anlage 1 UVPG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) In Artikel 3 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

,1a. § 18 Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; 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 zum Betrieb der Oberleitung notwendigen Energieanlagen,
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, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), 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,

5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
8. 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. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
11. Änderungen von Bahnstromleitungen,
12. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
13. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
14. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 14 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 14 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben im Übrigen unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes

nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Träger eines Vorhabens im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 vor dessen Durchführung durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“ ‘

b) Artikel 10 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Nummer 1 ist folgende Nummer einzufügen:

,1a. § 14a wird wie folgt gefasst:

„§ 14a

**Besondere Vorhaben zur Modernisierung
und Digitalisierung von Schienenwegen**

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 der Anlage 1, soweit sie lediglich aus den folgenden Vorhaben besteht:

1. der Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,

2. den im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere der Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und -unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. der technischen Sicherung oder der Erneuerung eines Bahnübergangs,
5. der Erneuerung und Änderung eines Durchlasses,
6. der Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
7. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
8. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
9. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Geleislageänderungen,
10. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter,
11. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,

12. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
 13. den Änderungen von Bahnstromleitungen,
 14. den Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen sowie
 15. der Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
 16. der Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.
- (2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 2 000 bis weniger als 5 000 Quadratmetern.
- (3) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für
1. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 5 000 Quadratmetern oder mehr,
 2. die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1, soweit nicht von den Absätzen 1, 2 und 3 Nummer 1 oder 2 erfasst.“ ‘

bb) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer einzufügen:

4. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Ziffer 14.7 wird wie folgt gefasst:

„14.7 Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen, insbesondere Bahnstromfernleitungen;“

b) Ziffern 14.8, 14.8.1 und 14.8.2 werden gestrichen.

c) Ziffer 14.8.3 wird zu Ziffer 14.8 und die Wörter „einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere“ werden gestrichen.

d) Ziffer 14.8.3.1 wird zu Ziffer 14.8.1.

e) Ziffer 14.8.3.2 wird zu Ziffer 14.8.2.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 18 AEG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt, leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Eisenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern 1, 2, 3 und 5 sinnvoll ergänzt. Neu aufgenommen wurden die Ziffern 6 und 7 sowie die Ziffern 9 bis einschließlich 14. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden.

Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotential beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist. Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum AEG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

Neu ist auch, dass die Verfahrensfreiheit zwingend mit einer Freistellung von einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung einhergeht; insofern war die bisherige mangelnde Abstimmung mit dem UVPG nicht gerade praxisgerecht. Gerade die aufgezählten Fälle zeigen, dass hier aufgrund

der geringen Eingriffsintensität regelmäßig keine umweltproblematischen Konfliktlagen bestehen, die es angezeigt scheinen lassen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Daher wird parallel das UVPG insoweit angepasst. Auch dadurch wird die UVP selbst gestärkt, da sich diese auf wirklich umweltrelevante Sachverhalte beschränken kann und letztlich sich der Umweltschutz dort maßgeblich verbessern kann. Die weitgehende Synchronisation der Verfahrensfreiheit nach AEG und dem UVPG ist auch eine Erleichterung für die Bearbeitung der Verfahren in den Planfeststellungsbehörden.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa:

Die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für den Schienenwegebau ist elementar für die angestrebte Erhöhung des Schienenverkehrs. Daher sind neben Beschleunigungsmaßnahmen für Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Radwegen an Bundesstraßen Beschleunigungsmaßnahmen für den Verkehrsträger Schiene dringend geboten. Bei 90 Prozent der Schienenvorhaben ist nach deutschem Recht derzeit eine verzögernde zeitintensive UVP-Prüfung obligatorisch, obwohl diese UVP-Pflicht nach europäischem Recht nicht vorgegeben ist. Hier „übererfüllt“ der deutsche Gesetzgeber die europarechtliche Vorgabe, belastet Behörden unnötig, treibt die Projektkosten hoch und verzögert Genehmigungsverfahren. Das ist besonders befremdlich, weil der Verkehrsträger Schiene in der Regel schon besonders umweltfreundlich ist. Zwar wird sich in Folge des Ende 2020 beschlossenen Investitionsbeschleunigungsgesetzes die Zahl dieser Projekte reduzieren, damit sind jedoch noch nicht alle europarechtlichen Möglichkeiten zum UVP-Verzicht - und damit zur Planungsbeschleunigung - ausgeschöpft.

Ferner ist durch eine Anpassung des Katalogs des § 14a Absatz 1 UVPG an die oben vorgeschlagene Erweiterung des § 18 Absatz 1a AEG sicherzustellen, dass zukünftig alle in § 18 Absatz 1a aufgeführten Vorhaben planrechtsfrei sind. Die Maßnahmen des § 18 Absatz 1a AEG sollten zudem alle von einer UVP-Pflicht freigestellt werden. Die UVP-freien Vorhaben im deutschen UVPG werden entsprechend den europäischen Vorgaben um alle Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht Schienenwege sind, erweitert. Dies könnte die Planungs- und Genehmigungsphase der Projekte um mindestens 1 ½ Jahre beschleunigen. Nachteile für den Umweltschutz wären damit nicht verbunden, da allein das Verfahrensrecht und nicht das materielle Recht geändert würde. Die für den Artenschutz und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft relevanten materiellen naturschutzrechtlichen Vorgaben blieben unverändert.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

§ 14a Absatz 1 enthält angesichts der fachplanungsrechtlichen Vorschriften in § 18 Absatz 1 und Absatz 1a AEG Klarstellungen, dass bestimmte Vorhaben schon keine Änderungsvorhaben im UVP-rechtlichen Sinne sind. Zum anderen stellt die Regelung klar, dass einige der genannten Vorhaben zwar Änderungen von (sonstigen) Eisenbahnbetriebsanlagen im fachplanungsrechtlichen Sinne sein können, diese aber keine Änderung von Schienenwegen (Strecken) im UVP-rechtlichen Sinne sind. Ungeachtet der fachplanungsrechtlichen Bewertung besteht für diese Vorhaben daher keine UVP-Pflicht. Mit den in § 14a vorgeschlagenen Vereinfachungen können Kapazitätssteigerungen im

Schienenverkehr einschließlich Lärmschutzmaßnahmen leichter erreicht werden.

Die Absätze 2 und 3 beinhalten Regelungen zu Änderungen von Schienenwegen und intermodalen Umschlaganlagen oder Terminals, deren Neubau nach Anlage 1 Nummer 14.7 beziehungsweise 18 UVP- beziehungsweise vorprüfungspflichtig ist. Die Norm stellt in Absatz 2 und 3 auf die entsprechenden Schwellenwerte der Anlage 1 ab.

Insbesondere § 14a Absatz 2 Nummer 2 UVPG kann gestrichen werden, da der Bau von Lärmschutzwänden keine Änderung eines Schienenweges darstellt, sondern den Bau einer „sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage“ betrifft, der im Einklang mit der UVP-Richtlinie weder einer UVP noch einer Vorprüfung bedarf.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb:

Zusätzlich zu den oben genannten Anpassungen wird die UVP-Pflicht für Schienenmaßnahmen in der Anlage 1 zum UVP-Gesetz geändert, um Beschleunigungen beim Ausbau des Schienennetzes zu erreichen. Die vorgeschlagenen Änderungen orientieren sich an Punkt 14.6 der Anlage, wonach für den Bau einer sonstigen Bundesstraße lediglich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Kennzeichen „A“ in Spalte 2) erforderlich ist. Mit der Anpassung der UVP-Anlage 1 werden die Anforderungen der UVP-Richtlinie besser erfüllt. Denn die UVP-Richtlinie enthält lediglich die Anforderung einer UVP beim „Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken“. Alle weitergehenden Anforderungen sind nationale Vorgaben.

