

## **Stellungnahme der BAG-SPNV zum Entwurf des Investitionsbeschleunigungsgesetzes**

### **Vorbemerkung:**

Die BAG-SPNV begrüßt die mit dem jetzt vorgelegten Entwurf des Investitionsbeschleunigungsgesetzes beabsichtigte Umsetzung der im Koalitionsausschuss am 8. März vereinbarten Schritte zur Vereinfachung des Genehmigungsrechts, um eine zeitgemäße Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig zu unterstützen. Damit wird die Bedeutung der Eisenbahn für die Erreichung der Klimaziele unterstrichen und die technisch wie wirtschaftlich sinnvolle und umweltpolitisch gebotene zeitgemäße Entwicklung des Schienennetzes erleichtert; dies gilt sowohl für die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte als auch für die zur Bewältigung der angestrebten Verkehrszuwächse sowie der Herstellung der Barrierefreiheit notwendige kleinräumige Nachjustierung von Bahnsteigen und Bahnübergangssicherungen.

### **Konkrete Vorschläge zur Anpassung des Entwurfs:**

#### **zu Artikel 1 Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (Nr. 3a und 4)**

Zu § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a

Die Ergänzung in § 80 wird zusätzlich zu größerer Planungssicherheit führen. Dies betrifft etwa bauvorbereitende Maßnahmen, die direkt nach einem Planfeststellungsbeschluss stattfinden sollen.

Es wäre allerdings zu klären, wie in diesem Zusammenhang „überregional“ definiert wird.

#### **Zu Artikel 2 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes:**

Zu § 18

Absatz 1, Satz 4:

Grundsätzlich wird die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hinsichtlich des Verzichts auf eine Planfeststellung begrüßt, wenn sich durch die Erneuerung der Grundriss oder der Aufriss einer Betriebsanlage nicht wesentlich verändert.

Was aus dem Text jedoch nicht eindeutig hervorgeht, ist, wie damit umgegangen wird, wenn sich die Flächenänderung auf verschiedene DB-Unternehmen bezieht. Ein Beispiel: Eine Bahnsteigverlängerung beansprucht zusätzliche Fläche von DB Netz, die der DB Station&Service AG überlassen werden muss. Auch in diesem Fall sollte eine einfache Abstimmung zwischen den DB-Unternehmen reichen.

Absatz 1a (neu)

Ziffer 1:

Um den gerade im internationalen Vergleich nur durchschnittlichen Elektrifizierungsgrad des deutschen Streckennetzes von ca. 60 % nachhaltig zu steigern, wäre es wünschenswert, wenn nicht nur reine Oberleitungsarbeiten von der Pflicht zur Planfeststellung befreit würden, sondern dieses auch für in diesem Zusammenhang notwendige, untergeordnete Anpassungen im Umfeld gelten würde. Allein die Anpassung eines Bahnübergangs oder die Herstellung eines für den Fahrdrabt notwendigen größeren Lichtraumprofils z.B. bei Überführungen (bspw. durch Absenkung des Gleises) würde sonst dazu führen, dass das Elektrifizierungsvorhaben wie bisher das zeitaufwändige Planfeststellungsverfahren durchlaufen muss. Hier sollten im Interesse einer sachgerechten Abwägung und in Anbetracht der vielfältigen Kreuzungsbauwerke (allein im DB-Streckennetz gibt es fast 26.000 Brücken) die Voraussetzungen für den Verzicht auf Planfeststellung für „Einzelmaßnahmen“ maßvoll um kleinere Anpassungsmaßnahmen an vorhandenen Anlagen erweitert werden, um die Elektrifizierung des Netzes mit Breitenwirkung voranbringen zu können.

Die im vorstehenden Ansatz anklingende Forderung nach einer Änderung des Gesetzentwurfs geht auf die Begründung desselben zurück, die zu Art. 2 (AEG), Buchstabe b (§ 18a), Satz 1 eine entsprechende Eingrenzung des Befreiungstatbestands durch entsprechende Definition der „Einzelmaßnahme“ vornimmt (S. 29 Gesetzentwurf).

