
Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) ist der größte Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit knapp 700 Mitgliedsunternehmen und rund 450.000 Beschäftigten, die täglich in Deutschland 24 Millionen Fahrgäste mit Bus und Bahn befördern und im öffentlichen Schienengüterverkehr ca. 360 Millionen Tonnen Güter transportieren.

Wir begrüßen die Zielsetzung des Gesetzesentwurfs zur Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, der zahlreiche Maßnahmen aus dem Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vom 13. Dezember 2022 ebenso adressiert wie bedeutsame Vorhaben aus dem „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern“ (Deutschland-Pakt vom 6. November 2023). Wichtige Impulse der Verkehrsministerkonferenzen vom 2./3. April 2025 sowie zuletzt vom 29./30. Oktober 2025, die Anfang dieses Monats Eingang in die „Föderale Modernisierungsagenda“ gefunden haben, werden dankenswerterweise ebenso aufgegriffen.

Der VDV erachtet das Infrastruktur-Zukunftsgesetz als eines der voraussichtlich wichtigsten Projekte des BMV in der laufenden Legislaturperiode mit erheblichen Auswirkungen auf unsere Mitglieder. Auch wenn der Entwurf einige wichtige und von der Branche bereits seit langem geforderte Punkte enthält (wie etwa den Entfall einer eigenständigen gutachterlichen Raumverträglichkeitsprüfung), bleibt er doch in einigen Punkten hinter den dringenden Notwendigkeiten eines wirksamen schnelleren Aus-, Neu- und Ersatzbaus von Schieneninfrastrukturen zurück.

Das nun beginnende Gesetzgebungsverfahren sollte daher aus unserer Sicht genutzt werden, über die vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus weitere noch offene Fragen zu adressieren. Neben der Kommentierung des vorgelegten Entwurfs enthält unsere Stellungnahme daher entsprechende Hinweise, um deren Berücksichtigung wir das BMV ersuchen.

Ferner weisen wir darauf hin, dass der für die Verbändeanhörung gesetzte Zeitrahmen der Bedeutung des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes zu unserem Bedauern keinesfalls gerecht wird. Dies verbinden wir mit der Erwartung und Bitte, das anstehende Gesetzgebungsverfahren intensiv begleiten zu können.

Wir übermitteln im Folgenden unsere Vorschläge und Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf und bitten um Berücksichtigung:

Art. 1 – Vorgeschlagene Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes:

Allgemein:

Der VDV begrüßt die weiteren Schritte zur Erleichterung der Verwendung digitaler Formate in den Genehmigungsverfahren für Vorhaben nach AEG (vgl. Gesetzesentwurf Nrn. 4, 5 lit. b), 4 bis 7).

Die grundsätzlich zu begrüßende Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese der öffentlichen Sicherheit dienen (vgl. Art. 2 im Zusammenhang mit vorgeschlagenen Änderungen des BSWAG), **schließt weiterhin sowohl Infrastrukturen nicht-bundeseigener Eisenbahnen als auch solche städtischer Schienenbahnen im PBefG aus.**

Der VDV fordert die Aufnahme aller Schieneninfrastrukturen in diese Feststellungen bereits seit längerer Zeit (vgl. VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“, März 2022, S. 7, 10). Ebenso ist die Beschränkung des Abwägungsvorrangs für Schieneninfrastrukturen auf TEN-V Infrastrukturen (vgl. Art. 1 Nr. 13a des Entwurfs) nicht ausreichend, dieser muss daher ebenfalls auf alle Schieneninfrastrukturen ausgedehnt werden.

Die Realisierung dieser wichtigen Maßnahme erfordert eine hervorgehobene Positionierung an zentraler Stelle in AEG und PBefG. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine für Klimaschutz nachhaltige Basismobilität schlechter gestellt wird als z. B. eine einzelne Windkraftanlage durch § 2 EEG 2023.

Zu Nr. 5 Buchstabe a) (§ 18 Abs.1a AEG):

Der VDV begrüßt, dass die planfeststellungsfreien Vorhaben um die dort aufgeführten Punkte erweitert werden. Jedoch ist diese vorgeschlagene Änderung nur wenig beschleunigungswirksam, da die Genehmigungsfreiheit weiterhin nur gilt, wenn die Maßnahmen einzeln ausgeführt werden. Dies ist in der Regel nicht effizient, insbesondere wenn die Kombination mehrerer genehmigungsfreier Vorhaben keine zusätzlichen Belange berührt.