Die Anlage 1 wird somit an den geänderten § 14a UVPG angepasst. Die europäische UVP-Richtlinie kennt den Begriff der „Eisenbahnbetriebsanlage“ (– wie in § 18 AEG genannt –) oder „sonstigen Betriebsanlage“ nicht, sondern bezieht sich nur auf Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und intermodale Umschlaganlagen. Es besteht daher kraft Europarechts kein Bedürfnis, Bau und Änderung sonstiger Eisenbahnbetriebsanlagen im Sinne des § 18 AEG einer Vorprüfungs- oder UVP-Pflicht zu unterwerfen. Erst wenn der Bau einer sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage im fachplanungsrechtlichen Sinne als Änderung der Eisenbahnstrecke zu werten wäre, müsste das UVPG dies erfassen.

9. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 2 Satz 10, Absatz 3 und 4 – neu – AEG)

Artikel 3 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 10 wird folgt gefasst:

„§ 18e gilt entsprechend.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Planfeststellungsbehörde kann auf Antrag des Trägers des Vorhabens und unter dem Vorbehalt des Widerrufs vorläufig zulassen, dass bereits vor Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung mit dem Bau oder der Änderung des Vorhabens in Teilen begonnen wird, wenn

1. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Gebietskörperschaften bei einer summarischen Prüfung mit einer Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren zugunsten des Antragstellers gerechnet werden kann,
2. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Antragstellers besteht und
3. der Träger des Vorhabens sich verpflichtet,
 - a) alle Schäden zu ersetzen, die bis zur Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durch die Maßnahmen verursacht worden sind, und
 - b) sofern kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Die zuständige Behörde kann die Leistung einer Sicherheit verlangen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der Pflichten des Antragstellers zu sichern.

Soweit die zugelassenen Maßnahmen durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wurde. Absatz 2 Satz 9 und 10 gelten entsprechend. Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten entsprechend § 18a Absatz 3 bekanntzumachen.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.‘

Begründung:Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 10):

Die Bezugnahme auf § 18e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird ausgeweitet.

Dadurch kommt bei der vorläufigen Anordnung auch die Frist zur Beantragung von Eilverfahren zur Anwendung.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 – neu –):

Mit der Vorschrift soll eine deutliche Beschleunigung der Realisierung des Gesamtvorhabens für den Verkehrsträger Schiene erreicht werden.

Der neue Absatz 3 ermächtigt die Planfeststellungsbehörde, in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag den Beginn des Baus oder der Änderung des Vorhabens bereits vor Erteilung der Genehmigung vorzeitig zuzulassen. Auf Grundlage der Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns darf mit der Durchführung des Baus oder der Änderung des Vorhabens entsprechend der im Antrag vorgesehenen baulichen und konstruktiven Maßnahmen in Teilen begonnen werden. Dies gilt auch, wenn und soweit das Vorhaben UVP-pflichtig ist.

Die vorläufige Entscheidung über den vorzeitigen Baubeginn erfolgt unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Sie stellt einen Verwaltungsakt im Sinne des § 35 Satz 1 VwVfG dar. Allerdings trifft sie keine endgültigen Regelungen, da sie die Planfeststellung nicht ersetzt; sie stellt den Träger des Vorhabens lediglich vorübergehend vom Bedürfnis der vorherigen Planfeststellung frei, endgültige Entscheidungen bleiben der Planfeststellung vorbehalten. Wird der Plan festgestellt, so ersetzt diese die Zulassung des vorzeitigen Beginns, welche mit der Feststellung des Plans gegenstandslos wird.

Die Nummern 1 bis 3 regeln die Voraussetzungen, unter denen der vorzeitige Beginn zugelassen werden kann. Die Zulassung des vorzeitigen Beginns kann nur auf schriftlichen Antrag des Trägers des Vorhabens erteilt werden.

Nach Nummer 1 muss mit einer Entscheidung zugunsten des Antragstellers gerechnet werden können. Dies setzt die positive Prognose zugunsten des Gesamtvorhabens voraus, also eine überwiegende Wahrscheinlichkeit der Feststellung des Plans. Für die Begründung des berechtigten Interesses des Antragstellers an der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns nach Nummer 2 genügt jedes verständige, durch die besondere Sachlage gerechtfertigte Interesse, etwa das Interesse an einer zeitlichen Beschleunigung des Vorhabens. Alternativ kann die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns auch bei einem öffentlichen Interesse erfolgen. Dabei muss das öffentliche Interesse gerade an dem vorzeitigen Beginn und dem mit ihm verbundenen Zeitgewinn bestehen. So können beispielsweise eine verkehrsinfrastrukturelle Gesamtplanung eine möglichst kurze Bauzeit erfordern oder der vorzeitige Beginn der Bauarbeiten aus Gründen der Gefahrenabwehr erforderlich sein.

Wie Nummer 3 zeigt, erfolgt der vorzeitige Beginn auf Risiko des Trägers des Vorhabens; er verpflichtet sich, alle bis zur Entscheidung über den Planfeststellungsantrag durch den Bau oder die Änderung des Vorhabens verursachte

Schäden zu ersetzen und, falls die kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, oder der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Nach Satz 2 steht es im Ermessen der Planfeststellungsbehörde vom Träger des Vorhabens eine Sicherheitsleistung zur Absicherung der Erfüllung seiner Pflichten aus Satz 1 Nummer 3 zu verlangen, deren Höhe von den Umständen des Einzelfalls anhängt.

Der Verweis in Satz 5 auf Absatz 2 Satz 9 und 10 stellt klar, dass die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist, sodass Rechtsbehelfe keine aufschiebende Wirkung haben und kein Vorverfahren stattfindet.

Gemäß Satz 6 ist die Entscheidung den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten bekanntzugeben. Dafür gelten die Digitalisierungsregelungen des § 18a Absatz 3 entsprechend.

Zu Buchstabe c (Absatz 4):

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch den neuen Absatz 3.

10. Zu Artikel 3 Nummer 3 (§ 18a Absatz 8 – neu – AEG)

In Artikel 3 Nummer 3 ist § 18a folgender Absatz 8 anzufügen:

„(8) Innerhalb von zwei Monaten nach Zugang des Plans prüft die Anhörungsbehörde dessen Vollständigkeit und, soweit erforderlich, fordert den Träger des Vorhabens unter genauer Bezeichnung der noch erforderlichen Unterlagen oder Daten zur Vervollständigung auf.“

Begründung:

Gemäß § 73 Absatz 1 und 2 VwVfG des Bundes und der Länder reicht der Vorhabenträger die Planunterlagen bei der Anhörungsbehörde ein. Diese hat die Unterlagen auf Vollständigkeit zu überprüfen. Innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans fordert die Anhörungsbehörde die betroffenen Fachbehörden zur Stellungnahme auf und veranlasst die Auslegung des Plans in den betroffenen Gemeinden.

