

An das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 10

Per E-Mail: ref-g10@bmdv.bund.de -

Berlin, 30. April 2023

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Reimold,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zu der wir wie folgt Stellung nehmen möchten.

Die Fristüberschreitung bitten wir vor dem Hintergrund des umfangreichen Materials, der insgesamt angespannten Arbeitssituation und der gleichzeitigen Bearbeitung mehrerer Stellungnahmen in Rechtsetzungsvorhaben zu entschuldigen. Zugleich möchten wir vorausschicken, dass die Einschätzung der in den Anlagen zum Entwurf der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgeführten Maßnahmen noch nicht abgeschlossen ist und wir diesbezüglich noch eine vertiefte Stellungnahme nachreichen werden.

I.

Die GÜTERBAHNEN unterstützen die Bemühungen der Bundesregierung und der Europäischen Union, durch einen beschleunigten Ausbau von Eisenbahninfrastrukturen zusätzliche Kapazitäten für Transporte und Fahrten auf der Schiene zu schaffen. Seit vielen Jahrzehnten verweisen EU-Kommission, Bundes- und Landesregierungen, Parlamente, Kommunen, Wissenschaft und die Zivilgesellschaft auf das große Potenzial eines größeren Anteils der Schiene am Verkehrsmarkt für die Erreichung von verkehrlichen und Umweltzielen. Es ist vor diesem Hintergrund erstaunlich, dass im Gesetzesentwurf bzw. seiner Begründung die Ziele des Koalitionsvertrages, bis 2030 einen Marktanteil der Schiene im Güterverkehr von 25 Prozent (Zeile 1572) zu erreichen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, nicht auffindbar ist.

Soweit es die eisenbahnrechtlichen Regelungsinhalte betrifft, möchten wir drei Punkte voranstellen, die allein dazu führen sollten, den Gesetzentwurf zunächst zu überarbeiten:

1) Nachdem in den vergangenen Legislaturperioden bereits mehrere Gesetze zur Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung durch den Gesetzgeber beschlossen wurden und in laufenden Verfahren nicht selten zu zusätzlicher Komplexität geführt haben bzw. aus Sorge um ungewisse Wirkungen auch neue Optionen nicht genutzt wurden, wäre aus Sicht unseres Verbandes zunächst eine Evaluation der beschlossenen Maßnahmen angezeigt gewesen. Eine solche Analyse liegt nach unserer Kenntnis nicht vor. Auch der Gesetzentwurf enthält hierfür keine Anhaltspunkte. Wir begrüßen das Bekenntnis, eine große Zahl von Schienenvorhaben mit der Begründung, sie seien im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der nationalen Sicherheit, schneller umzusetzen. Die gesamte Einschätzung zur Eignung dieser Maßnahme beschränkt sich aber auf die Ableitung aus Änderungen der Rechtslage in Genehmigungsverfahren aus anderen Bereichen und ohne abschließende gerichtliche Prüfung ihrer Zulässigkeit. Abgesehen von diesen Unsicherheiten stehen nach unserer Einschätzung einem beschleunigten Umsetzungsprozess von Vorhaben des Bedarfsplans Schiene eher wenige planungs- oder verfahrensrechtliche Hürden entgegen, sondern in erster Linie ein Mangel an Bearbeitungskapazitäten bei den Vorhabenträgern im DB-AG-Konzern, bei den Genehmigungsbehörden und den Verwaltungsgerichten, wobei in allen Fällen auch externe Mitwirkende (Planungs- und Gutachterbüros, Prüfer, etc.) dieser Verfahrensbeteiligten in geringerem Umfang beteiligt sind.

2) Implizit wurden durch die Arbeit der vom Bundesverkehrsminister berufenen Beschleunigungskommission Schiene zwar Schwachpunkte der bisherigen Planungspraxis identifiziert, allerdings sind die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene ganz offenbar für den vorliegenden Gesetzentwurf nicht aufgearbeitet worden, was wir als unverständlichen Mangel ansehen.