Diese Kombination genehmigungsfreier Vorhaben ebenfalls privilegiert zu ermöglichen, ist deswegen schon seit mehreren Jahren eine wichtige Forderung der Branche wie auch des Bundesrats (vgl. BR-Drs. 547/23(B) Nr. 2 und 198/23(B) Nr. 8; VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“, März 2022, S. 4). Bedauerlicherweise war das BMV bislang nicht bereit, diesen wichtigen und leichten Schritt zu gehen.

Des Weiteren fehlen zahlreiche wichtige Punkte in der Negativliste, deren Aufnahme bereits vor Jahren sowohl vom VDV als auch mehrfach durch den Bundesrat (vgl. BR-Drs. 547/23(B) Nr. 2 und 198/23(B) Nr. 8) gefordert worden sind. Dazu gehören insbesondere (Änderungsbedarfe zu Art. 1 Nr. 5 Buchstabe a) durch Unterstreichung gekennzeichnet):

- 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,

- im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die 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,
- darüber hinaus sollten alle Maßnahmen zur Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik einer bestehenden Strecke von einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt werden. Das gleiche gilt auch für städtische Schienenbahnen bei § 28 Abs. 1a Nr. 2 PBefG. Zusätzlich sollten in diesem Zusammenhang erforderliche geringfügige Veränderungen oder Ergänzungen in der Bausubstanz der Strecken davon umfasst sein. Die derzeitige Einschränkung des Anwendungsbereiches dieser Vorschrift ist nicht sinnvoll, da Ertüchtigungen auch bei nicht-digitaler Leit- und Sicherungstechnik erleichtert werden sollten. Derartige Maßnahmen stellen zudem in vielen Fällen einen weit geringeren Eingriff dar als die Einrichtung elektronischer oder digitaler Stellwerke, die in absehbarer Zeit nicht flächendeckend verfügbar sein werden;
- 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 (BR, VDV), diese Änderung muss vollumfänglich auch in § 28 Abs. 1a Nr. 3 PBefG aufgenommen werden;
- zusätzlich zur Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung sollten jegliche Baumaßnahmen zur Gewährleistung des Lärmschutzes an den Eisenbahnstrecken sowie Strecken städtischer Schienenbahnen selbst in die Freistellung einbezogen werden, § 18 Abs. 1a Nr. 4 AEG und § 28 Abs. 1a Nr. 4 PBefG;
- die Bezeichnung „Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe“ in § 18 Abs. 1a Nr. 5 AEG ersetzt werden durch „Herstellung von Weichenverbindungen und Kreuzungen zwischen bestehenden Gleisen“ und eine entsprechende Regelung sollte in § 28 Abs. 1a PBefG aufgenommen werden;
- Errichtung von Kreuzungsgleisen, Abstellgleisen und Überholgleisen inklusive baulicher Anpassungen,
- Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
- § 18 Abs. 1a Nr. 6 AEG sollte ergänzt werden um „sowie Ladestellen für den Güterverkehr einschließlich von Umladevorrichtungen und Zufahrten;
- Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,

- Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
- Änderungen von Bahnstromleitungen,
- Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
- Erweiterung des Gleismittenabstandes mehrgleisiger Strecken und Serviceeinrichtungen zur Anpassung an das aktuelle Regelwerk,
- Wiederherstellung der Mehrgleisigkeit auf früher mehrgleisig betriebenen Strecken, auf denen zwischenzeitlich durch Abbau von Gleisen die Kapazität verringert wurde [Bestandsschutz der früheren Mehrgleisigkeit],
- Wiederherstellung von stillgelegten, jedoch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Eisenbahnstrecken, insbesondere von Verbindungskurven sowie Ein- und Ausfädelungen von Strecken in Netzknoten, die zur Herstellung der Resilienz des Eisenbahnnetzes im Havariefall oder bei größeren baubedingten Sperrungen erforderlich sind. Auch diese Regelung dient der Klarstellung, dass der Bestandsschutz für die nicht von Betriebszwecken freigestellten, aber nicht mehr betriebenen Strecken zu deren Wiederherstellung in Anspruch genommen werden kann. Diese Regelung ergänzt die Freistellungsregelung in § 23 AEG, um deren - in der jüngsten Novellierung verstärkt herausgearbeiteten - gesetzgeberischen Zielsetzung zur bestmöglichen Nutzung von gewidmeter, aber derzeit nicht genutzter Infrastruktur Rechnung zu tragen,
- Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
- Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Zu Nr. 5 Buchstabe b) (§ 18 Abs. 2 AEG):

