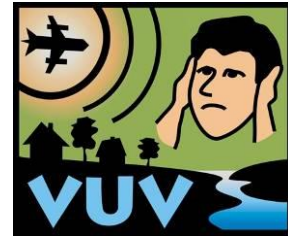


Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer
Referat G10
Invalidenstr. 44

10115 Berlin

per Email: min@bmvi.bund.de, ref-g10@bmvi.bund.de,
iris.reimold@bmvi.bund.de

Anschrift VUV
Birkenweg 35
15827 Blankenfelde
Internet www.vuv-verein.de
Email info@vuv-verein.de
Vorsitzender: 03064169918; 12589,
Grünelinder Str.11
M: Eckhard.Bock11@googlemail.com
Konto 364 100 90 30
Bank MBS Potsdam
BLZ 160 500 00

Berlin, 08.08.2020

Verbändeanhörung: Stellungnahme zum Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Scheuer,
sehr geehrte Frau Reimold,
sehr geehrte Damen und Herren,

der VUV e.V. ist ein vom Umweltbundesamt nach § 3 UmwRG bundesweit anerkannter Umweltverband. Leider haben wir von der vom BMVI durchgeführten Verbändebeteiligung zum Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes erst verspätet erfahren, dennoch bitten wir um Berücksichtigung unserer gravierenden Bedenken gegen den Gesetzentwurf, die in unserer untenstehenden Stellungnahme zusammengefasst sind.

Eine demokratische Willensbildung in einem pluralistischen Gemeinwesen wird erschwert bzw. sogar unmöglich gemacht, wenn Ihr Ministerium bei einer Verbändeanhörung Fristsetzungen von wenigen Tagen - zudem in der Ferienzeit – vorgibt. Die vielfach ehrenamtlich wirkenden Mitarbeiter der Verbände sind überwiegend unter diesen Voraussetzungen weder personell noch zeitlich in der Lage, fristgerecht sachgerechte Einschätzungen und Stellungnahmen zu erstellen.

A. Grundsätzliches

Trotz ihrer schieren Vielzahl hat keines der seit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz im Jahre 1991 beschlossenen „Beschleunigungsgesetze“ die erhofften Wirkungen gezeitigt und auch dieses Gesetz und alle folgenden können nicht zu einer rascheren Planung und Umsetzung von Bauvorhaben führen, denn die wahren Determinanten der Gesamtvorhabensdauer sind insbesondere bei Schienenprojekten außerrechtlicher Natur.

Hingegen hat die jedes Mal vorgenommene Abschaffung und/oder weitere Beschneidung von Bürgerrechten und die Verschlechterung des materiellen Schutzes der Betroffenen das Verhältnis von Bürger und Staat bzw. Regierung inzwischen auf Dauer negativ beeinflusst,

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

der „Staats- und Politik(er)verdrossenheit“ erheblichen Vorschub geleistet und insgesamt der Akzeptanz politischer Willensbildungsprozesse geschadet.

Auch dieses Gesetzesvorhaben versucht Rechte der Bürger einzuschränken. Bahnanlieger, die sich als gesellschaftliche Minderheit seit Jahren einer negativen Stimmungsmache seitens der DB AG und der Bahnlobbyisten, die innerhalb und außerhalb des Bundestags wirken, ausgesetzt sehen, haben dadurch z.T. das Vertrauen in den Rechtsstaat verloren.

Dieser Entwurf eines weiteren „Beschleunigungsgesetzes“ ist daher weder demokratiepolitisch nachhaltig, denn er schwächt die Akzeptanz dieses Staates und das Vertrauen in demokratische Institutionen. Noch ist er auch ökologisch nachhaltig, denn es ist das Gegenteil von Nachhaltigkeit, die zum Schutz der Gesundheit unverzichtbaren Schutzvorkehrungen gegen die Emissionen des zunehmenden Schienenverkehrs zu verweigern und sie in die Zukunft zu verlagern, d.h. sie künftigen Generationen aufzubürden.

B. Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Zu Artikel 1 Nr. 1 lit b und Nr. 2 (§48 Abs. 3 VwGO neu und §50 Abs. 2 VwGO neu):

Indem die bisherige – einzelfallbezogene - Ermessensentscheidung des Präsidiums zum Regelfall ohne Ausnahme gemacht werden soll, wird die verfassungsrechtliche Garantie des gesetzlichen Richters nach Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG ausgehebelt, weil auf diese Weise eine Art Sondergericht geschaffen wird. Dies ist abzulehnen.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§176 VwGO neu):

Die Verfahren, die durch das E-Investitionsbeschleunigungsgesetz erfasst sind, sind regelmäßig rechtlich und materiell äußerst komplex und umfangreich. Die Qualität der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung kann nicht aufrechterhalten werden, wenn – wie im Gesetzentwurf vorgesehen - Richter aus anderen Gerichtsbarkeiten und/oder „Richter auf Probe“ für diese komplexen Verfahren eingesetzt werden. Dies gefährdet die Einheitlichkeit der Rechtsprechung und die Akzeptanz der Entscheidungen und wird daher abgelehnt.