3) Vor wenigen Tagen wurde Ländern und Verbänden der Entwurf einer weiteren Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) zur Stellungnahme vorgelegt, das in Artikel 4 des Gesetzentwurfs an anderer Stelle geändert werden soll. Es ist außergewöhnlich und nicht zielführend, dass ein Gesetz parallel in zwei Änderungsverfahren angepasst werden soll.

Die im Vorlauf der nun erfolgten Verbände- und Länderanhörung erfolgte Erweiterung des Vorhabens der Beschleunigung von Schienenplanungen auf alle Verkehrsträger lehnen wir ab. Es gibt gute Gründe, vor allem den Schienenausbau gesetzlich zu priorisieren. Der gleichzeitig schleppende Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Modernisierungsrückstand sind maßgeblich dafür, dass bei wachsendem Verkehrsaufkommen die Qualität im Schienenbetrieb immer weiter sinkt und viele GÜTERBAHNEN knappe Infrastrukturskapazitäten als maßgeblichen Grund für beschränkte Wachstumsaussichten bezeichnen. Dies ist insbesondere im europäischen Kontext wegen der Mittellage Deutschlands für

die infolge der europäischen Einigung stark gewachsenen grenzüberschreitenden Transporte von besonderer Bedeutung. Die Straßen- und die Schieneninfrastruktur in Deutschland haben sich seit dem 2. Weltkrieg extrem unterschiedlich entwickelt. Während das Schienennetz zunächst durch partiellen Wiederaufbau und später durch flächenhafte Stilllegungen gekennzeichnet war, verzeichnete der Straßenneu- und -ausbau einen unbeschreiblichen Boom. Die Verkehrsmengenentwicklung folgte dieser Entwicklung und befeuerte sie zugleich. Spätestens mit der Bahnreform 1994 sollten bei der Schiene die Weichen anders gestellt worden sein, denn ein Ziel des Reformpakets war wiederum die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Dass, wie z.B. der Bundesrechnungshof u.a. 2019 festgestellt hat, dieses Ziel verfehlt wurde, hat vielfältige Gründe, einer davon tritt insbesondere in der jüngsten Vergangenheit immer stärker zutage: die Schieneninfrastruktur wurde auch nach der Reform weiter durch Stilllegungen ganzer Strecken (5.400 Kilometer) und darüber hinaus vieler Komponenten (Weichen, Abstellgleise, Verbindungskurven, etc.) im verbliebenen Netz geschwächt, während der Zubau neuer Strecken bzw. die substanzielle Modernisierung vorhandener Strecken in den annähernd 30 Jahren seit 1994 insgesamt nur gut 1.800 Streckenkilometer in ganz Deutschland betraf. Die seit vielen Jahren - am kontinuierlichsten beim Schienengüterverkehr und beim Schienenpersonennahverkehr - wachsende Verkehrsmenge bei allen Verkehrsarten führte trotz einer im Schnitt besseren Auslastung vieler Züge zu einer steigenden Kapazitätsnachfrage, die vor allem auf „überlasteten Schienenwegen“ nach § 55 ERegG immer weniger bedient werden kann. Die normale Alterung des bestehenden Netzes führte im Zusammenwirken mit zu geringen Instandhaltungsaufwendungen zu einem enormen Ersatzinvestitionsbedarf und damit einem kapazitätsbelastenden Bauvolumen.