Die Erleichterung, dass die öffentliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde ersetzt werden kann, wird ebenso begrüßt, wie die Aufhebung der Beschränkung der vorläufigen Anordnung auf reversible Maßnahmen und die entsprechende Begrenzung einer ggf. Anordnung auf Naturalrestitution auf einen „im wesentlichen gleichartigen Zustand“. Leider wurde die Forderung der Branche nicht umgesetzt, dass mit der vorläufigen Anordnung auch der Beginn des eigentlichen Vorhabens zugelassen werden kann und die Vorschrift zudem als „Soll“-Bestimmung gefasst wird. Dass dies möglich ist, zeigt z. B. § 44c EnWG und § 8a BImSchG.

Zu Nrn. 6 bis 8 (§§ 18a – 18c AEG):

Die konsequente Umsetzung digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntmachung wird ebenso begrüßt, wie die Zusammenführung der zentralen Regelungsbestandteile im Verwaltungsverfahrensgesetz (Art. 11 des Entwurfs). Beides hat der VDV bereits seit einigen Jahren gefordert (vgl. etwa VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“, März 2022, S. 4 f.).

Zu Nr. 9 (§ 18d AEG):

Die weiteren Schritte zur Erleichterung der Verwendung digitaler Formate in den Genehmigungsverfahren wird begrüßt.

Dennoch fehlt im Entwurf eine wichtige und vom VDV seit langem geforderte Beschränkung des Prüfungsumfangs bei Planänderungen: Bei Änderungen des Plans während des Planfeststellungsverfahrens muss das erneute Verfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen beschränkt und ermöglicht werden, die Fristen zu verkürzen (Vorbild: Entwurf für ein viertes Bürokratieentlastungsgesetz zu § 22 UVPG [BR Drs. 129/24, S. 10]).

Zu Nr. 10 (§ 18e AEG):

Die vorgeschlagenen Änderungen werden sämtlich begrüßt: Eine sachgerechte Begrenzung der Anordnung der aufschiebenden Wirkung für Klagen, insbesondere wenn sich die Anträge auf Bauverzögerungen stützen (Nr. 10a), sowie die Klarstellung, dass die Zehn-Wochen-Frist auch bei Aussetzungen gilt (Nr. 10b), dient der Verfahrenseffizienz und Beschleunigung.

Ferner regt der VDV dringend an, zur weiteren Beschleunigung verwaltungsgerichtlicher Verfahren eine wenigstens befristete Bündelung des Instanzenzugs für Vorhaben, für die ein Planfeststellungsbeschluss erteilt wird, beim Bundesverwaltungsgericht nach § 50 Absatz 1 Nr. 6 VwGO vorzusehen.

Zu Nr. 13 (§ 20 AEG):

Wie in den allgemeinen Vorbemerkungen zu Art. 1 ausgeführt, erscheint es nicht nachvollziehbar, weshalb nur die Verwirklichung eines Vorhabens nach § 20 Abs. 1 Satz 1 AEG-E als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen sein soll. Aus den oben genannten Argumenten muss dies – analog zu § 2 EEG 2023 – für sämtliche Schieneninfrastrukturvorhaben gelten.

Art. 2 – Vorgeschlagene Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes:

Zu Nr. 1 (§ 1 Abs. 3 BSWAG):

Die grundsätzlich zu begrüßende Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese der öffentlichen Sicherheit dienen, schließt aus nicht nachvollziehbaren Gründen weiterhin sowohl NE-Infrastrukturen als auch solche städtischer Schienenbahnen im PBefG aus. Der VDV fordert die Aufnahme *aller* Schieneninfrastrukturen in diese Feststellungen bereits seit langem (s. o.).

Ebenso ist die Beschränkung des Abwägungsvorrangs für Schieneninfrastrukturen auf TEN-V Infrastrukturen (vgl. Art. 1 Nr. 12 des Entwurfs) nicht ausreichend; dieser muss ebenfalls auf alle Schieneninfrastrukturen ausgedehnt werden. Die Realisierung dieser wichtigen Maßnahme erfordert eine hervorgehobene Positionierung an zentraler Stelle in AEG und PBefG. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine für den Klimaschutz nachhaltige Basismobilität schlechter gestellt wird als z. B. eine einzelne Windkraftanlage durch § 2 EEG 2023.

Art. 10 – Vorgeschlagene Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes:

Allgemein:

Der Entwurf sieht leider keine Ausnahmen von Vorgaben des BNatSchG für Aus-, Neu- und Ersatzbaumaßnahmen von Schieneninfrastrukturen vor. Hier sollte nochmals geprüft werden, ob unionsrechtlich zulässige Ausnahmen von Beeinträchtigungsverböten hinsichtlich Naturräumen und bedrohter Arten möglich sind und ggf. umgesetzt werden.

Im Falle eines negativen Ergebnisses bittet der VDV, diesen Sachverhalt dringend im Rahmen der angekündigten EU-Initiative zu regeln.

Zu Nr. 1 Buchstabe a) (§ 15 Abs. 6a -neu- BNatSchG):

Die Möglichkeit zu monetärem Ausgleich und Ersatz wird seit langem von VDV und der Branche gefordert und wird ausdrücklich begrüßt! Dies schafft eine Win-Win-Situation für Naturräume und Infrastrukturentwicklung. Eine zentrale Koordination von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermöglicht trotz immer stärkerer Flächenknappheit wirksame und wirksamere Maßnahmen zugunsten zusammenhängender Naturräume. Dies sichert zudem eine fachlich höchstwertige und institutionell gebündelte Umsetzung. Gleichzeitig entlastet diese Möglichkeit die Vorhabenträger von der zeit- und ressourcenaufwändigen Suche und Beschaffung geeigneter Ersatzflächen, die wegen der größer werdenden Flächenknappheit und vorhabenspezifischer Besonderheiten im Ergebnis oft fragmentiert sind und der Natur weniger dienen als dies mit zusammenhängenden kohärenten Maßnahmen der Fall ist.

Die Begrenzung der Möglichkeit einer Ersatzgeldleistung nur auf Vorhaben, die bundesgesetzlich in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, erscheint angesichts der Wirksamkeit und Effizienz des monetären Ausgleichs unter Naturschutzgesichtspunkten nicht gerechtfertigt. Die Möglichkeit einer Ersatzgeldleistung sollte vielmehr sämtliche Bau-, Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrswegen erfassen. In der Konsequenz ist auch die Bezugnahme auf die Bundeskompensationsverordnung obsolet.

Art. 11 – Vorgeschlagene Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes:

Allgemein:

Die Zusammenführung der zentralen Verwaltungsverfahrensschritte zu digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntmachung für das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz wird ebenso begrüßt wie die Tatsache, dass die digitale Beteiligungs- und Bekanntmachungsform künftig für diese Verfahren als Regelfall vorgesehen werden. Beides hat der VDV bereits seit einigen Jahren insbesondere im Anschluss an das seinerzeitige Planungssicherstellungsgesetz gefordert (vgl. etwa VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“, März 2022, S. 4 f.).

Dennoch fehlt im Entwurf eine wichtige und vom VDV seit langem geforderte Beschränkung des Prüfungsumfanges bei Planänderungen: Bei Änderungen des Plans während des Planfeststellungsverfahrens muss das erneute Verfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen beschränkt und ermöglicht werden, die Fristen zu verkürzen (Vorbild: Entwurf für ein viertes Bürokratieentlastungsgesetz zu § 22 UVPG [BR Drs. 129/24, S. 10]).

Ferner sollte § 76 Abs. 2 VwVfG (heutige Fassung) als "Soll"-Vorschrift gefasst werden und einen nicht abschließenden Katalog unwesentlicher Änderungen enthalten.

Zu Nr. 9 (§ 74a Absatz 1 -neu- VwVfG):

Um das Instrument der Plangenehmigung deutlicher zu stärken, sollte § 74a Abs. 1 VwVfG (neu) ebenfalls als "Soll"-Vorschrift gefasst und erwogen werden, das Tatbestandsmerkmal der unwesentlichen Beeinträchtigung in § 74a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VwVfG interessengerecht legal zu definieren.

Selbiges gilt für § 74b Nr. 1 VwVfG (neu).