Weder das VwVfG noch die einzelnen Fachgesetze bestimmen aber eine Frist, innerhalb welcher die Planunterlagen auf Vollständigkeit zu überprüfen sind. Erfahrungsgemäß nimmt die – nicht fristgebundene – Vollständigkeitsprüfung viel Zeit in Anspruch. Dies führt regelmäßig bereits vor formeller Einleitung der Planfeststellungsverfahren zu einer erheblichen Verzögerung.

Hierzu wird auf folgenden Bericht verwiesen, der im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt worden ist (zum Beispiel Seiten 66, 95 ff.):

Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung, Optimierung der Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, 2. August 2018. Dort wird festgestellt, dass von der Stellung des Planfeststellungsantrages bis zum Abschluss der Vollständigkeitsprüfung der Planfeststellungsunterlagen regelmäßig eine geraume Zeit vergeht.

Daher sollte insbesondere wegen der hohen Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene für die Verkehrswende in § 18a AEG eine Regelung eingeführt werden, demgemäß die Vollständigkeitsprüfung innerhalb einer bestimmten Frist zu erfolgen hat; vorgeschlagen wird hier eine Frist von zwei Monaten. Von einer solchen Neuregelung ist eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung zu erwarten.

Eine solche Fristenregelung kennt bereits das Raumordnungsgesetz in Bezug auf Raumordnungsverfahren. Hier hat die Prüfung der Verfahrensunterlagen auf Vollständigkeit innerhalb eines Monats zu erfolgen (vgl. § 15 Absatz 2 Satz 3 ROG in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG) vom 22.03.2023 (BGBl I Nr. 88)).

11. Zu Artikel 3 Nummer 6 (§ 20 Überschrift,

Absatz 1 Satz 1 Nummer 2,

Nummer 3 – neu – AEG)

In Artikel 3 Nummer 6 ist § 20 wie folgt zu ändern:

- a) In der Überschrift sind nach den Wörtern „transeuropäischen Verkehrsnetz“ die Wörter „und nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen“ anzufügen.
- b) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Nummer 2 ist nach dem Komma das Wort „oder“ einzufügen.
 - bb) Folgende Nummer 3 ist anzufügen:

„3. in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. S. 1795) aufgeführt ist,“

Begründung:

Die Einführung einer Vier-Jahresfrist bei Genehmigungsverfahren zum Schienenausbau im Kernnetz der TEN ist als Maßnahme der Verfahrensbeschleunigung grundsätzlich zu begrüßen. Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann diese Frist durch das BMDV zweimal verlängert werden (§ 20 Absatz 3 AEG).

Der Anwendungsbereich dieser Regelung muss um alle in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz erweitert werden. Diese Maßnahmen dienen der Kompensation des Kohleausstieges. Deren verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen wird in § 21 Absatz 2 Satz 2 InvKG per Gesetz „aus Gründen der Strukturförderung“ festgestellt. Sie sind den TEN-Kernnetz-Maßnahmen in ihrer verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung gleichzustellen. Eine beschleunigte Realisierung dieser Projekte ist aus Sicht der Kohleländer dringend geboten, da die Planung vieler dieser Maßnahmen wegen der ungelösten Auskömmlichkeitsproblematik immer noch nicht begonnen hat. Im Oktober 2021 hatte die DB AG den Kohleländern mitgeteilt, dass mit der Planung betriebswirtschaftlich nicht auskömmlicher Maßnahmen erst dann begonnen werden kann, wenn der DB AG entweder vom Bund oder von den Ländern ein finanzieller Ausgleich gezahlt wird. Bislang haben Bund, Länder und DB sich hierzu noch nicht auf ein gemeinsames Vorgehen einigen können.

Zudem folgt aus § 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG, dass die Länder eigene Mittel zur Beendigung der Maßnahmen einsetzen müssen, wenn diese bis Ende 2038 noch nicht abgeschlossen oder ausfinanziert sind. Auch dieser Umstand gebietet eine beschleunigte Planung der Maßnahmen. Die Notwendigkeit einer beschleunigten Umsetzung der InvKG-Schienenprojekte ergibt sich auch aus dem Beschluss des Koalitionsausschusses vom 29. März 2023, der feststellt, dass „die Geschwindigkeit der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten – Straße und Schiene – erhöht werden“ muss.

12. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 2,
Absatz 3 BSWAG)

Artikel 4 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird das Wort „ist“ durch die Wörter „sowie die verkehrlichen Ziele des Deutschlandtaktes sind“ ersetzt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Der Bau ... < weiter wie Regierungsvorlage >.“ ‘

Begründung:

Mit dem Deutschlandtakt im Sinne eines integralen Taktfahrplans greift der Bund den Ansatz einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung auf. Aus dem Zielfahrplan für den Deutschlandtakt sollen insbesondere umfassende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet und bestehende Lücken in der Infrastruktur geschlossen werden.

Damit Eisenbahnvorhaben, die – nach der Änderung der Anlage des BSWAG in Artikel 4 des vorliegenden Gesetzentwurfs – der Verwirklichung des Deutschlandtaktes dienen sollen, auch entsprechend dessen Vorgaben geplant werden, sollte § 1 Absatz 2 BSWAG geändert werden.

Die verkehrspolitische Leitentscheidung des Deutschlandtaktes liegt – wie die Bedarfsfeststellung – auf einer der konkreten Vorhabenplanung vorgelagerten Ebene und stellt eine Leitlinie für den Planungsprozess dar. Diese gilt es – wie die Bedarfsfeststellung – gesetzlich zu verankern, damit die Vorgaben des Deutschlandtaktes in den Planungsprozess einfließen können.

13. Zu Artikel 4 Nummer 1 und Nummer 3 (§ 1 Absatz 3 und Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, für die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) mit den benannten Schienenverkehrsvorhaben in Anlage 4 Abschnitt 2 InvKG ebenso das überragende öffentliche Interesse festzustellen. Entsprechend ist in Artikel 4 Nummer 3 – „Anlage (zu § 1 Absatz 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ – die Anlage um die Vorhaben zum Ausbau von Schieneninfrastrukturen nach § 21 InvKG zu erweitern.

Begründung:

Die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 InvKG sind ein Ergebnis aus den Festlegungen zur regionalwirtschaftlichen Strukturstärkung der von der schrittweisen Beendigung der Kohleverstromung in Deutschland besonders betroffenen Regionen. In § 21 InvKG ist festgelegt, dass für die in Anlage 4 Abschnitt 2 InvKG genannten Vorhaben zum Ausbau von Schieneninfrastrukturen ein Bedarf besteht und der verkehrliche sowie volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte aus Gründen der Strukturförderung für diese Projekte im Lausitzer, Mitteldeutschen und Rheinischen Revier gegeben ist.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen auf den europäischen Energiemärkten ist eine beschleunigte Umsetzung dieser Projekte zum Zwecke der Strukturförderung im Lausitzer, Mitteldeutschen und Rheinischen Revier zu prüfen. Daher wird die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, inwieweit die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 InvKG zum überragenden öffentlichen Interesse erklärt werden können.

14. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 sind in § 1 Absatz 3 die Wörter „oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt“ durch die Wörter „, für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt oder die in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen aufgeführt sind“ zu ersetzen.

Begründung:

Mit dem neuen § 1 Absatz 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz wird gesetzlich festgestellt, dass fest disponierte und Vorhaben, für die im Bedarfsplan Schiene ein Vordringlicher Bedarf besteht, im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit“ dienen. Das ist zu begrüßen, da dadurch naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen vereinfacht werden, was zu einer zügigeren Projektrealisierung führt.

Der Anwendungsbereich dieser Regelung muss jedoch um alle in den Anlagen 4 Abschnitt 2 und 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz erweitert werden.

Diese Maßnahmen dienen der Kompensation des Kohleausstieges. Deren verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen wird in § 21 Absatz 2 Satz 2 InvKG per Gesetz „aus Gründen der Strukturförderung“ festgestellt. Sie sind den Bedarfsplanmaßnahmen in ihrer verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung gleich zu setzen. Eine beschleunigte Realisierung dieser Projekte ist aus Sicht der Kohleländer dringend geboten, da die Planung vieler dieser Maßnahmen wegen der ungelösten Auskömmlichkeitsproblematik noch nicht begonnen hat. Im Oktober 2021 hatte die DB AG den Kohleländern mitgeteilt, dass mit der Planung betriebswirtschaftlich nicht auskömmlicher Maßnahmen erst dann begonnen werden kann, wenn der DB AG entweder vom Bund oder von den Ländern ein finanzieller Ausgleich gezahlt wird. Bislang haben Bund, Länder und DB sich hierzu noch nicht auf ein gemeinsames Vorgehen einigen können.

Zudem folgt aus § 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG, dass die Länder eigene Mittel zur Beendigung der Maßnahmen einsetzen müssen, wenn diese bis Ende 2038 noch nicht abgeschlossen oder ausfinanziert sind. Auch dieser Umstand gebietet eine beschleunigte Planung der Maßnahmen.

Die Sinnhaftigkeit einer Gleichbehandlung der genannten Maßnahmen nach dem InvKG mit den Bedarfsplanmaßnahmen ergibt sich auch aus § 21 Absatz 2 Satz 1 InvKG, der feststellt, dass ein Bedarf für diese Projekte besteht, ebenso aus § 21 Absatz 2 Satz 3 InvKG, wonach die für Bedarfsplanmaßnahmen geltenden §§ 8 bis 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz sinngemäß anzuwenden sind.

15. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 sind in § 1 Absatz 3 die Wörter „liegt im überragenden öffentlichen Interesse“ durch die Wörter „liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung entspricht dem Gesetzentwurf in seiner aktuellen Fassung mit der Erweiterung, dass die bezeichneten Vorhaben auch der öffentlichen Sicherheit dienen.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Die Schienenverkehrsinfrastruktur muss neben dem Transport von Personen und Gütern in der Lage sein, militärisch notwendige Transporte mit erhöhten Lasten sowie Transporte der anderen Verkehrsträger aufzunehmen. Aus diesen Erwägungen ist es erforderlich gesetzlich festzuschreiben, dass entsprechende Vorhaben der öffentlichen Sicherheit dienen, und damit Entscheidungen zum Beispiel über naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 Bundesnaturschutzgesetz zu erleichtern.

16. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 ist dem Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

„Das Gleiche gilt für den Bau oder die Änderung von Bundesschienenwegen, die bisher nicht in den Bedarfsplan aufgenommen wurden und stattdessen unter Zuhilfenahme des § 11 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder anderweitig finanziert werden; Absatz 2 gilt entsprechend.“

Begründung:

Die Änderung des § 1 BSWAG durch Hinzufügung eines neuen Absatzes 3, dass Bedarfsplanvorhaben des vordringlichen Bedarfs im überragenden öffentlichen Interesse liegen, wird ausdrücklich begrüßt.

Sie entspricht auch dem Vorschlag in Modul 5.1 im Cluster 5 des Ergebnisberichts der „Beschleunigungskommission Schiene“ (BKS), Seiten 85 ff. Die Formulierung ist die gleiche, wie sie in § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) verwendet wird.

Allerdings unterscheidet die BKS Schiene zutreffend nicht zwischen EdB-Infrastrukturen, die mit Bedarfsplanmittel gebaut werden, und solchen, wo die Finanzierung derzeit nach dem GVFG erfolgt. Dieser überkommene „Dualismus“ ist auch insofern nicht einsichtig, da auch letztere Aus- und Neubauten im „überragenden öffentlichen Interesse“ zur infrastrukturellen Anbindung der Regionen über die Schiene sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele liegen.

Zum anderen sollten auch diese Eisenbahninfrastrukturen in den Genuss der gesetzlichen Planrechtfertigung im Planfeststellungsverfahren kommen können, daher ordnet der zweite Halbsatz des neuen Satzes 2 hier eine Gleichstellung im Verfahren an. Ohnehin sollte sich das BSWAG perspektivisch zu einem Schienenwegeausbaugesetz weiterentwickeln, das alle Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland umfasst.

17. Zu Artikel 4 Nummer 1a – neu – (§ 3 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a – neu – BSWAG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

,1a. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „des Fern- und Nahverkehrs“ gestrichen und das Wort „Fernverkehrsstrecken“ durch das Wort „Schienenverkehrsstrecken“ ersetzt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Desgleichen sind in den Bedarfsplan Schienenverkehrsstrecken aufzunehmen, deren Aus- oder Neubau in zwischenstaatlichen oder europäischen Vereinbarungen oder Verträgen vorgesehen ist.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Es gibt im Recht der Eisenbahninfrastruktur keine Strecken, die dem Fern- oder Nahverkehr vorbehalten sind, etwa im Sinne einer Widmung. Die gesamte

Eisenbahninfrastruktur steht grundsätzlich jeder Verkehrsart zur Benutzung offen, dies ist volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll. Von daher sind diese Worte überflüssig. Sie könnten auch insofern missverständlich sein, dass man glauben könnte, dass nur Strecken, auf denen diese beiden Verkehrsarten verkehren, in den Bedarfsplan aufgenommen werden könnten. Dies ist nicht der Fall. Die Streichung setzt daher die Gewährleistungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur des Bundes (EdB) nach Artikel 87e des Grundgesetzes konsequenter, präziser und eindeutiger um. Auch derzeit tatsächlich rein vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) befahrene Strecken der EdB können und sollen in den Bedarfsplan aufgenommen werden können.

Zu Buchstabe b:

Dieser Satz soll die besondere Verantwortung und Verpflichtung des Bundes im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastrukturen in einem zusammenwachsenden Europa verdeutlichen. Deutschland ist aufgrund seiner Mittellage eine zentrale Drehscheibe des Schienenverkehrsnetzes in Europa. Satz 2 unterstreicht diese europäische und internationale Offenheit, indem das „sollen“ von Satz 1 zum „müssen“ wird. Sind bereits Staatsverträge oder andere internationale Vereinbarungen zwischen Deutschland und anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Schweiz zum Zusammenwachsen der Eisenbahninfrastrukturen und/oder zu deren Ausbau getroffen worden, so müssen diese in den Bedarfsplan aufgenommen werden, da sich Deutschland damit international gebunden beziehungsweise positioniert hat. Dem Satz 2 kommt besondere Bedeutung für die Strecken des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) zu, aber auch für sonstige „Missing-Links“ zu Deutschlands Nachbarstaaten.