Spätestens nach dem Verzicht auf den Börsengang im Jahr 2008 setzte eine öffentliche Diskussion ein, in der die Notwendigkeit von Investitionen in das Schienennetz als Voraussetzung für Verkehrswachstum in den Mittelpunkt stellte. Aufgrund einer verfehlten Verkehrs- und Schienenstrategie und fehlerhafter Steuerungsanreize des integrierten DB-Konzerns wurden jedoch die notwendigen Weichenstellungen unterlassen, so dass durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 die bereits 1992 zu voller Blüte gelangte Strategie, Schienenprojekte in erheblichem Umfang im BVWP und den Bedarfsplänen vorzusehen, aber nur in geringem Umfang zu realisieren, ja überhaupt anzuplanen, prolongiert und durch die Aufnahme weiterer Vorhaben aus der Deutschlandtakt-Diskussion auf die Spitze getrieben wurde. Im Bedarfsplan Schiene stehen derzeit Projekte im „Vordringlichen Bedarf“ mit einem geschätzten Kostenvolumen von mindestens 100 Milliarden Euro zum aktuellen bzw. jüngeren Kostenstand.

Sowohl beim Ausbau der Bundesfernstraßen als auch im "nachgeordneten" Straßennetz von Ländern und Kommunen verliefen die Dinge völlig anders. Allein das Streckennetz der Bundesfernstraßen ist heute knapp doppelt so lang wie das gesamte Schienennetz des Bundes (das immerhin rund 95 Prozent des gesamten Schienennetzes ausmacht und somit nicht nur überregionale, sondern auch fast alle regionalen Schienenverkehrsbedürfnisse erfüllen muss). Es wurde zu einem erheblichen Teil mehr- oder vielspurig und kreuzungsfrei ausgebaut sowie trassierungstechnisch optimiert und aus vielen Ortslagen

herausgenommen, so dass neben der Erhöhung der Kapazität auch die Senkung der Reise-, bzw. Transportgeschwindigkeit den Nutzer:innen des Straßengüterverkehrs ein attraktives Angebot gemacht hat, dem bei der Schiene mit wenigen Ausnahmen nichts Vergleichbares gegenüberstand. Den durchschnittlichen Längenzuwachs des Straßennetzes hat das Bundesverkehrsministerium auf etwa 10.000 Kilometer pro Jahr beziffert. Die Inbetriebnahme von neuen Schienenstrecken einschließlich von Elektrifizierungsvorhaben lag dagegen im Schnitt selbst der vergangenen fünf Jahre nach Verkündung des „Investitionshochlaufs“ durch den seinerzeitigen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bei nur rund 28 Kilometern pro Jahr.

Aufgrund der starken Fixierung aller Verkehrsarten (mit Ausnahme der Schiene) auf fossile Antriebstechnologien haben die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr stark zugenommen. Selbst im inländischen Verkehr konnten trotz beachtlicher Verbesserungen der Effizienz die steigenden Verkehrsmengen nicht in einen sinkenden CO₂-Ausstoß umgesetzt werden. Da der Antriebswechsel trotz zahlreicher Ziele und Prognosen der vergangenen beiden Jahrzehnte immer hinter den Erwartungen zurückblieb, befinden wir uns - am Ende der technologischen Effizienzfortschritte konventioneller Verbrennungsmotoren - am Beginn einer Phase spürbar steigender Treibhausgasemissionen infolge wachsender Verkehrsmengen und -entfernungen. Es ist absehbar, dass die Sektorziele nach dem Klimaschutzgesetz des Bundes nicht eingehalten werden und auch aus anderen Sektoren keine kompensierenden Emissionsminderungen erwartet werden können. Die Beschleunigung des Bundesfernstraßenneu- und -ausbaus kollidiert wegen ihres Beitrages zur Erhöhung der Verkehrsmenge (und vermutlich auch zur Steigerung der gefahrenen Geschwindigkeiten) insbesondere mit den gesetzlichen Klimaschutzzielen, aber auch anderen Zielen des Bundes, insbesondere

- der Steigerung der Energieeffizienz,
- der Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffimporten,
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Verringerung der Flächeninanspruchnahme/Versiegelung,
- weiteren Umweltzielen (Lärminderung, Luftverschmutzung, Feinstaub/Mikroplastik).