Art. 12 – Vorgeschlagene Änderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung:

Zu Nr. 4 (§ 14a neu UVPG):

Ausdrücklich begrüßt wird die generelle Freistellung für die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 60 Kilometern von einer Vorprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die geltenden, viel zu strengen Längenbegrenzungen haben dazu geführt, dass die eigentlich in § 18 Abs. 1a AEG angelegte Beschleunigung für nachträgliche Elektrifizierungsmaßnahmen bestehender Bahnstrecken kaum praktische Wirkung entfalten konnte. Die standortbezogene Vorprüfung für besonders lange Oberleitungslängen ab 60 Kilometern erscheint angemessen. Die Hauptauswirkungen für die Umwelt geht von der bestehenden Bahnstrecke und nicht von der nachträglichen Elektrifizierungsmaßnahme aus.

Ebenso werden die weiteren Freistellungen von der UVP-Pflicht begrüßt.

Hingegen ist die Streichung der bisherigen Einzelpunkte in § 14a Abs. 1 Nrn. 3 bis 6 der geltenden Fassung klar abzulehnen: Diese Streichung sorgt trotz der Ausführungen in der amtlichen Begründung für Vorhaben von Eisenbahninfrastrukturen zu Rechtsunsicherheit. Durch die Streichung wird es perspektivisch zu Diskussionen darüber kommen, welche Betriebsanlagen Teil des „Schienenwegs“ sind und welche nicht. Dies würde zu erheblichen Verzögerungen in Genehmigungs- und vor allem Rechtsschutzverfahren führen, da absehbar den meisten Rechtsmittelführern die Begründung nicht ausreichen wird. Die Beschränkung der Planrechtsfreistellung in § 18 Abs. 1a) AEG auf Fälle, in denen keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, lässt diese Beschleunigungsvorschrift ins Leere laufen, wenn im UVPG nicht klar die UVP-Pflicht ausgeschlossen wird.

Deswegen setzt sich der VDV weiterhin für eine klare und eindeutige, ebenso abschließende wie vollständige Negativliste in § 14a UVPG ein, die zudem mit den freigestellten Tatbeständen nach § 18 Absatz 1 a AEG synchronisiert werden muss (vgl. Anmerkungen zu Artikel 1, Nr. 5 lit. a zu § 18 Abs. 1a AEG).

Zu Nr. 5 (§ 14e neu UVPG):

Die vorgeschlagene Regelung ist ausdrücklich zu begrüßen, denn sie setzt die bislang national nicht genutzte Ausnahmemöglichkeit nach Art. 2 Abs. 4 Richtlinie 2011/92/EU um.

Art. 13 – Vorgeschlagene Änderungen des Raumordnungsgesetzes:

Zu Nr. 2 (§ 16 Abs. 2 ROG):

Die seit langem vom VDV geforderte Abschaffung der zeit- und bürokratieintensiven eigenständigen Doppelprüfung durch die Raumverträglichkeitsprüfung nach § 15 ROG wird zwar sehr begrüßt, diese Ausnahme ist aber sowohl im ROG als auch in der ROV dringend auf Infrastrukturvorhaben von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) wie auch der städtischen Schienenbahnen nach PBefG auszuweiten. Viele dieser Vorhaben haben überörtlichen Charakter und drohen daher unnötig verzögert zu werden.

Die Raumverträglichkeit ist – wie alle anderen öffentliche Belange auch – im Beteiligungsverfahren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständigen Träger öffentlicher Belange einzubringen und durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit eines besonderen Verfahrens erschließt sich sowohl angesichts des hohen bürokratischen Mehraufwandes und der mit einem zusätzlichen Verfahren einhergehenden Ineffizienzen als auch des unverbindlichen Ergebnisses dieser Prüfung nicht.

Art. 15 – Vorgeschlagene Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes

Allgemein

Wie bereits in den obigen Ausführungen dargestellt, ist nicht nachvollziehbar, dass die im Gesetzesentwurf vorgenommene Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese der öffentlichen Sicherheit dienen, Maßnahmen städtischer Schienenbahnen nach § 28 PBefG nicht einbezieht. Der VDV fordert die Aufnahme *aller* Schieneninfrastrukturen in diese Feststellungen bereits seit längerer Zeit (vgl. VDV-Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“, März 2022, S. 7, 10).

