
Planverfahren für die Infrastruktur beschleunigen: Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zu den Drucksachen 19/14 und 19/94

Starke Wirtschaftsräume brauchen leistungsfähige, verlässliche und sichere Verkehrsverbindungen. Sie sind nicht nur entscheidend für die Attraktivität des Standorts und für den langfristigen Erfolg der Wirtschaft. Moderne Infrastruktur sichert auch die Mobilität der Menschen im Land. Um dieses gewährleisten zu können, muss die Verkehrsinfrastruktur erhalten und gezielt weiterentwickelt werden.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die DB AG die vorliegenden Anträge ausdrücklich. Bereits heute arbeiten alle Beteiligten daran, Verkehrsinfrastruktur zügig umzusetzen. Dennoch sehen wir die Notwendigkeit und Möglichkeiten, das Planungsrecht weiter zu beschleunigen.

Aus Sicht der DB AG gibt es folgende Anmerkungen zu den Anträgen:

- Der Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis90/Die Grünen und FDP regt eine Mediation an, um Akzeptanz von Planungsmaßnahmen und -verfahren zu erreichen. Aus Sicht der DB AG ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, die bei Großprojekten der DB erfolgt, ein geeigneteres Instrument um frühzeitig im Planungsprozess für Akzeptanz zu sorgen, da hierbei bereits deutlich vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens gezielt auf die Betroffenen zugegangen wird. Diese Beteiligungsform ermöglicht es eine Vorzugsvariante des Vorhabens mit hoher Bürgerakzeptanz zu erarbeiten. Dieses bietet Vorteile für die Bürger, die Politik und den Vorhabenträger. Bürger bekommen die Möglichkeit, von Beginn an mitzugestalten. Konflikte im anschließenden Planfeststellungsverfahren werden vermieden oder reduziert, was dann auch Verzögerungs- und Finanzierungsrisiken vermindert. Eine entsprechende gesetzliche Regelung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist bereits vom Bund im Verwaltungsverfahrensgesetz festgeschrieben. Ferner wurde vom Bundesverkehrsministerium ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung herausgegeben, das praktische Vorschläge macht, mit denen eine frühzeitige und kontinuierliche Bürgerbeteiligung erreicht werden kann. Im vergangenen Jahr wurde zudem zwischen dem Bund und der DB die Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) gezeichnet. Mit dieser wurde die bisherige Plankostenpauschale aufgehoben. Damit kann gerade in der frühen Projektphase vertiefter und detaillierter geplant werden.
- Der Antrag der Fraktion SSW nimmt eine Reihe von Anregungen und Empfehlungen aus dem Innovationsforum Planungsbeschleunigung (IF PB) des BMVI auf, die auch unsererseits begrüßt werden. Ihm ist zusätzlich zu entnehmen, dass für jedes Planfeststellungsvorhaben eine Beschlussfassung durch den Landtag oder eines anderen dafür gesetzlich zuständigen Gremiums erfolgen soll. Aus Sicht der DB AG hätte dies eine sehr hohe Belastung der Parlamente zur Folge mit dem entsprechenden zeitlichen Verzögerungsrisiko. Alternativ schlagen wir daher für Projekte, die die Eisenbahnen des Bundes betreffen, ein Vorgehen vor, wie es auch in der Strategie zur Planungsbeschleunigung des BMVI hinterlegt ist. Demnach soll eine stärkere Einbindung des Deutschen Bundestags in der Trassenführung stattfinden. Bei den bedeutenden Vorhaben des Bedarfsplans wird der Deutsche Bundestag vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens schriftlich über die Vorzugstrasse und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung unterrichtet werden. Auf diese Weise wird die Realisierung der Projekte politisch flankiert werden und sich die Planungen auf einen breiten gesellschaftlichen Konsens stützen können.
- Insgesamt möchten wir ausdrücklich auf den Abschlussbericht des IF PB verweisen, an dem insbesondere die Länder mitgewirkt haben und der sich für eine substanzielle Reform des Planungsrechts ausspricht. Im IF PB sind eine Vielzahl von konkreten Maßnahmen und Vorschlägen erarbeitet worden, die sich sowohl an den Bund, die Länder wie auch an die Vorhabenträger richten. Aus Sicht der DB AG erscheint es da-



her sinnvoll, im weiteren Prozess auf Ebene des Landes, die dort gemachten Vorschläge in die Überlegungen des Landestages mit einfließen zu lassen. Insbesondere folgende Empfehlungen des IF PB können aus Sicht der DB AG Schienenaus- und Neubauprojekte spürbar beschleunigen:

1. *Planfeststellungsverfahren aus einer Hand durch Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Schieneninfrastrukturprojekte*
In einer Auswertung hat das BMVI errechnet, dass im Durchschnitt ein Planfeststellungsverfahren für ein Vorhaben des Bedarfsplans im Bereich Schiene 3 Jahre und 6 Monate dauert. Die Hälfte der Zeit wird für die Anhörungsverfahren, in dem die Öffentlichkeitsbeteiligung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt, benötigt. Im Moment sind 34 Anhörungsbehörden der Länder für die Schienenwege des Bundes zuständig. Allein mit der Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde durch Übertragung der Zuständigkeit für das Anhörungsverfahren auf das Eisenbahn-Bundesamt mit seinen bundesweit 12 Außenstellen wird man eine deutliche Zeitersparnis erreichen. Dementsprechend können vorhandene oder prognostizierte Engpässe im Schienennetz zügiger beseitigt und Baukostensteigerungen vermieden werden. Bei den Verkehrsträgern Straße und Wasserstraße ist das Planfeststellungsverfahren aus einer Hand durch Einheit von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bereits weitgehend realisiert.
2. *Verfahrenskürzung und Akzeptanzverbesserung mittels durchgängigen virtuellen Bauens und Planens aufgrund der Anwendung von Building Information Modeling (BIM) auch in den Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren.*
Eine weitere Beschleunigung und Akzeptanzsteigerung könnte durch den Einsatz von BIM bereits in der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und in den Planfeststellungsverfahren erreicht werden. Beide Punkte könnten bis 2020 weitgehend umgesetzt werden. Dazu bedarf es allerdings der Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, damit die Schnittstelle in Sachen BIM ausschließlich mit einer Behörde und nicht auch mit über 30 Anhörungsbehörden implementiert werden muss.
3. *Schaffung eines besseren Finanzierungsrahmens für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (EKrG-Maßnahmen)*
Damit sich notwendige Kreuzungsmaßnahmen von Straßen mit Eisenbahnen i. S. des § 3 EKrG nicht aufgrund der finanziellen Schwäche einzelner Kommunen verzögern, sollten bei Zuständigkeit der Kommune für die betroffene Straße der Bund bzw. die Länder die von der Kommune zu tragenden kreuzungsbedingten Kosten übernehmen dürfen. Es wird vom IF PB vorgeschlagen, den Kommunen hierzu Fördermittel bereitzustellen, welche die Baukosten und die Verwaltungskosten zu 100 % erfassen. Durch Schaffung von entsprechenden Fördermittelrichtlinien in allen Bundesländern sollte den Kommunen ein Rechtsanspruch auf Zuwendung gewährt werden. Ziel ist die Verkürzung der Planungsphase bei Ausbauprojekten und zumindest vereinzelt im Brückenprogramm.