

VDV-Landesgruppe Nord Auguste-Viktoria-Straße 14 24103 Kiel

An den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Vorsitzenden Claus Christian Claussen
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

**Geschäftsführer
der Landesgruppe**

Dr. Joachim Schack
T 0431 61427
E schack@vdv.de

**„Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren“
Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/3215**

12. September 2025

Sehr geehrter Herr Claussen,

in vorbezeichneter Angelegenheit danken wir zunächst für die Gelegenheit zur Anhörung und nehmen zum vorliegenden Antrag „Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren“ wie folgt Stellung:

Wir begrüßen die Initiative der regierungstragenden Fraktionen des Schleswig-Holsteinischen Landtags zur zügigen und bürokratiearmen Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Denn ein resilientes Schienennetz ist die entscheidende Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende, da ohne ein verlässliches Netz sämtliche politischen Bemühungen der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene auf Landes- wie Bundesebene schlicht ins Leere laufen.

Als VDV unterstützen wir die Landesregierung in ihrem Vorhaben, sich auf Bundesebene für beschleunigte und möglichst aufwandsarme Modernisierungs- und Ausbauprojekte im Bereich der Schieneninfrastruktur einzusetzen und erinnern in diesem Zusammenhang gerne an den „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern“ vom 6. November 2023. Die Verkehrsministerkonferenz vom 2./3. April 2025 hat hierauf erneut Bezug genommen und die weitere Umsetzung des Deutschlandpakts angemahnt, der zahlreiche und zielführende Ansätze für einen zügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur enthält.

Im Abschlussbericht der „Beschleunigungskommission Schiene“ vom 13. Dezember 2022 finden sich ebenfalls weitreichende und erfolgversprechende Vorschläge (vgl. insbes. Seiten 39 ff.; 84 ff.), deren Umsetzung in weiten Teilen bis heute leider nicht erfolgt ist.

Dies vorangestellt, nehmen wir zur Drucksache 20/3215 weiter wie folgt Stellung:

Zu I.) Vereinfachung und Beschleunigung von planungsrechtlichen Verfahren durch Änderung des AEG

Wir begrüßen die Erweiterung des Katalogs der Einzelmaßnahmen nach § 18 Absatz 1a AEG, die vom Erfordernis einer Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt werden.

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe Nord
(Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,
Schleswig-Holstein)
Auguste-Viktoria-Straße 14
24103 Kiel

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann-Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe
Jan Bleis

Geschäftsführer der Landesgruppe
Dr. Joachim Schack

Haltestelle
Hauptbahnhof Kiel

Hierbei ist jedoch auf die Wechselwirkung zu §14a UVPG in Verbindung mit Anlage 1 UVPG zu achten: Die Beschränkung der Planrechtsfreistellung nach § 18 Absatz 1a AEG auf Fälle, in denen keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, lässt diese Vorschrift oft ins Leere laufen, obwohl „*erheblich nachteilige Auswirkungen*“ der freigestellten Maßnahmen im Sinne des UVPG nach Art und Umfang nicht zu erwarten sind. Folglich sollte eine Erweiterung der Ausnahmetatbestände des § 18 Absatz 1a AEG nicht ohne eine gleichzeitige Änderung des UVPG erfolgen.

Mit Blick auf die beabsichtigte Erweiterung des Katalogs planrechtsfreier Maßnahmen verweisen wir zudem auf eine frühere Gesetzesinitiative der Länder Brandenburg, Berlin und Sachsen vom 20. September 2023 (BR-Drucksache 466/23: „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Klimaschutzes durch eine Beschleunigung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur - Klimaschutzbeschleunigungsgesetz Schiene“), die insbesondere das Verhältnis zwischen AEG und UVPG herausarbeitet.

Zudem sind der BR-Drucksache 198/23 vom 12. Mai 2023 im Rahmen einer Stellungnahme des Bundesrates zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz („Gesetz 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“), das am 29. Dezember 2023 in Kraft getreten ist, weitere Einzelvorhaben zu entnehmen, die im Rahmen einer Erweiterung von § 18 Absatz 1a AEG berücksichtigt werden sollten.

Zu III.) Lärmschutz nach dem Verursacherprinzip ausrichten

Dagegen lehnen wir den dem Antrag zugrundeliegenden Vorschlag, Lärmschutz künftig an der Quelle auszurichten und ggf. sogar Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge einzuführen, aus folgenden Gründen ab:

Am 15. Dezember 2024 ist in Deutschland mit dem Wechsel des Netzfahrplans ein neues Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) in Kraft getreten. Dem ging eine Änderung der europäischen Verordnung (EU) 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ (TSI NOISE) voraus: Faktisch ist seither der Betrieb solcher Güterwagen untersagt, die mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgestattet und deshalb rund 10 Dezibel lauter sind als solche, die über leise Bremssysteme - wie K-Sohle und LL-Sohle, aber auch Scheibenbremsen – verfügen. Das neue SchlärmschG hat damit einen Paradigmenwechsel vollzogen, indem das „Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Art. 5a TSI NOISE) auf leiseren Strecken“ das bisherige „Verbot lauter Güterwagen auf allen Strecken“ abgelöst hat. (Hinweis: Als „leise“ gelten Strecken mit einer Mindestlänge von 20 km, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren, Art. 5b TSI NOISE).

Als VDV bitten wir dringend darum, den Wirkmechanismus des neuen SchlärmschG abzuwarten, ehe auf nationaler Ebene unionsrechtliche Vorgaben der TSI in Frage gestellt werden. Aufgrund der skizzierten Bremstechnik heutiger (Güter-)Züge stellt der Lärmschutz in Deutschland, der vom schienenengebundenen Güter- wie Personenverkehr ausgeht, kein Problem mehr

dar und sollte daher vom nationalen Gesetzgeber weder auf Landes- noch auf Bundesebene aufgegriffen werden.

Zu IV.) Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vereinfachen

Der Aufwand zur Ermittlung von Nutzen-Kosten-Verhältnissen steht bei einigen Typen von Baumaßnahmen in keinem sinnvollen Verhältnis zu dem daraus im besten Falle zu erzielenden Erkenntnisgewinn. Dies betrifft z.B. Elektrifizierungsmaßnahmen, bei denen bei Anwendung aktueller Bewertungsverfahren kaum Fälle eines negativen Ergebnisses denkbar sind. Ebenfalls außer Verhältnis steht eine solche Ermittlung bei allen Ausbauten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Einbau von Gleiswechsellern, Verlängerung von Überholgleisen und Änderungen an der Leit- und Sicherungstechnik. Daher kann in vielen Fällen auf die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses verzichtet werden.

Im Hinblick auf die Ziffern II., V. und VI. ist der vorliegende Antrag direkt an die DB InfraGO gerichtet, die dazu Stellung nehmen dürfte. Hinsichtlich Ziffer VII. behalten wir uns eine Bewertung ausdrücklich vor.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Dr. Schack
Geschäftsführer der Landesgruppe