VDV Die Verkehrsunternehmen

VDV | KB, TR

14. Aug. 2025

Stellungnahme zum Entwurf eines Mantelgesetzes und einer Mantelverordnung zur nationalen Umsetzung der novellierten Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (IED)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt die o.g. Gesetzesinitiative der Bundesregierung grundsätzlich. Denn hiermit werden unter anderem die **Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes** (4. BImSchV) und das **Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVPG) novelliert. Für die Angebote mit Bussen und Bahnen ist das deswegen von Relevanz, weil die aktuellen Regelungen der 4. BImSchV sowie des UVPG zahlreiche Maßgaben enthalten, die die **Planungs- und Genehmigungsverfahren** bei Modernisierung und Ausbau des ÖPNV und des Eisenbahnverkehrs erheblich behindern. Durch die konsequente 1:1 Umsetzung europäischen Rechts und bei Nutzung entsprechender Spielräume der europäischen Vorgaben können durch entsprechende Änderungen der beiden Regelungskataloge spürbare Beschleunigungseffekte erreicht werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass das Gesetzgebungsverfahren dafür auch genutzt wird.

Im Einzelnen:

Bei Baumaßnahmen fallen häufig große Mengen an **mineralischen Abfällen** an, für die der Bauherr die Entsorgungsverantwortung trägt. Die mineralischen Bauabfälle müssen abgelegt, ggf. beprobt und zum Abtransport bereitgestellt werden. Dazu sind ausreichend große Flächen unverzichtbar. Diese Flächen stehen auf der eigentlichen Baustelle, also dem Ort, an dem das Bauvorhaben ausgeführt wird, häufig nicht zur Verfügung. Dies gilt vor allem für Baumaßnahmen im innerstädtischen Bereich oder für Baustellen des Schienennetzes. Gerade letztere sind häufig schlecht zugänglich, können von Straßenfahrzeugen nicht angefahren werden, sodass das Material daher zunächst per Schiene aus der eigentlichen Baustelle herausgebracht werden muss.

Das ist auf Basis der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen kaum möglich. So bedürfen gem. **4. BImSchV** Anlagen zur Zwischenlagerung von (Bau)Abfällen bereits bei sehr geringen Mengenschwellen einer Genehmigung. Bei nicht gefährlichen Abfällen reicht bereits eine Gesamtlagerkapazität von 100 t, um ein Genehmigungserfordernis auszulösen. Bei gefährlichen Abfällen reicht hierzu eine Gesamtlagerkapazität von 30 t. Das entspricht etwa zwei Lkw-Ladungen.

Das bedeutet, dass bereits für eine einmalige und kurzfristige Zwischenlagerung von Abfällen ein aufwändiges Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich werden kann.

Vor dem Hintergrund sehen wir bei der **4. BImSchV** folgende zentrale **Änderungsbedarfe**:

Das sog. **12-Monatsprivileg**, wonach **Anlagen** nur dann einer Genehmigung bedürfen, wenn sie länger als zwölf Monate an demselben Ort betrieben werden, sollte u. a. auf Zwischenlager für mineralische Abfälle ausgedehnt werden. Es wäre nicht nur für Infrastrukturunternehmen bzw. die Bauwirtschaft eine erhebliche Vereinfachung, sondern auch der Behördenvollzug würde profitieren.

Die Vereinfachungen könnten durch folgende Anpassungen im **§ 1 Satz 2 der 4. BImSchV** festgeschrieben werden:

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.

„Für die in Nummer 8 des Anhangs 1 genannten Anlagen zur Behandlung, zur zeitweiligen Lagerung und zum Umschlag gilt nicht Satz 2, sondern Satz 1, soweit in diesen Anlagen mit Bau- und Abbruchabfällen gem. Kapitel 17 der Abfallverzeichnisverordnung umgegangen wird."

Ergänzend wäre wichtig, dass in **Nr. 8.12 Anhang 1 der 4. BImSchV** der Begriff „auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle" in Nr. 8.12 um folgende Fußnote ergänzt wird:

„Zum Gelände der Entstehung der Abfälle gehören auch solche Anlagen, die unabhängig von ihrer räumlichen Entfernung zur Bautätigkeit im funktionalen Zusammenhang mit der Bautätigkeit stehen und nur zur zeitweiligen Lagerung bis zum Einsammeln genutzt werden."

Begründung:

Bei **Bau- und Abbruchmaßnahmen** fallen **Abfälle** an, die ordnungsgemäß zu entsorgen sind. Hierzu sind Flächen erforderlich auf denen das Material zunächst abgelegt und sofern erforderlich beprobt werden kann. Von diesen Flächen kann das Material dann von den beauftragten Entsorgungsunternehmen abtransportiert und einer Abfallentsorgungsanlage zugeführt werden. Die erforderlichen Ablageflächen stehen aber zum Beispiel in eng bebauten Stadtgebieten oder bei anderen schwer zugänglichen Baustellen, beispielsweise bei der Errichtung oder Instandhaltung von Schienenverkehrswegen, nicht zur Verfügung. Es müssen dann zum eigentlichen Ausbauort nahe gelegene Flächen gefunden und genutzt werden, um einen Abtransport der Abfälle für deren ordnungsgemäße und schadlose Verwertung oder deren gemeinwohlverträgliche Abfallbeseitigung organisieren zu können.

In diesen Fällen stellt sich die Frage, wie eine genehmigungsfreie „Bereitstellungsfläche" auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle von einem genehmigungsbedürftigen Abfallzwischenlager abzugrenzen ist.

In der Vollzugspraxis werden zum Teil strenge Anforderungen an einen räumlichen Zusammenhang zwischen dem Ausbauort und der Bereitstellungsfläche gestellt.

Das hat zur Folge, dass für eine einfache Baumaßnahme oftmals ein Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung lediglich aufgrund der Bauabfallentsorgung erforderlich wird. Hierdurch wird die Realisierung von Bauprojekten zum einen zeitlich verzögert und zum anderen wesentlich verteuert.

Das Kriterium des „engen räumlichen Zusammenhangs" sollte daher wie vorgeschlagen modifiziert werden, denn auf dieses Kriterium kommt es bei der Abgrenzung zwischen einer genehmigungsfreien Bereitstellungsfläche und einem genehmigungsbedürftigen Zwischenlager nicht an.

Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Schließlich sollte die ebenfalls mit dem Mantelgesetz und der Mantelverordnung verbundene Änderung des UVPG auch dafür genutzt werden, schnellere Genehmigungsverfahren für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr festzuschreiben. Dies ist für die Schieneninfrastruktur insbesondere deswegen von Bedeutung, weil die Errichtung von Abstellanlagen und Überholgleisen bislang in den Anwendungsbereich des UVPG fällt. Für die Errichtung und den Ausbau von vergleichbaren Anlagen an Fernstraßen sind hingegen keine Prüfungen nach UVPG erforderlich. Vielmehr ist für die Straßeninfrastruktur bereits eine weitgehende **1:1 Umsetzung des Anwendungsbereichs der UVP-RL** erfolgt.

Ergänzend sollte **§ 14a** dahingehend geändert werden, dass **Maßnahmen zur Fels- und/oder Hangsicherung** zukünftig keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

Diese und andere Initiativen sind auch Bestandteil des Koalitionsvertrages. Hier heißt es: „Darüber hinaus wollen wir auf nationaler und EU-Ebene eine Reduzierung und Vereinfachung der materiellen Anforderungen an Infrastrukturvorhaben erreichen."