Ziffer 2:

Durch die vorgesehenen Anpassungen an §18 des AEG wird der dringend notwendige ETCS/DSTW-Rollout beschleunigt und Investitionssicherheit hergestellt.

Dennoch wäre es wünschenswert, wenn nicht nur explizit Aufrüstungsmaßnahmen zur Ausstattung einer Strecke mit ERTMS, sondern generell alle Vorhaben, die der LST-Aufrüstung einer Strecke dienen, grundsätzlich von der Pflicht zur Feststellung des Planes befreit bleiben, da insbesondere im Regionalverkehr auf Nebenstrecken auf absehbare Zeit noch konventionelle LST zum Einsatz kommen wird.

Ziffer 3:

Hier haben wir folgenden Ergänzungsvorschlag:

3. der barrierefreie Umbau *einschließlich des Nachrüstens von Reisendentunneln oder –brücken nebst Rampen und Aufzugsanlagen*, die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen, *das Nachrüsten von Bahnsteigdächern* und“

Ergänzend regen wir an, neben dem Genehmigungsprozess auch den Förderprozess sowohl auf Bundes- und Landesebene für Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu beschleunigen. So ist beispielsweise das mehrstufige Antragsverfahren in Baden-Württemberg nicht geeignet, Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zeitnah durchzuführen. Im zweistufigen Verfahren mit Projektanmeldung – Projektaufnahme/Zulassung zur Antragsstellung – Antragsbescheidung werden im Planungsprozess Zwangspausen zwischen Vorplanung und Entwurfsplanung erzeugt. Es wird angeregt, thematische Programme (z.B. zur Barrierefreiheit) zu erstellen, um unter gesicherten

finanziellen Randbedingungen mehrere Maßnahmen flexibel umsetzen zu können und so ggf. Synergien mit benachbarten Baumaßnahmen zu schöpfen. Sofern am mehrstufigen Verfahren festgehalten wird, sollte zumindest eine unterjährige Programmaufnahme von Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit ermöglicht werden.

Zu § 21, Absatz 8 (neu)

Grundsätzlich ist diese Ergänzung sinnvoll. Es sollte jedoch konkretisiert werden, welche Voraussetzungen für eine Enteignung vorliegen müssen, wenn dies nicht die Plangenehmigung oder Planfeststellung ist. Die Angemessenheit ist sicherzustellen.

Zu § 22b Absatz 1, Satz1:

Hier sollte ergänzt werden:

„Erkennt der Eisenbahninfrastrukturbetreiber eine Gefährdung des Betriebes durch das Grundstück eines Anliegers, ist der Eigentümer umgehend zur Beseitigung der drohenden Betriebsgefahr verpflichtet.“

#### **zu Artikel 4 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Änderungen werden grundsätzlich begrüßt, da es Vorhaben direkt an bestehenden Bahnstrecken betrifft, die den Eisenbahnverkehr im Hinblick auf Nachhaltigkeit, Fahrgastfreundlichkeit und Sicherheit maßgeblich verbessern können und die die Umwelt i. d. R. nicht oder kaum beeinträchtigen. Der Entfall oder die Vereinfachung der UVP können die Vorhaben beschleunigen.

Es ist dabei sicherzustellen, dass der Verzicht auf eine UVP im weiteren Verfahren nicht dazu führt, dass Umweltbelange erst später im Planungsverlauf detektiert werden und dann zu Verzögerungen führen. Weiterhin wäre wünschenswert, wenn nicht nur explizit Aufrüstungsmaßnahmen zur Ausstattung einer Strecke mit ERTMS, sondern generell alle Vorhaben, die der LST-Aufrüstung einer Strecke dienen, grundsätzlich von der Pflicht zur Durchführung einer UVP befreit bleiben.