Zu Nummer 1 (§ 28 PBefG)

Wie bereits in den Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a) (§ 18 Abs.1a AEG) dargestellt, begrüßt der VDV, dass die planfeststellungsfreien Vorhaben um die aufgeführten Punkte erweitert werden. Wie bei der Änderung des AEG gilt jedoch auch bei den Änderungen des § 28 PBefG, dass diese nur wenig beschleunigungswirksam sind, da die Genehmigungsfreiheit weiterhin nur gilt, wenn die Maßnahmen einzeln ausgeführt werden. Dies ist in der Regel nicht effizient, insbesondere wenn die Kombination mehrerer genehmigungsfreier Vorhaben keine zusätzlichen Belange berührt.

Des Weiteren fehlen auch bei der Änderung des § 28 PBefG zahlreiche wichtige Punkte in der Negativliste. Diese sollten analog der Aufzählung unter den Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a) aufgenommen werden.

Ergänzende Vorschläge:

Darüber hinaus lässt der Gesetzesentwurf zahlreiche Punkte offen, in denen zusätzliche erhebliche Beschleunigungspotenziale liegen. Insbesondere die folgenden Punkte hatte der VDV bereits angesprochen und bittet im weiteren Verfahren um deren Berücksichtigung:

Genehmigungsentscheidungen durch den Gesetzgeber ermöglichen

Die Genehmigung von Großverfahren durch den Gesetzgeber wird unter Berücksichtigung der Rechtsschutzanforderungen rechtssicher ermöglicht (Weiterentwicklung des aufgehobenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes). Das dies auch unionsrechtlich grundsätzlich möglich ist ergibt sich z. B. aus Art. 1 Abs. 4 Richtlinie 2011/92/EU.

Umfassende Stichtagsregelung einführen

Zur Schaffung von Planungssicherheit, insbesondere zur Vermeidung von wiederholten Prüfungen und ständiger Überarbeitung einzureichender Unterlagen auf Grund geänderter Sachverhalte oder Regelwerke sollte ein bereits in einer angemessenen Zeitspanne vor dem Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder Genehmigungsantrags liegender Zeitpunkt festgelegt werden, ab dem später eintretende sachliche und rechtliche Änderungen grundsätzlich nicht mehr berücksichtigt werden. Hiervon sollte nur abgewichen werden, wenn dies der Vorhabenträger ausdrücklich beantragt.

Dieser Gedanke ist bereits in der Regelung des § 18g AEG angelegt, jedoch dort nur auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung bezogen und mit dem Zeitpunkt der Einreichung auf einen zu späten Zeitpunkt fixiert worden. Die Festlegung des Zeitpunktes sollte in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt vom Vorhabenträger beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt festgelegt werden. Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes sollte keine Sachprüfung voraussetzen, verpflichtet jedoch den Vorhabenträger, innerhalb von zwei Monaten den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens einzureichen. Auf diese Weise wird Zeitverzug zwischen der Erstellung der Unterlagen und Beginn des Verfahrens vermieden. Eine entsprechende Regelung sollte auch für Infrastrukturen städtischer Schienenbahnen geschaffen werden.

Bündelung umweltbezogener Verfahren

Die umweltbezogenen Verfahren wie z. B. die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Prüfungsschritte nach § 34 BNatSchG wie die Prüfung auf Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeit sind (soweit sie erforderlich sind) nicht nur aus Gründen der Planungsbeschleunigung, sondern auch wegen ihres Sachzusammenhanges in einem Verfahren zu bündeln.

Verzicht auf Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Der Aufwand zur Ermittlung von Nutzen-Kosten-Verhältnissen steht bei einigen Typen von Baumaßnahmen in keinem sinnvollen Verhältnis zu dem im besten Falle zu erzielenden Erkenntnisgewinn. Dies betrifft z. B. Elektrifizierungsmaßnahmen bei denen bei Anwendung aktueller Bewertungsverfahren kaum Fälle eines negativen Ergebnisses denkbar sind. Ebenfalls außer Verhältnis steht eine solche Ermittlung bei allen Ausbauten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Einbau von Gleiswechseln, Verlängerung von Überholgleisen und Änderungen an der Leit- und Sicherungstechnik. Daher sollte in diesen Fällen auf die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses verzichtet werden.

Grundsätzliche Befristung von Planrechtsverfahren für Schieneninfrastrukturen

In § 20 AEG ist für Planrechtsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz eine Befristung vorgesehen. Eine solche Befristung sollte für alle verkehrsrechtlichen Planrechtsverfahren für Schieneninfrastrukturen vorgesehen werden.