Es wäre vielmehr Aufgabe des Bundes und der Länder, die für die personelle Ausstattung der Gerichte verantwortlich sind, sich schon im Vorfeld für die Akzeptanz von Vorhaben einzusetzen, um so die Anzahl gerichtlicher Auseinandersetzungen zu minimieren und der Vergeudung gerichtlicher Ressourcen entgegen zu wirken. Leider trägt dieses „Beschleunigungsgesetz“ dazu überhaupt nichts bei – im Gegenteil, durch die Verschlechterung des materiellen Schutzes der Betroffenen wird die Anzahl der Klagen weiter zunehmen, auch wenn ein großer Teil der Klagen erfolglos bleibt. Befriedung erreicht man nicht durch Aufrüstung der Gerichte und durch Abschaffung von einklagbaren Rechten.

Diese Regelung ist daher abzulehnen, auch wenn sie (zunächst) bis 2025 befristet ist, zumal die Gerichte neben Asylklagen inzwischen und wohl auch noch länger durch „Corona-Klagen“ überflutet werden.

Zu Artikel 2

Mit all diesen Einzelregelungen soll die bisherige (rechtswidrige) Praxis der DB Netz AG, die ihre Betriebsanlagen und Strecken

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

- * durch (vorgebliche) Unterhaltsmaßnahmen,
- * durch die Zerlegung von umfangreicheren Ausbauprojekten in viele kleine, örtlich und zeitlich verteilte Einzelmaßnahmen, die als „Unterhaltsmaßnahmen“ deklariert werden („Salami-Taktik“),
- * durch eine technische, leistungssteigernde Aufrüstung, die zur „Unterhaltsmaßnahme“ erklärt wird und
- * durch die Durchführung von genehmigungsbedürftigen Baumaßnahmen ohne vorausgegangene öR Genehmigungsverfahren

seit 1945 ausgebaut hat und weiter ausbaut, ohne dass in der übergroßen Zahl der Fälle die gesetzlich gebotenen Schutzvorkehrungen für die Umwelt und für Dritte errichtet wurden, fortgesetzt werden.

Durch diese Praxis des „Ausbaus vom Feldweg zur Autobahn durch „Unterhaltsmaßnahmen““ wurden u.a. seit Inkrafttreten des BImSchG im Jahr 1974 viele Hauptverkehrsstrecken der Bahn durch den Einbau von Betonschwellen auf eine Achslast von 22,5 oder gar 25 Tonnen und – zusammen mit der „Reparatur“ der Regeloberleitung – auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 bzw. 230 kmh auferüstet. Der Einbau von neuen Signaltechniken (die angeblich immer nur eine ‚Unterhaltsmaßnahme‘ zur Einhaltung bzw. Erreichung der anerkannten Regeln der Technik waren), angefangen von Gleiswechselbetrieb (GWB) über Linienzugbeeinflussung bis nun hin zu ETCS – alles ohne jedes öR Genehmigungsverfahren und ohne jede Schutzvorkehrung für Anlieger, Umwelt und Natur – führte zu weiteren erheblichen Leistungs- und Verkehrssteigerungen auf allen schienengebundenen Hauptverkehrsstrecken.

Im Ergebnis wurden so die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem jüngsten Umweltgutachten 2020 heftig kritisierten unhaltbaren Zustände an deutschen Bahnstrecken herbeigeführt, die die Bundesratsausschüsse (BR-Drs. 274/1/20 vom 22.06.2020) veranlasst haben, den Bundesgesetzgeber zum Handeln aufzufordern.

Anstatt aber dafür zu sorgen, dass die gesundheitsschädlichen Zustände entlang der deutschen Bahnanlagen zügig beseitigt werden, will das BMVI mit diesem Gesetzentwurf die bisherige rechtswidrige Praxis der DB Netz AG für die Zukunft legalisieren und – entgegen den Festlegungen des §5 BImSchG – viele weitere Lärmsanierungsfälle schaffen. Selbst die geringen Fortschritte in der Lärminderung als Folge der Umrüstung der Güterzüge auf LL-Bremsklötze würden dadurch wieder zunichte gemacht werden. Das ist das Gegenteil von nachhaltig, weil so die Sanierungslasten nur in die Zukunft und auf künftige Generationen verlagert werden, anstatt die Schienenlärmprobleme heute für die Zukunft zu lösen.