Ein übergeordnetes öffentliches Interesse, ebenso wie die Erhöhung der nationalen Sicherheit, sind durch eine Beschleunigung des Ausbaus von Bundesfernstraßen nicht zu sichern. Allerdings würde eine Beschleunigung des Bundesfernstraßenneu- und -ausbaus wichtige und knappe Ressourcen (Planung, Genehmigung, gerichtliche Überprüfung, Finanzierung, Bau) für den sehr wohl vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen notwendigen nachholenden Ausbau des Streckennetzes für klimafreundliche, energieeffiziente, sichere und insgesamt umweltfreundliche Schienenwege in Anspruch nehmen

und die schienenverkehrspolitische Agenda der Bundesregierung, die ja kein Selbstzweck ist, sondern verkehrlichen und umweltpolitischen Zielen geschuldet ist, unterhöhlen.

Das Gesetz sollte sich daher darauf konzentrieren, analog zu den Ausführungen des Koalitionsvertrages (ab Zeile 323) den Bau systemrelevanter Schienenwege zu beschleunigen. Aus dem Gesetzentwurf geht nicht hervor, aus welchen Gründen auf das Instrument der Legalplanung, das im Koalitionsvertrag hierfür offenbar besonders im Fokus stand, offensichtlich verzichtet werden soll und warum die Begrenzung auf die konkrete Aufzählung der ersten besonders systemrelevanten Schienenvorhaben (ab Zeile 333) aufgegeben wurde. Eine Wirkungsabschätzung der gesetzlichen Priorisierung fehlt. Dies wäre auch deswegen von Bedeutung, weil nicht ersichtlich ist, warum die besonders dringlichen „Kleinen und Mittleren Maßnahmen“ im bestehenden Netz sowie Elektrifizierungsprojekte (sogar ausdrücklich aufgeführt im Koalitionsvertrag, Zeilen 361 und 1582), grundsätzlich überhaupt nicht von der Beschleunigung erfasst werden sollen.

Die Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben zur Verfahrensbeschleunigung bei Vorhaben, die den transeuropäischen Verkehrsnetzen zuzurechnen sind, nehmen wir zur Kenntnis. Die Fixierung von (kurzen) Verfahrensdauern wirft Folgefragen auf, insbesondere der personellen Ausstattung der Beteiligten in Planung, Genehmigungsbehörden und Verwaltungsgerichten, die üblicherweise in der Budgetierung und nicht in Fachgesetzen geklärt werden. Unklar sind die Rechtsfolgen einer Überschreitung der im Gesetz angegebenen Maximaldauern der Verfahren. Wir regen an, in der weiteren Diskussion des Gesetzentwurfs hierzu nähere Aussagen zu treffen, wie diese Fixierungen umgesetzt werden können, ohne dass große/sämtliche Kapazitäten zu Lasten weiterer Vorhaben auf die Verfahren des transeuropäischen Netzes gebündelt werden oder Letztere erst gar nicht gestartet werden, um keine Fristüberschreitung zu riskieren.

II.

Wir empfehlen im Ergebnis, den Gesetzentwurf zu „entflechten“ und folgende Maßnahmen in einzelnen Gesetzesänderungen weiter zu verfolgen:

Bündelung der beiden Ansätze zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in einer Novelle des BSchWAG.

Entfall der Artikel 1 und 2 des Gesetzentwurfs soweit sie die Planung der in den Anlagen aufgeführten Vorhaben mit einem „übergeordneten öffentlichen Interesse und der nationalen Sicherheit“ begründen oder eine Kapazitätssteigerung von Bundesfernstraßen im Kontext anstehender Sanierungs- bzw. Ersatzneubauten vorsehen. Ebenfalls sollen verbindliche europarechtliche Vorgaben für Maßnahmen in den Transeuropäischen Verkehrsnetzen und Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung bei der

Verkehrswegesanieierung (ohne Kapazitätserhöhung) ermöglicht werden.

Bei der Eisenbahn sollen die europarechtlichen Vorgaben für Vorhaben in den Transeuropäischen Verkehrsnetzen zusammen mit den im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Umsetzung der Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene in einer Novelle gebündelt werden.

Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben bei den anderen Verkehrsträgern durch Novellen der jeweiligen Fachgesetze.

III.

Die Absicht, viele Neu- und Ausbautvorhaben in der Schieneninfrastruktur als Maßnahmen "von überragendem öffentlichem Interesse und der nationalen Sicherheit" zu priorisieren, wird vor dem Hintergrund des jahrzehntelang zu geringen Ausbautempos natürlich begrüßt. Der Gesetzgeber könnte damit deutlich machen, dass er vor dem Hintergrund der voraussichtlich starken Verfehlung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor und der sich zuspitzenden Qualitätssituation auf dem Schienennetz dessen schnellen Ausbau samt der Priorisierung gegenüber anderen Belangen fördern möchte. Allerdings erwarten wir auch von dieser Maßnahme an sich dann keine beschleunigende Wirkung, wenn nicht zugleich die o.g. Voraussetzungen geschaffen werden. Bundesverkehrsministerium und DB haben vor wenigen Tagen unabhängig voneinander mitgeteilt, dass beabsichtigt ist, bis zum Jahr 2030 insgesamt 750 Gleiskilometer Schienenstrecke in Deutschland neu zu bauen. Die entsprechenden Projekte sind u.E. bereits vor etwa einem Jahr seitens der DB Netz AG benannt worden, so dass wir davon ausgehen, dass keine beschleunigende Planung/Umsetzung real angenommen wird. Nach der derzeitigen Rechtslage sind keine Instrumente erkennbar, mit deren Hilfe der Bund gegenüber der Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG eine prioritäre oder beschleunigte Umsetzung einzelner Vorhaben oder einer bestimmten Konstellation vorrangig bewirken kann. Hierfür sollten entsprechende Instrumente und Kriterien geprüft und im Gesetz verankert werden.

Die Anwendung der genannten Formel in der Planung könnte allerdings auch Risiken bergen, falls bei einer gerichtlichen Überprüfung die sehr breite Anwendung der gesetzlichen Höherpriorisierung bei sehr vielen Projekten keinen Bestand hat und Planungsverfahren neu gestartet werden müssten.

Die signalisierte Priorisierung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene könnte auch durch die - zumindest nach dem Koalitionsvertrag nicht vorgesehene - gleichlautend vorgesehene Planungserleichterung für Bundesfernstraßen unterhöhlt werden. Sowohl der Gedanke, dass die Stärkung des deutlich klimabelastenderen Verkehrsmittels Straße sowie regelrecht die gleichzeitige Priorisierung parallel laufender Verkehrsträger dem Grundgedanken einer aus gesellschaftlicher Sicht bedeutsamen Priorisierung einer

Maßnahme widerspricht als auch die große Zahl priorisierter Vorhaben könnten im Ergebnis dazu führen, dass die beabsichtigte Beschleunigungswirkung durch die Formulierung eines nicht weiter begründeten (und mit Blick auf den ebenso begründeten beschleunigten Ausbau der Bundesfernstraßen nicht logisch begründeten) "überragenden öffentlichen Interesses" von der Justiz nicht akzeptiert wird und die darauf aufbauenden Rechtssetzungsverfahren möglicherweise sogar verlangsamt werden.

