Stellungnahme Deutsches Verkehrsforum e.V. zum

Entwurf des Mantelgesetzes und der Mantelverordnung zur nationalen Umsetzung der novellierten Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (IED)

des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Klimaschutz und nukleare Sicherheit (BMUNKN)

Berlin, 04.07.2025

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Mantelgesetzes und der Mantelverordnung zur nationalen Umsetzung der novellierten Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (IED) möchten wir Ihnen herzlich danken. Ergänzend zu den Rückmeldungen unserer Mitgliedsunternehmen hierzu möchten wir uns wie folgt äußern:

Wir begrüßen das Bestreben der vorgesehenen Anpassungen, die EU-rechtlichen Vorgaben 1:1 umzusetzen, ebenso wie das Ziel, durch die vorgesehenen Änderungen der 4. BImSchV Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und Vereinfachungen zu normieren.

Wir plädieren dafür, auch bestehende Genehmigungserfordernisse z.B. für Zwischenlagerflächen abzubauen, soweit sie europarechtlich nicht zwingend vorgeschrieben sind. Insbesondere Zwischenlagerflächen, die nur kurzzeitig benötigt werden, um mineralische Bauabfälle zu beproben und zur Abholung bereitzustellen, sollten genehmigungsfrei gestellt werden.

In Bezug auf längerfristig betriebene Zwischenlager sollte die IED strikt 1:1 in nationales Recht umgesetzt werden. Nach der IED stellen nur Zwischenlager von gefährlichen Abfällen „bis zur Durchführung einer in den Nummern 5.1, 5.2, 5.4 und 5.6 aufgeführten Tätigkeiten“ eine IED-Anlage dar. Nach der derzeit geltenden 4. BImSchV werden Abfallzwischenlager aber unabhängig davon, ob sich eine IED-Tätigkeit anschließt, als IED-Anlage eingestuft. Das Gesetzgebungsverfahren sollte dazu genutzt werden, diese Verschärfung im nationalen Recht zu korrigieren.

Mit den vorliegenden Änderungen im Referentenentwurf wird das Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich durch Vereinfachungen auf Basis der IED zu beschleunigen, allerdings nicht erreicht. Es bedarf weiterreichender Änderungen, um einen Beschleunigungseffekt in der Praxis zu bewirken. Wichtige Anliegen hierbei sind:

- Ausdehnung des sog. 12-Monatsprivilegs auf Zwischenlager für Bau- und Abbruchabfälle, um nur kurzfristig genutzten Anlagen Rechnung zu tragen und in diesen Fällen Bauprozesse von Genehmigungsverfahren zu entlasten.
- Strikte, d.h. wortwörtliche 1:1 Umsetzung der IED-Genehmigungstatbestände. Die Einordnung als IED-Anlage durch Kennzeichnung mit dem Buchstaben E in Anlage 1 der 4. BImSchV hat in der Praxis weitreichende Folgen. Insbesondere sollten hier Ausnahmen definiert werden, bspw. Genehmigungsfreiheit bei rein mechanischer Behandlung der Abfälle.
- Ausnahme von Zwischenlagern von der Genehmigungspflicht, wenn dort keine genehmigungspflichtige Verarbeitung vorgenommen wird. Ebenfalls sollten für Zwischenlager einheitliche Schwellenwerte aus anderen Verordnungen übernommen werden, um Auslegungsschwierigkeiten zu vermeiden; bspw. analog Abfallverzeichnisverordnung mit einem Schwellenwert von 500 Tonnen.
- Um die Genehmigungstatbestände für Abfallbehandlungen insgesamt übersichtlicher zu gestalten, wird angeregt, die Systematik des Anhangs 1 der IED-RL zu übernehmen und in einem ersten Schritt die Anlagen zu benennen, die nach der IED genehmigungsbedürftig sind. Hierzu sollte eine wortwörtliche 1:1 Übernahme der europäischen Regeln vorgenommen werden. In einem zweiten Schritt könnten dann jeweils die Anlagen aufgenommen werden, die auf nationaler Ebene zusätzlich genehmigungsbedürftig sein sollen, ohne jedoch eine IED-Anlage darzustellen.
- Wichtig ist die weite Auslegung des Ausnahmetatbestandes in Nr. 8.5 Anhang 1 – hinsichtlich der Ausnahme „auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle." In Bauprozessen werden regelmäßig Vor- und Nachhalteflächen als Zwischenlager angelegt, die direkt mit dem Baugelände verknüpft sind, aber nicht im räumlichen Sinne Bestandteil sind. Hier ist eine entsprechende Ergänzung im Gesetzestext vorzunehmen, die auf den funktionalen Zusammenhang mit der Bautätigkeit und die zeitliche Begrenzung hinweist.
- Wichtig ist auch die Schaffung von Ausnahmen für Umschlaganlagen von Bau- und Abbruchabfällen in **Nr. 8.8 Anhang 1 – Umschlaganlagen** gem. Kapitel 17 der Abfallverzeichnisverordnung, um der Vernetzung der Verkehrsträger Rechnung zu tragen. Gleiches gilt für entsprechende Anlagen zum Be- und Entladen gemäß **Nr. 9.11.1 Anhang 1.**
- Im Zuge der **Änderung des Wasserhaushaltgesetzes** (WHG, Art. 2) plädieren wir für eine **Ausnahmeregelung für Bagatellfälle**, insbesondere das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung, soweit es kleinere Dachflächen <= 60qm ohne Kupfer-, Zink oder Bleibedeckung betrifft. So wird vermieden, dass auch für kleinste Dachgrößen mit Versickerung eine wasserrechtliche Erlaubnis bei den zuständigen Behörden eingeholt werden muss. Ebenso sollten Bewilligungen von Änderungen nur dann erforderlich sein, wenn sich durch die Versickerung nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer ergeben.
- Die Regelung zum **Einleiten von Abwasser in Gewässer** zum Schutz von Trinkwassereinzugsgebieten geht über die IED-Vorgabe hinaus, da sie nicht nur IED-

Anlagen betreffen soll. Insofern sollte in §57 WHG deutlich gemacht werden, dass die Regelung nur auf Abwasser gemäß §61 Absatz 1 Satz 1 Anwendung findet.

Branchenspezifische Anmerkungen

- Bitte um Streichung Nr. 8.4.2 Ziff. 2 – mechanische Behandlung von Schienenfahrzeugen: Die mechanische Behandlung von Schienenfahrzeugen in dafür spezialisierten Werken hat bislang keinerlei umweltrelevante Probleme hervorgerufen. Daher bedarf es keines Genehmigungstatbestandes für die Zerlegung von Schienenfahrzeugen, auch europarechtlich ist ein Genehmigungsverfahren nicht gefordert.
- Ebenso sollte im Zuge der **Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP, Art. 5)** die Möglichkeit zur Ausnahme vorrangiger Infrastrukturvorhaben von der UVP geschaffen werden, so wie es im Koalitionsvertrag und im Deutschlandpakt vorgesehen ist. Insbesondere sind Ausnahmen notwendig u.a. für Ersatzneubauten und Infrastrukturupgrades im Zuge einer Elektrifizierung, Digitalisierung, des Einbaus von Leit- und Sicherungstechnik, von Lärmschutzmaßnahmen, von Maßnahmen zur Fels- oder Hangsicherung, Erstaufforstungen oder ähnliche Maßnahmen. Oftmals geht es dabei auch um kleinere bauliche Maßnahmen, die mit den begründenden Umbauten verknüpft sind. Dafür sollten die im Europarecht bereits vorhandenen Spielräume genutzt werden.
- Im Bereich der **Schieneninfrastruktur** geht es bspw. um Ausnahmen von der UVP für Aus- und Umbauten wie z.B. an Bahnsteigen, Übergängen, Gleisen, Weichen, Stellwerken oder Betriebsflächen, Gleisanschlüsse bis 2.000m und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter, Strom- oder Antennenmasten, etc. jeweils soweit sie im Rahmen der o.g. Ersatzneubauten oder Systemupgrades notwendig sind.
- Vor dem Hintergrund der verpflichtenden Online-Auslegung von Unterlagen im Rahmen von Beteiligungsverfahren im Verkehrsbereich nach UVPG sollte auf eine Verlängerung der Auslegungsfrist verzichtet und § 21 Abs. 3 UVPG gestrichen werden.

Weitere Anmerkungen:

- Die Pflicht zur Ermittlung einer monetären Bewertung des Umweltnutzens muss mit der Vorgabe einer anerkannten einfachen Methodik verbunden werden, um bürokratischen Mehraufwand zu verhindern.
- Mit Blick auf den im Grundsatz zu begrüßenden Transparenzanspruch sollte geprüft werden, inwieweit für Betreiber kritischer Infrastrukturen aus Sicherheitsgründen die Veröffentlichung von zu vielen Details der betroffenen Infrastrukturbestandteile überhaupt zulässig bzw. vertretbar ist.

Soweit unsere Anmerkungen. Gerne stehen wir Ihnen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Verantwortlich:

[redacted]
Sprecher der Geschäftsführung

Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)
Klingelhöferstraße 7
10785 Berlin

info@verkehrsforum.de

Lobbyregisternummer: R000084