Sämtliche Regelungen, die die Bundesregierung in diesem Gesetzentwurf vorsieht, müssen daher unter den Vorbehalt gestellt werden, dass für Maßnahmen, die vorhersehbar zu einer Immissionserhöhung (sei es infolge von Mehrverkehren oder schnelleren und/oder schwereren Zügen) führen werden, ein öR Genehmigungsverfahren durchzuführen ist und dass – sofern das Kriterium der wesentlichen Änderung i.S.d. BImSchG nicht erfüllt sein sollte – jede Lärmerhöhung über die grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen hinaus (57/67 dBA, vgl. Beschluss des BVerwG vom 25. April 2018, 9 A 16.16) zu einem Anspruch auf Lärmvorsorge mindestens herab bis zu den Sanierungszielwerten (demnächst 54/64 dB laut kürzlicher PM des BMVI) führt. Dies ist schon aus verfassungsrechtlichen Gründen geboten.

Zu Artikel 2 Nr. 1 (§2 Abs. 7f AEG neu)

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

a) Nach dem Wortlaut des Abs. 7f neu umfasst der Begriff der Unterhaltung „die Anpassung an die anerkannten Regeln der Technik“. In der Begründung wird hingegen ausgeführt (letzter Satz zu Nr. 1 auf S. 27), dass Unterhaltungsmaßnahmen auch dann vorlägen, „wenn alte Anlagenteile durch neue Bauteile ausgetauscht werden, die den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und somit dem neueren Stand der Technik entsprechen“.

Der „neuere Stand der Technik“ ist etwas gänzlich anderes als die „anerkannten Regeln der Technik“. Ob nur ein redaktionelles Versehen vorliegt oder was der Gesetzgeber denn wirklich regeln will, kann von hier aus nicht beurteilt werden, die Unstimmigkeit sollte aber bereinigt werden.

b) Wenn aber die „Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ nach der in Abs. 7f neu einzuführenden gesetzlichen Definition nur den „anerkannten Regeln der Technik“ zu genügen hätte, dann entsprächen diese Eisenbahn-Betriebsanlagen nicht mehr den Anforderungen des BImSchG (§5 Abs. 1 Nr. 2 BImSschG schreibt für genehmigungsbedürftige Anlagen zwingend den „Stand der Technik“ vor) und es dürften darauf auch keine Verkehre abgewickelt werden, die unter das AtomG fallen. Denn das AtomG schreibt zwingend den „Stand von Wissenschaft und Technik“ vor.

Das heißt, dass eine Betriebsanlage der Eisenbahn, die einst unter der Prämisse der BImSchG-Anforderung der Einhaltung des Stands der Technik planfestgestellt oder genehmigt wurde, als Folge einer Unterhaltsmaßnahme, die lediglich den anerkannten Regeln der Technik folgt, nicht mehr dem planfestgestellten oder genehmigten Zustand entspricht und das EBA diese Betriebsanlage bis zur Wiederherstellung des Standes der Technik stilllegen müsste.

Transporte nach AtomG, die nur nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erfolgen dürfen, dürften auf deutschen Eisenbahnstrecken ohnehin nicht stattfinden, weil der Stand von Wissenschaft und Technik von keiner deutschen Eisenbahnstrecke erreicht wird. Die bisherige Praxis, wonach dennoch regelmäßig Transporte nach AtomG stattfinden, kann daher nur als rechtswidrig bewertet werden.

Aus diesen Gründen und um endlich Fortschritte beim emissionsminimierenden Unterhalt von Betriebsanlagen der Eisenbahn zu erzielen, halten wir es für sinnvoll und auch erforderlich, mindestens den Stand der Technik als zwingende Anforderung für Unterhaltsmaßnahmen festzulegen.

Zu Artikel 2 Nr. 2 a (Abs. 1 Satz 4 AEG geändert)

Wenn bei gleichem Grundriss und/oder Aufriss z.B. die Leistungsfähigkeit einer Betriebsanlage oder Strecke infolge der Erneuerung geändert wird, dann gehen von der Anlage bzw. Strecke erstmalige oder stärkere Auswirkungen auf die Umwelt und Dritte aus. Es ist nicht rechtlich nicht begründbar, weshalb solche Erneuerungsmaßnahmen ohne öR Genehmigung gebaut werden dürften, denn damit würden den Betroffenen und den Umweltverbänden jegliche Beteiligungs- und Abwehrrechte vorenthalten. Dies steht in Widerspruch zur Rechtsstaatsgarantie des Grundgesetzes und der Aarhus-Konvention.

Zu Artikel 2 Nr. 2 b (Abs. 1a AEG neu)

Die Elektrifizierung einer Bahnstrecke ermöglicht infolge der im Vergleich zu Dieselantrieb höheren Leistungsfähigkeit von Elektrolokomotiven höhere Geschwindigkeiten

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

(insbesondere an Steigungen), stärkere Beschleunigung und dadurch dichtere Zugfolgen. Der Wegfall des zeitintensiven Lokomotivenwechsels am Beginn und am Ende einer bisherigen Dieselstrecke ermöglicht weitere Reduzierungen der Zugfolgezeiten.

Die flächendeckende Einführung von ETCS zumindest auf allen TEN-T- und Hauptverkehrsstrecken in Deutschland wird in der „Machbarkeitsstudie zum Projekt ‚Zukunft Bahn‘ (ETCS/NeuPro)“ von McKinsey durch die damit verbundene Leistungssteigerung der Strecken (und zusätzlich einen kosteneinsparenden Personalabbau) begründet. Höhere Geschwindigkeiten (bis 230 km/h) und dichtere Zugfolgen werden dadurch ermöglicht und führen zu mehr Emissionen.

Es ist rechtlich nicht begründbar, weshalb Maßnahmen wie ETCS oder Elektrifizierung, wodurch die Dritte und die Umwelt stärker als bisher belastet werden, keinerlei öR Genehmigung erfordern sollten, denn damit würden den Betroffenen und den Umweltverbänden jegliche Beteiligungs- und Abwehrrechte vorenthalten.

Es ist auch nicht ersichtlich, wie und weshalb die (Gesundheits)schädlichkeit von Emissionen – und damit die Erforderlichkeit von Schutzvorkehrungen - davon abhängen soll, ob die verursachende Maßnahme als „Einzelmaßnahme“ oder im Rahmen eines BSchWAG-Projekts, eines anderen Programms (GVFG etc.) oder als „Unterhaltsmaßnahme“ gebaut wird. Die Privilegierung von „Einzelmaßnahmen“ würde vielmehr dazu führen, dass die DB Netz AG Anreize für eine Zerlegung größerer Vorhaben in lauter kleiner „Einzelmaßnahmen“ bekommt, um so alle Abwehrrechte aushebeln zu können und Schutzvorkehrungen verweigern zu können („Salamitaktik“).

Es kann auch nicht in der Entscheidungsbefugnis des Vorhabenträgers liegen, ob er in solchen Fällen die Durchführung eines öR Genehmigungsverfahren beantragt:
„ 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.“

Denn damit erlangte der private Vorhabenträger Kompetenzen, die nur der Exekutive zustehen. Dies steht in Widerspruch zur Rechtsstaatsgarantie des Grundgesetzes und der Aarhus-Konvention.

Die Privilegierung von „Einzelmaßnahmen“ wird daher strikt abgelehnt.

Im Übrigen sei auf die – dem Gesetzentwurf widersprechenden – Zusagen des ehemaligen Bundesverkehrsministers Dobrindt im Fall der Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg gegenüber der Bevölkerung in der Oberpfalz hingewiesen.

Zu Artikel 2 Nr. 2 c (Abs. 3 AEG neu)

Wie bereits oben im Abschnitt zu Artikel 2 ausgeführt: Sofern „Unterhaltsmaßnahmen“ zu einer erstmaligen oder höheren Belastung von Dritten oder der Umwelt führen, hätte eine Genehmigungsfreiheit zur Folge, dass Schutzvorkehrungen nicht errichtet würden und die Betroffenen schutzlos gestellt wären. Daher wird auch diese Regelung abgelehnt.

Zu Artikel 4 Nr. 3 (Abs. 14a UVPG neu)

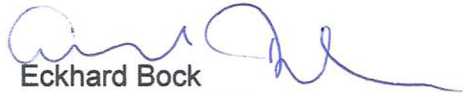
Wie schon oben im Abschnitt zu Artikel 2 Nr. 2 b (Abs. 1a AEG neu) ausgeführt, führt die Einführung von ETCS - ganz egal ob als „Einzelmaßnahme“ oder im Rahmen eines Vorhabens des Bedarfsplans etc. - prinzipbedingt zu einer erstmaligen oder höheren Belastung von Dritten oder der Umwelt. Regelmäßig kann von einer Verkehrssteigerung bis

**Verein zur Förderung
der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

zu 30% und einer Lärmerhöhung um bis zu 3 dB(A) ausgegangen werden (weil der Zuwachs hauptsächlich aus lauterer Güterzügen besteht). Dies entspräche einer Verdopplung der Zugmenge, was anders nur durch eine Verdopplung der bestehenden Gleise erreichbar wäre.

Der Ausschluss solcher Vorhaben aus der UVP-Pflicht ist mit der UVP-RL und der Aarhus-Konvention nicht vereinbar und wird daher abgelehnt.

Mit freundlichen Grüßen



Eckhard Bock
Vorsitzender VUV