Diese Gefahr ergibt sich besonders durch die nur in Nuancen voneinander abweichende sachliche Begründung des überragenden öffentlichen Interesses und der nationalen Sicherheit in den speziellen Gesetzesbegründungen auf Seite 81 (Bundesfernstraßen) und 89 (Bundesschienenwege) des Gesetzentwurfs. Dass der Bundesschienenwegeausbau „...(zudem) der Transformation hin zu einer klimaneutralen Mobilität von Personen und Gütern (dient)“, ist so zutreffend wie unnötig allgemein im Hinblick auf die Notwendigkeit, in erheblichem Umfang Verkehrsanlagen in Deutschland zu bauen und damit viele gesetzliche Belange und Interessen von betroffenen Bürgern aus einem guten Grund zurückzustellen. Umgekehrt ist die Begründung für das überragende öffentliche Interesse und die nationale Sicherheit beim beschleunigten Ausbau von Bundesfernstraßen wenig nachvollziehbar damit beschrieben, dass militärische Transporte mit erhöhten Lasten sowie Transporte der anderen Verkehrsträger aufgenommen werden müssen, wenn diese Leistungseinschränkungen aufweisen. Der erste Punkt ist im Zweifelsfall eher der Verkehrswegesanierung (siehe Fernstraßengesetz-Novelle) zuzuordnen, der zweite Punkt wäre, wenn denn der Straßengüterverkehr in einem solchen Fall ausreichend Transportmittel und Kraftfahrer bereitstellen könnte, sicherlich durch verkehrslenkende Maßnahmen sicherstellbar und benötigt keinen Ausbau von hoch belasteten Autobahnabschnitten.

Wünschenswert wäre umgekehrt gewesen, wenn in der Begründung für den beschleunigten Schienenausbau das v.a. aus klimapolitischen Gründen formulierte politische Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. das Marktanteilsziel „25 Prozent“ Erwähnung gefunden hätte.

Unter Würdigung der auf ein niedriges Planungs- und Realisierungsvolumen ausgerichteten Finanzierungslinie des Bundes, begrenzten Baukapazitäten und - je nach Vorhaben unterschiedlich starken - Protesten von Anwohnern möchten wir zum wiederholten Mal deutlich machen, dass wir allein verfahrensrechtliche Maßnahmen für wenig aussichtsreich erachten, eine durchgreifende Beschleunigung zu erzielen. Erst wenn alle einzelnen Stellhebel zusammen bedient werden, ist eine Verkürzung der Planungs-, Abstimmungs- und Ausbaudauer zu erwarten.

IV.

Darüber hinaus möchten wir zu den Vorschlägen zur Änderung des BSchWAG Stellung nehmen, die Grund für eine gründlichere Erörterung mit der Branche sein sollten:

Die Änderung der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zur Präzisierung des sachlichen und räumlichen Umgriffs der Maßnahmen im "Vordringlichen Bedarf" ist Bestandteil des Gesetzentwurfs, hat eher wenig mit der Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Überprüfung des Schienennetzausbaus an sich zu tun. Dargelegt wird, dass durch die Gesetzesänderung der sachliche und räumliche Umgriff von Maßnahmen im Kontext der Deutschlandtakt-Diskussion präzisiert werden soll, um Planungen starten zu können und die Rechtssicherheit zu erhöhen. Die in Artikel 4 Nr. 3 angelegten geänderten Projektlisten für Anlage 1 können allerdings bereits auf den ersten Blick in vielen Fällen genau das vorgebliche Ziel der Änderung, nämlich den sachlichen und räumlichen Umgriff zu definieren, eben nicht erfüllen. Während ein Großteil der Maßnahmen bereits in exakt gleicher Weise Bestandteil des geltenden Gesetzes ist, sollen „Projektbündel“ als neue Kategorie vorgesehen werden, während und zugleich mehrere unpräzise Beschreibungen von Vorhaben fortgeführt werden (z.B. 740-Meter-Gleise; KV/Rangierbahnhöfe) samt dem „Potenziellen Bedarf“. Die funktionalen Zusammenhänge und konkret zugeordneten Projekte von mehreren Projektbündeln (insb. Projektbündel 6 und 1) erschließen sich teilweise nicht und werden auch nicht näher erläutert.

