VDV | TR

24. August 2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung an unionsrechtliche Vorgaben und zur Reform der Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem Umwelt- und Klimaschutz dienenden Änderungsvorhaben (UVP-Anpassungsgesetz)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, dankt für die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zum genannten Gesetzesentwurf und begrüßt das grundsätzliche Ziel des Gesetzentwurfs, unionsrechtliche Vorgaben umzusetzen, Doppelprüfungen abzubauen, die Digitalisierung voranzutreiben und Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die Bemühungen zur Reduzierung unnötiger Mehrfachprüfungen sowie die Nutzung bestehender Spielräume des Unionsrechts zur Vereinfachung von Verfahren bei Änderungsvorhaben mit geringer Umweltrelevanz.

Aus Sicht des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs bleibt der Entwurf jedoch hinter seinem eigenen Beschleunigungsanspruch zurück. Während für verschiedene Energie- und Klimaschutzvorhaben neue Ausnahmen von UVP- und Vorprüfungspflichten geschaffen werden, **bleiben** vergleichbare zusätzliche **Erleichterungen für Schieneninfrastrukturvorhaben weitgehend aus**, die der VDV bereits im Verfahren zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz gefordert hatte. Ebenso soll die dort erfolgte und vom VDV kritisierte Streichung von Ausnahmen in § 14a UVPG nicht rückgängig gemacht werden. Dies überzeugt weder unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes noch im Hinblick auf die beabsichtigte Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung.

Dabei zählen gerade Ausbau, Elektrifizierung und Modernisierung von Eisenbahn- und ÖPNV-Infrastrukturen zu den zentralen Voraussetzungen für die Erreichung der nationalen und europäischen Klimaschutzziele im Verkehrsbereich, der von allen Sektoren hier den größten Aufholbedarf hat.

Zu Artikel 1 Nrn. 3 und 12 (§ 9 Abs. 3a i. v. m. Anlage 1a UVPG-E)

Der Entwurf sieht in § 9 Abs. 3a UVPG-E in Verbindung mit der neuen Anlage 1a umfangreiche Erleichterungen für bestimmte dem Klimaschutz dienende Änderungsvorhaben vor. Begünstigt werden unter anderem Änderungen von Windenergieanlagen, Biogasanlagen, Gasspeichern, Deponien sowie teilweise energiewirtschaftliche Leitungsinfrastrukturen. Für diese Vorhaben soll regelmäßig weder eine UVP noch eine UVP-Vorprüfung erforderlich sein; lediglich in atypischen Sonderfällen bleibt eine standortbezogene Vorprüfung vorgesehen.

Leider werden zahlreiche Vorhaben im Schienenbereich mit positiven Klima- und Umweltauswirkungen durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene bislang weder in § 14a UVPG noch hier berücksichtigt, so beispielsweise:

- Reaktivierung bestehender, aber stillgelegter Eisenbahninfrastrukturen,
- Wiederherstellung der Mehrgleisigkeit auf früher mehrgleisig betriebenen Strecken, auf denen zwischenzeitlich durch Abbau von Gleisen die Kapazität verringert wurde,
- Kapazitätserhöhungen innerhalb bestehender Trassenräume,

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. · Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln · T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

- Ergänzungsgleise und begrenzte Erweiterungen für städtische Schienenbahnen im bereits weitgehend versiegelten Stadtraum,

- Anpassungen von Bahnhöfen und Haltepunkten,

- Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz von Betriebsanlagen und Bauwerken,

- Anpassungen und barrierefreier Umbau von Bahnsteigen,

- 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,

- Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,

- Klimaschutz- und klimawandelbedingte Modernisierungen bestehender Betriebsanlagen.

Diese Vorhaben dienen der Verlagerung von Verkehrsleistungen auf die Schiene (unmittelbar, durch Erhöhung der Resilienz und durch Attraktivierung des Schienenverkehrs) und damit der Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Ihr Nutzen für den Klimaschutz steht dem der im Entwurf privilegierten Energieinfrastrukturvorhaben mindestens gleichwertig gegenüber.

Es wird daher empfohlen, **diese Vorhaben ebenfalls** in die vorgesehene Privilegierung für dem Klimaschutz dienende Änderungsvorhaben in die neue Anlage 1a UVPG-E oder direkt **in § 14a UVPG aufzunehmen.**

Fehlende Ergänzung von § 14a UVPG zur Herstellung des Gleichlaufs mit § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG

Zugleich wird dieses Defizit durch einen fehlenden Gleichlauf mit den bereits bestehenden fachrechtlichen Beschleunigungsregelungen im UVP-Recht verschärft. Die mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz erfolgte (und seinerzeit schon vom VDV kritisierte) Reduzierung der Ausnahmen des § 14a UVPG führt zu Auslegungsunsicherheiten hinsichtlich typischer Modernisierungs- und Ausbauvorhaben (z. B. für Bahnsteige, Bahnübergänge und Durchlässe). Der nun vorliegende Entwurf nutzt die Gelegenheit nicht, diese Inkonsistenzen zu bereinigen. Stattdessen werden neue UVP-Erleichterungen für zahlreiche Klima- und Energieinfrastrukturvorhaben geschaffen, ohne den zugleich dringend erforderlichen konsistenten Gleichlauf mit den bereits vorhandenen verfahrensrechtlichen Privilegierungen des § 18 Abs. 1a AEG und des § 28 Abs. 1a PBefG herzustellen. Dies kann bei kleineren, aber wichtigen Vorhaben im Bestandsnetz zu vermeidbaren Rechtsunsicherheiten und Verfahrensverzögerungen führen und die gesetzgeberische Wertentscheidung in AEG und PBefG wieder konterkarieren.

Die mit dem Entwurf verfolgte Zielsetzung, Spielräume des Unionsrechts für Vorhaben, die dem Klimaschutz dienen, konsequent zu nutzen, **sollte** folgerichtig **auch für Schieneninfrastruktur von Eisenbahnen und städtischen Schienenbahnen** vollumfänglich **genutzt werden.** Deshalb sollte geprüft werden,

- für Vorhaben nach § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG eine dem neuen § 9 Abs. 3a UVPG vergleichbare Regelung zu erwägen, wonach in weiteren typisierten Fallgruppen regelmäßig von der Durchführung einer UVP-Vorprüfung abgesehen werden kann und den Gleichlauf mit den UVP-rechtlichen Privilegierungen in § 14a UVPG (wieder) herzustellen und

- bestehende UVP-Vorprüfungspflichten bei typischerweise umweltentlastenden Modernisierungs-, Elektrifizierungs- und Digitalisierungsvorhaben weiter zu reduzieren.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (Streichung von § 10 Abs. 4 Satz 3 UVPG)

Der VDV weist ferner darauf hin, dass die beabsichtigte Streichung von § 10 Abs. 4 Satz 3 UVPG zu zusätzlichen erheblichen Belastungen für Schieneninfrastrukturvorhaben im Einzelfall führen kann. Die Bundesregierung selbst geht davon aus, dass künftig mehr Vorhaben als kumulierende Vorhaben anzusehen sein werden und dadurch häufiger UVP- oder Vorprüfungsschwellen erreicht werden können.

Für Schieneninfrastrukturprojekte kann dies insbesondere bei abschnittsweisen Aus- oder Umbaumaßnahmen zu zusätzlichem Prüf-, Ermittlungs- und Dokumentationsaufwand führen. Die praktische Bedeutung dieser Änderung sollte deshalb sorgfältig beobachtet und evaluiert werden.

Dem VDV ist bewusst, dass der Referentenentwurf durch ersatzlose Streichung des § 10 Abs. 4 Satz 3 UVPG die EuGH-Entscheidung in der Rechtssache C-596/22 umsetzen soll. Allerdings wird nicht geprüft, ob andere, unionsrechtskonforme Kriterien zur Konkretisierung in Betracht kommen. Dies erscheint vor dem Hintergrund problematisch, dass sich die Bundesregierung zum Ziel gemacht hat, die Übererfüllung von Unionsrecht zurückzufahren und unionsrechtliche Spielräume gerade im UVP-Recht im Interesse von Verfahrensbeschleunigung zu nutzen (Koalitionsvertrag, 2025, Z. 2127 ff.; föderale Modernisierungsagenda, Nr. 93 f., 221).

Es wird daher eine eingehende Prüfung empfohlen, ob es andere Kriterien als die Verbindung mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen gibt, die den erforderlichen engen Zusammenhang im Einklang mit der EuGH-Rechtsprechung so konkretisieren können, dass die Vorhersehbarkeit der Kumulationsprüfung erhöht und unverhältnismäßige Rechtsunsicherheiten insbesondere bei abschnittsweisen Infrastrukturvorhaben vermieden werden können.

Fazit

Der VDV begrüßt die mit dem Entwurf verfolgten Ziele der Verfahrensvereinfachung und Beschleunigung. Positiv sind insbesondere die Vermeidung unnötiger Doppelprüfungen sowie die Nutzung unionsrechtlicher Spielräume für bestimmte Änderungsvorhaben. Der Entwurf nutzt die unionsrechtlichen Spielräume zur Verfahrensvereinfachung zwar konsequent für zahlreiche Energie- und Klimaschutzinfrastrukturen. **Nicht nachvollziehbar** bleibt jedoch, weshalb vergleichbare Spielräume **nicht zugleich für Schienen- und ÖPNV-Infrastrukturvorhaben voll ausgeschöpft werden**, obwohl diese für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor von zentraler Bedeutung sind.

Der VDV hält daher eine Ergänzung des Gesetzentwurfs für erforderlich, damit die für Klima-, Verkehrs- und Umweltpolitik gleichermaßen bedeutsame Schieneninfrastruktur in vergleichbarer Weise von den vorgesehenen Beschleunigungs- und Vereinfachungswirkungen profitieren kann.