Als Beispiel für Baden-Württemberg ist die im deutsch-französischen Vertrag von Aachen zur deutsch-französischen Zusammenarbeit und Integration von 2019 enthaltene Strecke Freiburg-Colmar zu nennen, die dort als ein Projekt zur prioritären Umsetzung aufgeführt wird. Hier sei aber auch auf die deutsch-schweizerische Vereinbarung von Lugano (1996; Folgevereinbarung von 2021) oder die deutsch-französische Vereinbarung von La Rochelle (1992) hingewiesen. Aber auch in anderen Ländern mag es ähnliche Situationen und Projekte geben, denn Deutschland hat insgesamt neun Nachbarstaaten (im Uhrzeigersinn: DK, PL, CZ, A, CH, F, LUX, BE, NL), sodass es bestimmt weitere zwischenstaatliche beziehungsweise europäische Vereinbarungen oder Staatsverträge geben mag.

Die Rechtsänderung unterstützt insofern auch aktiv die Bemühungen der Europäischen Union zum Zusammenwachsen der Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten und wäre ein deutliches und positives Signal an die Nachbarländer.

Zwar könnte nach der Rechtsprechung der Bedarf für ein Verkehrsvorhaben auch in einem Staatsvertrag mit der gleichen Bindungswirkung für die Planfeststellung wie in den straßen- und eisenbahnrechtlichen Bedarfsplänen (§ 1 BSWAG, § 1 FStrAbG) festgelegt werden. Oft aber bestehen schon vor dem Abschluss eines Staatsvertrages – sofern es denn einen für die jeweilige Verbindung geben soll – schon andere internationale Vereinbarungen zur Vorhabenrealisierung. Dann ist es aber nur konsequent, dass diese Vorhaben in den

Bedarfsplan aufgenommen werden müssen, und damit auch insbesondere in den Genuss der gesetzlichen Planrechtfertigung nach § 1 Absatz 2 BSWAG kommen.

Eine Aufnahme kann durch Einzeländerung des BSWAG oder durch die regelmäßige Bedarfsplanaktualisierung nach § 4 BSWAG vorgenommen werden.

18. Zu Artikel 4 Nummer 2a – neu – (§ 8 Absatz 6 BSWAG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 2 folgende Nummer einzufügen:

„2a. § 8 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung mit Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen, die die Sicherheit gewährleisten, die Kapazität der Schienenwege steuern, steigern oder andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden. Der Bund trägt im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes die Kosten für Entwicklungs-, Zulassungs- und IT-Leistungen, soweit diese nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen ohne Produktbezug beinhalten.“ ‘

Begründung:

Mit der Neufassung des § 8 Absatz 6 sollen bereits im Zuge des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes die von der Beschleunigungskommission Schiene im Dezember 2022 für die schnelle und umfassende Digitalisierung der Schiene vorgeschlagenen gesetzgeberischen Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählt insbesondere die Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen (ETCS)-Bordgeräten (sogenannte DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung) entsprechend des Zielbildes des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD).

Die bisherige Formulierung des § 8 Absatz 6 BSWAG steht auch wegen des Wortes „ortsfest“ nach Auskunft des Bundesfinanzministeriums einer Förderung der DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung entgegen. Zudem fehlt ein eindeutiger Fördertatbestand, für die Entwicklung und Implementierung weiterer Technologien (ATO – Automatic Train Operation; CTMS – Capacity & Traffic Management System; FRMCS – Future Railway Mobile Communication System) des „Digitalen Bahnbetriebs“ (DBS) als Bestandteil des Zielbildes der „Digitalen Schiene Deutschland“. Die Platzierung im § 8 Absatz 6 BSWAG stellt sicher, dass die Digitalisierung der Schiene nicht nur im Rahmen der Unterhaltung und Instandsetzung (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) im Wege eines 1:1-Ersatzes durchgeführt werden kann.

Die gesetzliche Grundlage muss daher schnellstmöglich geschaffen werden, um die von der Beschleunigungskommission geforderte dramatische Beschleunigung und Verfünfachung der Modernisierungsgeschwindigkeit erreichen zu können.

Nach aktueller Bestimmung des § 8 Absatz 6 BSWAG gelten die Regelungen zu Investitionen des Bundes in § 8 Absatz 1 bis 4 BSWAG entsprechend auch „für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen ersetzen oder vermeiden“. Die bestehende Regelung bildet jedoch nicht ab, dass durch die Einführung von ETCS und den Technologien des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) die bislang nur streckenseitige konventionelle Leit- und Sicherungstechnik der Bundesschienenwege im Zuge der Digitalisierung der Schiene teilweise in die Fahrzeuge verlagert wird, die wiederum auf Bundesschienenwegen verkehren.

Damit einhergehend sollte geprüft werden, ob – zum Beispiel in einem neuen § 13 – eine Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung zum Vollzug dieses BSWAG geschaffen werden sollte, die die Details – auch zum neuen § 8 Absatz 6 BSWAG – festlegt. Für die Umsetzung wird auf jeden Fall der Erlass einer Verwaltungsvorschrift beziehungsweise einer Förderrichtlinie unter Beteiligung der Länder (vgl. Artikel 87e Absatz 5 Satz 1, 2 GG) für nützlich erachtet.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Beschleunigungskommission Schiene zur Umsetzung des neuen Kapazitätsmodells Deutschlandtakt eine explizite Aufnahme der Finanzierungsfähigkeit digitaler Systeme zur Kapazitätssteigerung/DCM in § 8 BSWAG durch das BMDV bis Mitte 2023 vorgeschlagen hat, siehe Cluster 1.2. Ebenso hat der Koalitionsausschuss im Bund in seinem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 ein Digitalisierungspaket Schiene beschlossen, mit dem die Nutzung der Kapazität der Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert werden soll. Zu diesem Paket gehört erstens die Einführung des digitalen Kapazitätsmanagements, zweitens die Ausweitung der Bundesförderung der ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) hinaus und drittens die Einführung der Technologien des Digitalen Bahnsystems“ (DBS).

19. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 9, laufende Nummer 17 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 3 ist die Anlage Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 wie folgt zu ändern:

- a) In der laufenden Nummer 9 sind in der Spalte „Vorhaben“ nach den Wörtern „Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling –

Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ“ die Wörter „ , ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ“ anzufügen.

- b) Die laufende Nummer 17 ist zu streichen.

Begründung:

Die vier genannten Bedarfsplanmaßnahmen sind eng miteinander verwoben. Sowohl die ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ als auch die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ sind jeweils durch einen gemeinsamen Abschnitt mit der ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof verbunden, die ABS Mühldorf – Landshut ist eine Lückenschlussmaßnahme. Es ist daher zweckmäßig, das Projektbündel um die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (Franken-Sachsen-Magistrale) zu erweitern. Zudem ist auch die Realisierung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ notwendig, um das geplante Angebot im Deutschlandtakt umsetzen zu können.

20. Zu Artikel 4 Nummer 3

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 27 BSWAG)

Der Bundesrat bittet, die Bezeichnung der laufenden Nummer 27 in Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 in „ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg“ zu ändern.

Begründung:

Die Bezeichnung der bislang im potenziellen Bedarfs enthaltenen Maßnahme „ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg“ ist fortzuführen und nicht in „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“ zu ändern.

Die bisherige Bezeichnung des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg ist fortzuführen, bis der gesamte Korridor bei anstehenden Fortschreibungen des Bedarfsplans beziehungsweise des Zielfahrplans zum Deutschlandtakts unter Berücksichtigung der Ergebnisse des von den Ländern Bayern und Baden-Württemberg sowie der Region in Auftrag gegebenen Gutachtens „Angebots- und Infrastrukturkonzept für den Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg“ neu bewertet wurde.

Ferner ist die Maßnahme „Gleichzeitige Einfahrten Ellwangen“ – die auch Bestandteil der oben genannten Untersuchung ist – bereits für sich bedarfsplanrelevant, da sie vom gegenwärtigen Zielfahrplan abzuleiten ist. Sie ist daher als Maßnahme des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt in die Anlage des Bundes-

schienenwegeausbaugesetzes aufzunehmen. Die notwendige Kapazitätssteigerung im Bahnhof Ellwangen beruht auch auf einer Leistungsmehrung des Fernverkehrs von heute zweistündlich auf im Deutschlandtakt einstündlich.

21. Zu Artikel 4 Nummer 3

(Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 42 – neu – und
laufende Nummer 43 – neu – BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 3 sind der Tabelle in der Anlage zu § 1 Absatz 1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 folgende Zeilen anzufügen:

Nr. 42	Breisach – Grenze D/F [– Neuf-Brisach – Colmar]	“
„	Nr. 43	Rastatt – Grenze D/F [– Roeschwoog – Haguenau]

Begründung:

Die beiden Vorhaben sind Bestandteile der deutsch-französischen Vereinbarung von Aachen. Folgerichtig sind diese Vorhaben auch in der Anlage mit aufzuführen. Die Einordnung in den Vordringlichen Bedarf – anstatt in den Unterabschnitt 3 („Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)“, wo sich bisher kein Vorhaben findet) – rechtfertigt sich aus der Europafreundlichkeit des BSWAG und der Tatsache, dass teilweise (bei der Nummer 42) schon vertiefte Planungen existieren und bilaterale Arbeitsgruppen aus Deutschland wie Frankreich an der Umsetzung arbeiten.

22. Zu Artikel 4 allgemein

Der Bundesrat bittet sicherzustellen, dass bei der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt und insbesondere bei der Erarbeitung der Langfristverkehrsprognose 2040 im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans die Planungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr vollumfänglich in den Bewertungsprozess aufgenommen werden.

Begründung:

Die Projekte beziehungsweise Projektbündel für den Deutschlandtakt sind als Teil des Bedarfsplans Schiene im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nach § 4 BSWAG hinsichtlich der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung zu überprüfen. Im Ergebnis der BPÜ ist der Zielfahrplan Deutschlandtakt den neuen verkehrlichen Entwicklungen gemäß der Langfrist-Verkehrsprognose entsprechend fortzuschreiben beziehungsweise anzupassen.

Der Gutachter des Bundes hat angekündigt, für die Fortschreibung der Langfrist-Verkehrsprognose die bereits für den SPNV vorhandenen Daten aus dem vorliegenden Zielfahrplan (Prognosehorizont 2030) zu übernehmen und nur punktuell Abfragen (zum Beispiel zu neuen Fahrzeugkonzepten) vorzunehmen.

In dem Bewertungsprozess müssen die Planungen der Aufgabenträger für den SPNV aber vollumfänglich für den Prognosehorizont 2040 aufgenommen werden. Nur in dieser Form kann sichergestellt werden, dass diese Zielsetzungen bei den Planungen des Bundes berücksichtigt werden, eine dementsprechende Dimensionierung der Infrastruktur erfolgen wird und die Klimaschutzziele des Bundes und der Länder tatsächlich auch erreicht werden können. Letztlich würde ohne die Berücksichtigung der Planungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr das wesentliche Ziel des Deutschlandtakts, ein verlässliches und aufeinander abgestimmtes Angebotskonzept von Fern- und Nahverkehr, verfehlt werden.

23. Zu Artikel 5a – neu – (§ 1 Absatz 3 – neu – WaStrAbG)

Nach Artikel 5 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 5a

Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes

Dem § 1 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224) wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“ ‘

Begründung:

Der großen Bedeutung des Verkehrsträgers Wasserstraße wird in dem Gesetzentwurf in seiner aktuellen Fassung nicht ausreichend Rechnung getragen. Dies gilt gerade auch mit Blick auf den Nord-Ostsee-Kanal als einer zentralen Verkehrsachse in Norddeutschland. Alle Vorhaben erhöhen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen. Sie wirken kapazitätserhöhend und ermöglichen bestimmte Verkehre erst.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Die Bedarfsplanvorhaben, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein Vordringlicher Bedarf festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Wasserstraße abgewickelt. Die Wasserstraße kann zudem in Krisensituationen (zum Beispiel Ausfall von Pipelines) weitere Kapazitäten aufnehmen. Die aktuellen Erfahrungen mit Niedrigwasserperioden machen deutlich, dass in solchen Situationen die Gütertransporte nur schwer von anderen Verkehrsträgern ersetzt werden können. Daher gilt es, durch die Vorhaben diese Transportkapazitäten zu sichern und zu erhöhen.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Bedarfsplanprojekte der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

24. Zu Artikel 6 Nummer 2 Buchstabe a₀ – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 6 Nummer 2 ist dem Buchstaben a folgender Buchstabe a₀ voranzustellen:

„a₀) In Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„bei der Errichtung von Windenergieanlagen beträgt die Frist einen Monat.“ ‘

Begründung:

Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen hat die beteiligte Behörde nach § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG eine Stellungnahme innerhalb einer Frist von einem Monat abzugeben. Diese Frist sollte zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren auch für die Zustimmung der Luftfahrtbehörde nach § 12 Absatz 2 Satz 1 LuftVG gelten. Denn bei der Entscheidung nach § 12 Absatz 2 Satz 1 LuftVG handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine interne Stellungnahme an die Genehmigungsbehörde (BVerwG, Urteil vom 16. Juli 1965 – IV C 30.65 –, juris). Daher sollte die Frist des § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG auch für die Beteiligung der Luftfahrtbehörde angewendet werden.

25. Zu Artikel 6 Nummer 3 Buchstabe b (§ 18a Absatz 1a Satz 5 LuftVG)

In Artikel 6 Nummer 3 Buchstabe b sind in § 18a Absatz 1a Satz 5 die Wörter „zwei Monate“ durch die Wörter „einen Monat“ zu ersetzen.

Begründung:

Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen hat die beteiligte Behörde nach § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG eine Stellungnahme innerhalb einer Frist von einem Monat abzugeben. Diese Frist sollte zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren auch für die Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung im Rahmen des § 18a Absatz 1 LuftVG gelten. Denn bei der Entscheidung nach § 18a Absatz 1 LuftVG handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine interne Stellungnahme an die Genehmigungsbehörde (BVerwG, Urteil vom 7. April 2016 – 4 C 1/15 –, Rn. 10, juris). Daher sollte die Frist des § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG auch für die Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung angewendet werden.

26. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a WHG)

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass mit der Neuregelung des § 70a des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auch in Bezug auf Häfen in Bundesrecht umgesetzt werden soll.

b) Der Bundesrat bittet, § 70a WHG im weiteren Gesetzgebungsverfahren daraufhin zu überprüfen, ob die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2021/1187 in Bezug auf Häfen vollständig umgesetzt werden. Es sollten Umsetzungslücken vermieden werden, die gegebenenfalls durch Änderung des Landesrechts zu schließen wären. Unter anderem sollten folgende Fragen geprüft und der Gesetzestext zu § 70a WHG gegebenenfalls angepasst werden:

aa) Die Neuregelung des § 70a Absatz 1 WHG knüpft ausdrücklich an eine Erweiterung eines in der neuen Anlage 3 des WHG aufgeführten Hafens an. Nicht erfasst ist der Neubau betroffener Häfen. Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob § 70a Absatz 1 WHG statt an einer Hafenerweiterung allgemein an Vorhaben in Bezug auf Anlage 3 des WHG anknüpfen sollte, angelehnt an § 10b Absatz 1 Satz 1 LuftVG (Artikel 6 Nummer 1).

bb) Der Bundesrat begrüßt, dass alle bundes- oder landesrechtlich geregelten Zulassungsverfahren im Hinblick auf eine landseitige Hafenerweiterung (wie Gebäude, Anlagen nach BImSchG oder Straßen-/Eisenbahnanbindung), die zu einer wasserseitigen Hafenerweiterung (das heißt einem Gewässerausbau) hinzukommt, fakultativ über eine einheitliche Stelle abgewickelt werden (§ 70a Absatz 2 WHG).

Jedoch wird für diese Zulassungsverfahren – im Unterschied zu Verfahren hinsichtlich eines Gewässerausbaus (vgl. § 70a Absatz 1 Satz 2 und 3 WHG) – weder ein Vorrangstatus begründet noch eine Fristenregelung von vier Jahren getroffen (vgl. Artikel 3 Absatz 1 und 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187).

Ferner wird für diese Zulassungsverfahren in § 70a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 WHG keine erweiterte Informationspflicht der einheitlichen Stelle begründet, was sämtliche für die Erteilung dieser Zulassungen beizubringenden Informationen und Unterlagen betrifft, einschließlich aller Stellungnahmen, die für die Zulassungen eingeholt und vorgelegt werden müssen (vgl. Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187).

cc) § 70a Absatz 2 WHG betrifft den Fall, dass eine Hafenerweiterung sowohl wasser- als auch landseitig erfolgt. Für eine wasserseitige Hafenerweiterung (das heißt einen Gewässerausbau) ist § 68 WHG einschlägig, für eine landseitige die jeweils einschlägigen Zulassungstatbestän-

de des Bundes- wie Landesrechts (wie Anlagen- oder Gebäudeerweiterung nach der jeweiligen Landesbauordnung beziehungsweise dem BImSchG oder Straßen- oder Eisenbahnanbindung nach dem FStrG, dem jeweiligen Straßengesetz des Landes oder dem AEG).

Der Gesetzentwurf enthält aber keine Regelung zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 für den Fall einer ausschließlich landseitigen Hafenerweiterung. Diesbezüglich bittet der Bundesrat zu prüfen, ob § 70a WHG ergänzt werden sollte.

Falls die Bundesregierung insoweit kompetenzrechtliche Probleme sieht, könnte die entsprechende Ergänzung des WHG gegebenenfalls auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Recht der Wirtschaft) gestützt werden, da Erweiterung und Betrieb eines Hafens im Rahmen wirtschaftlicher Tätigkeit erfolgen.

Falls die Bundesregierung aber der Auffassung sein sollte, dass eine ausschließlich landseitige Hafenerweiterung nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fällt, sollte dies ausdrücklich klargestellt werden. Damit würde den Ländern verdeutlicht werden, dass insoweit keine Umsetzungslücken bestehen, die gegebenenfalls durch Änderung des Landesrechts zu schließen wären.

27. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a Absatz 4 Satz 1 WHG)

In Artikel 7 Nummer 2 sind in § 70a Absatz 4 Satz 1 nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „oder eine von ihr bestimmte Behörde“ einzufügen.

Begründung:

Den zuständigen obersten Landesbehörden sollte die Entscheidung überlassen werden, nach ihrem Ermessen die Zuständigkeit für die Verlängerung der Frist nach Absatz 1 Satz 1 einer von ihr bestimmten Behörde zu übertragen. Eine abschließende Festsetzung der Zuständigkeit durch eine bundesrechtliche Regelung ist nicht erforderlich.

28. Zu Artikel 9 Nummer 01 – neu – (§ 22 Absatz 3 Satz 3 – neu – InvKG)

Artikel 9 Nummer 1 ist folgende Nummer voranzustellen:

,01. § 22 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Realisierung der Schieneninfrastrukturmaßnahmen nach Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 darf nicht davon abhängig gemacht werden, dass sie für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur betriebswirtschaftlich auskömmlich oder dass bei fehlender betriebswirtschaftlicher Auskömmlichkeit finanzielle Ausgleichszahlungen zu entrichten sind.“ ‘

Begründung:

Artikel 9 ist um eine neue Nummer 01 zu erweitern, wonach alle in der Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum InvKG aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz auch dann realisiert werden können, wenn deren betriebswirtschaftliche Auskömmlichkeit nicht vorliegt oder nur durch Zahlung von Ausgleichsmaßnahmen herbeigeführt werden kann.

Damit wird gewährleistet, dass diese Maßnahmen geplant und gebaut werden können und eine echte Kompensation für den Kohleausstieg sind. Es hat sich nach Inkrafttreten des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) herausgestellt, dass die Kohleländer wegen der fehlenden betriebswirtschaftlichen Auskömmlichkeit ansonsten zur Realisierung der Maßnahmen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht unerhebliche eigene Mittel einsetzen müssten. Das würde dem Hauptzweck des InvKG zuwiderlaufen, mit Bundesmitteln echte Kompensationen für den Ausstieg aus der Kohleverstromung zu leisten. Die Projekte sollen infrastrukturelle Grundlage für den Strukturwandel sein. Sie sollen die Verkehrsnachfrage erst möglich machen und sollten nicht von einer in den strukturschwachen Kohleregionen nur schwer zu prognostizierenden zukünftigen Nachfrage abhängig gemacht werden. Der Kohleausstieg ist eine singuläre Sondersituation, die Abweichungen von den allgemeinen Regelungen für den Ausbau des Schienennetzes rechtfertigt. Eine Finanzierung der durch die DB Netz AG wegen Nicht-Auskömmlichkeit geltend gemachten Ausgleichsbeträge mit Bundesmitteln könnte dabei gegebenenfalls durch Mittel des im Koalitionsausschuss vom 29. März 2023 beschlossenen „Investitionshochlauf Schiene“ ermöglicht werden. Die Zahlung von Ausgleichsbeträgen durch den Bund soll durch die Regelung nicht ausgeschlossen werden. Sie darf jedoch nicht Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahmen sein.

Die vorgeschlagene Regelung wäre ein erster sichtbarer Schritt zur Schaffung der – im Koalitionsvertrag des Bundes geforderten – gemeinwohlorientierten einheitlichen Infrastrukturgesellschaft, der in der singulären Sondersituation Kohleausstieg das Gemeinwohl gegenüber den Unternehmensinteressen der DB AG überwiegen lässt.

29. Zu Artikel 9 Nummer 3 – neu – (§ 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG)

In Artikel 9 ist nach Nummer 2 folgende Nummer anzufügen:

„3. In § 27 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „bis zum Jahr 2038“ gestrichen.“

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird die Finanzierung der Kompensationsmaßnahmen nach den Kapiteln 3 und 4 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) von der Fertigstellung und Ausfinanzierung bis Ende 2038 entkoppelt. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass einzelne Schienenmaßnahmen nach Kapitel 4 des InvKG wegen der noch nicht gelösten Auskömmlichkeitsproblematik des Bundes bis dahin nicht fertiggestellt oder ausfinanziert werden können. Dies hätte zur Folge, dass die Kohleländer Mittel der Landeshaushalte in erheblichem Umfang zur Fertigstellung der Projekte einsetzen müssten. Die DB AG geht beispielsweise schon jetzt davon aus, dass mindestens die Maßnahme (Berlin) – Cottbus – Görlitz (Anlage 4 Abschnitt 1 Laufende Nummer 19 zum InvKG) voraussichtlich erst 2040 in Betrieb gehen kann.

Eine Beibehaltung der jetzigen Regelung läuft dem eigentlichen Hauptzweck des InvKG zuwider, mit Bundesmitteln echte Kompensationen für den Ausstieg aus der Kohleverstromung zu leisten. Die geltende Koppelung der Ausreichung der InvKG-Mittel für Schienenmaßnahmen an die Fertigstellung und Ausfinanzierung bis Ende 2038 wäre im hohen Maße unbillig, da die Verzögerung des Planungsbeginns dieser Maßnahmen nicht im Verantwortungsbereich der Länder liegt. Erst im Oktober 2021 haben die Kohleländer von den Ausgleichsforderungen der DB AG erfahren. Bis heute ist es dem Bund und der DB AG nicht gelungen eine Lösung zu finden, die finanzielle Belastungen der Länder ausschließt.

Zur Klarstellung wird betont, dass die vorgeschlagene Regelung keine Änderung des Kohleausstiegsdatums 2038 bewirken soll, sondern lediglich die Koppelung der Fertigstellung und Ausfinanzierung der genannten Infrastrukturmaßnahmen vom Kohleausstiegsdatum beseitigen soll.

30. Zu Artikel 10 Nummer 2 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 UVPG)

In Artikel 10 Nummer 2 sind in § 14c Absatz 1 Satz 1 die Wörter „Bundesautobahnen oder Bundesstraßen“ durch die Wörter „Bundesautobahnen, Bundesstraßen oder Bundesschienenwegen“ zu ersetzen.

Begründung:

Der im Gesetzentwurf neu eingefügte § 14c UVPG schafft als Sonderregelung zu § 9 UVPG Verfahrensvereinfachungen für die erhaltungsbedingte Erneue-

rung von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die mit einer baulichen Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau der jeweiligen Strecke verbunden werden. Diese Regelung ist im Hinblick auf die avisierte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene in Korrespondenz mit den Herausforderungen im Schienennetzausbau sowie den geplanten Korridorsanierungen auf Bundesschienenwege auszuweiten.

Auf Grundlage dieser Sonderregelung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich, wenn der Bauwerkszustand eine vorgezogene erhaltungsbedingte Erneuerung erfordert. Die Planung und die Durchführung dieser Maßnahmen werden damit beschleunigt, ohne das materielle Schutzniveau für Natur und Umwelt abzusenken. Durch die beschleunigte Erneuerung von Brücken mit einer geringen Restnutzungsdauer soll vermieden werden, dass Streckenabschnitte der Bundesschienenwege wegen eines unzureichenden Bauwerkszustands wiederholt gesperrt werden müssen. Die vollständige Sperrung von Schienenwegen hat gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen zur Folge und kann in der betroffenen Region mit wirtschaftlichen und sozialen Nachteilen verbunden sein. Eine Umleitung der betroffenen Züge ist nur mit erheblichem Aufwand umzusetzen und setzt die Anwohner der Umleitungsstrecken regelmäßig erheblichen Belästigungen durch gestiegenen Verkehrslärm aus.

Mit dem vorgezogenen Ausbau des Brückenbauwerks wird die Entscheidung über den später geplanten Ausbau der Strecke nicht vorweggenommen. Diese Entscheidung ist in einem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu treffen, welches die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beziehungsweise einer Vorprüfung im Einzelfall beinhaltet, in der unter anderem die verkehrsbedingten Umwelteinwirkungen durch die kapazitätserhöhende Wirkung des Gesamtvorhabens ermittelt und bewertet werden.

31. Zu Artikel 10a – neu – (Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Nach Artikel 10 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 10a

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

§ 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Bei Vorhaben zur Elektrifizierung einer Schienenstrecke oder zur Errichtung von Tank- und Ladeeinrichtungen für lokal emissionsfreie Antriebe muss kein gesonderter Wirtschaftlichkeitsnachweis nach Absatz 1 Buchstabe erfolgen.“ ‘

Begründung:

Die neue Version (2016+) der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr bewirkt, insbesondere durch die Erhöhung des Kostensatzes für CO₂-Emissionen, dass Elektrifizierungsmaßnahmen auf Bahnstrecken grundsätzlich einen hohen positiven Nutzen-Kosten-Indikator aufweisen. Um entsprechende Maßnahmen zu beschleunigen, sollte daher zukünftig auf eine Wirtschaftlichkeitsberechnung in diesen Fällen verzichtet werden. Das gleiche gilt für die Errichtung von Tank- und Ladeeinrichtungen für lokal emissionsfreie Antriebe.

32. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehenen rechtlichen Änderungen in den Fachplanungsgesetzen der Verkehrsträger, um die Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zu beschleunigen. Die Regelungen zur Vereinfachung, Straffung und Digitalisierung sind geeignet, die Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten und damit insgesamt deutlich zu verkürzen.
- b) Der Bundesrat hält es allerdings für geboten, die Regelungen zur Genehmigungsbeschleunigung und zur Digitalisierung sinngemäß auch im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) anzupassen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dazu zeitnah einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.

Begründung

Zur Vereinfachung des Fachplanungsrechts ist es sachgerecht und notwendig, die Regelungen in allen Fachgesetzen anzupassen, um eine Zersplitterung des Fachplanungsrechts zu vermeiden und die Planung bei Infrastrukturvorhaben unter rechtlich einheitlichen Bedingungen und Standards durchführen zu können. Die Zersplitterung des Fachplanungsrechts kann zu Anwendungsfehlern in den Behörden führen. Zudem erhöht ein einheitliches Planungsrecht die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber verkehrlichen Infrastrukturvor-

haben. Ferner können standardisierte Arbeitsabläufe erarbeitet werden, die ebenfalls zur Planungsbeschleunigung beitragen und die Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden entlasten.