Es wäre sehr zielführend gewesen, wenn für den Gesetzentwurf an dieser Stelle eine synoptische Darstellung gewählt worden und entsprechende Veränderungen begründet worden wären. So ist es zum Beispiel notwendig, zu spekulieren, ob mit dem Ausbau „ABS/NBS Paderborn – Halle“ in Unterabschnitt 1 ggf. nur die „Kasseler Kurve“ gemeint ist bzw. in welchem Kontext diese Maßnahme mit der bereits seit vielen Jahren enthaltenen und für „beendet“ zu erklärenden „ABS/NBS Dortmund-Paderborn-Kassel“ bzw. der in der Kategorie mit einem Restvolumen von weniger als 50 Mio. Euro vorgesehenen ABS der „Mitte-Deutschland-Linie (von Paderborn (- Kassel-) nach Glauchau) steht. Die Darstellung ist aus unserer Hinsicht für eine Bewertung der Maßnahmen nicht hinreichend präzise und die Möglichkeit, eine solide Stellungnahme durch vorherige Klärung der Hintergründe abzugeben, trotz des langen Vorlaufs des Gesetzentwurfs wegen der Kürze der Stellungnahmefrist nicht möglich.

Es muss an dieser Stelle der Gesetzgeber darauf hingewiesen werden, dass mit einem Beschluss dieser Maßnahmenlisten als Anlage zu einem mittels Artikelgesetz geänderten BSchWAG ohne vorherige parlamentarische Diskussion der ausschließlich von der Administration (BMVI) ohne jede Rechtsform für „final“ erklärte 3. Fahrplanentwurf und die daraus in einem nicht transparenten Prozess abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen gesetzlich fixiert würden. Unser Verband hat mehrfach darauf hingewiesen, dass u.E. der 3. Zielfahrplan die zuvor formulierten Ziele des Deutschlandtakt-Konzepts für den Schienengüterverkehr – Eröffnung der Wachstumsperspektiven hin zu einem Marktanteil von

mindestens 25 Prozent (umgerechnet etwa 210 Milliarden Tonnenkilometer) im Jahr 2030, die Verkürzung der durchschnittlichen Transportdauer und die Stärkung des kurzfristigen Schienengüterverkehrs – nicht gewährleisten kann und überwiegend auf die Belange des schnellen Schienenpersonenfernverkehrs ausgerichtet ist. Aus dem genannten Grund ist aus unserer Sicht die Maßnahmenliste trotz ihres großen Umfangs keine ausreichende Grundlage für eine Gesetzesänderung, die Wachstum und nachhaltige Attraktivitätssteigerung (DIE GÜTERBAHNEN) bzw. Gleichberechtigung (BMVI/BMDV) und eben auch nicht die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele gewährleisten kann.

Die Tatsache, dass nach einem entsprechenden Gesetzesbeschluss insgesamt mehrere hundert Einzelmaßnahmen von einer 300 km/-Neubaustrecke zwischen Würzburg und Nürnberg bis hin zur „Versetzung des Lichtsperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens“ im Gleisvorfeld des Münchner Hauptbahnhofs aufgeführt und ihre zeitlich undifferenzierte Auflistung werfen zusätzliche Fragen zur Berechenbarkeit der zielgerichteten Umsetzung auf. Neben der überfälligen Priorisierung (Etappierung) der Maßnahmen wäre es gerade vor dem Hintergrund der anstehenden Korridorsanierungen im Bestandsnetz eine tatsächlich hoch bedeutsame gesetzgeberische Maßnahme, dringend benötigten Neu- und Ausbaumaßnahmen, mit denen die Leistungsfähigkeit von Umleiterstrecken vor der jeweiligen Korridorsanierungen erhöht werden kann, besonders schnell in die Realisierung zu bringen, etwa in Projektbündel 3 der Ausbau Rotenburg-Verden und Uelzen-Stendal sowie die Elektrifizierung Bremerhaven-Rotenburg. Der Gesetzgeber sollte darüber hinaus den eindeutigen gesetzlichen Auftrag erteilen, in der Anlage 1 aufgenommene kleinere Vorhaben im Rahmen der jeweiligen Korridorsanierung mit durchzuführen, beispielsweise das Wendegleis in Plattling.

Um die vorgenannten Präzisierungen durchzuführen, sollte der Gesetzentwurf gründlicher mit der Branche und den Ländern diskutiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer