

eisenbahn.jetzt ● Hermann-Löns-Weg 36 ● 24939 Flensburg

An den

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Herrn Vorsitzenden Claus Christian Claussen

Düsternbrooker Weg 70

24105 Kiel

als PDF

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

Sehr geehrter Herr Clausen, sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die Einladung, unserem Bundesland als Fachunternehmen Hinweise geben zu dürfen!

Zu I. - Vereinfachung und Beschleunigung von planungsrechtlichen Verfahren durch Änderung des AEG: Ausgehend von den persönlichen Erfahrungen zur Elektrifizierung der Strecke Niebüll – Dagebüll im Zusammenwirken mit dem damaligen Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz ist festzuhalten, dass die meisten Gesetzesänderungen keine durchschlagende Wirkung entfalten konnten: Entweder nutzen die Infrastrukturunternehmen die Regelungen nur zögerlich, oder aber die Behörden sehen Regelungslücken, in deren Folge siehe langwierige verwaltungsrechtliche Auseinandersetzungen fürchten.

Mit Blick über die Bundes- und Landesgrenzen und im intensiven Austausch mit vielen, im Lande hochgradig anerkannten Verwaltungsrechtlern, darf daher festgestellt werden, dass das bundesdeutsche Planfeststellungsrecht mindestens uneffektiv, wenn nicht überholt ist. Versuche der Legalplanung wie am Beispiel des zweigleisigen Ausbaus der Marschbahn zwischen Niebüll und Klanxbüll scheiterten bislang praktisch am Projektfortschritt. Ebenso ist das vorgelagerte UVPG von bundesdeutschen Spezifiken zu entschlacken und streng an den europäischen Vorgaben auszurichten.

Zu II. - Verfahrensbeschleunigung durch den Abschluss von Zeitplänen und Nutzung von Digitalisierung: Gegenwärtig leiten wir ein Planfeststellungsverfahren einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn in Niedersachsen, bei der die zuständige Planfeststellungsbehörde des Landes ausschließlich eine digitale Verfahrensführung verfolgt. Lediglich mit Abschluss des Verfahrens werden Papiervorlagen für die formale Kennzeichnung mit hoheitlichen Siegeln und Stempeln gefordert. Es ist also weniger Unternehmens-, als vielmehr auch verwaltungsabhängig, wie Verfahren geführt werden.

Zu III. - Lärmschutz nach dem Verursacherprinzip ausrichten: Hier schließen wir uns der Meinung unseres VDV an.

Zu IV. - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vereinfachen: Das Gebot der Wirtschaftlichkeit sollte sich bei sogenannten „Mikro-Maßnahmen“ sicher einfacher darstellen lassen, als mit Verfahren für Großprojekte. Daher unterstützen wir jeden Vorschlag für eine Vereinfachung.

Zu V. und VI. können wir die dargestellte Beobachtung bestätigen. Im Einzelfall wäre es

durchaus wünschenswert, wenn Planungsvorhaben von der DB an die Projektleitung der DEGES übertragen werden würden.

Zu VII - Regionalisierung und Verantwortungsteilung: Das Land Schleswig-Holstein hat wiederholt die Regionalisierung von Infrastruktur im Bundesrat eingefordert. Allerdings sah sich die DB dazu bislang nicht willens, der Bund planlos. Im Ergebnis feiern Planungsvorhaben wie Kiel – Lübeck unter 1 Stunde Fahrzeit mittlerweile 20. Geburtstag, während zwischen Kiel und Flensburg gegenwärtig und unabsehbar kein Schienenverkehr stattfindet.

Der politische Versuch der letzten Bundesregierung, die Infrastruktur der DB mit einer Namensänderung und Übertragung der Stationen auf die damalige DB Netz „Gemeinwohl-orientiert“ und zugleich effizienter zu machen, hat nur sehr bescheidene Erfolge gezeitigt. Angesichts hoher Ineffizienzen bei der Projektumsetzung und Mittelverwendung stellt sich dem Steuerzahler daher unmittelbar – und nicht erst seit kurzem – die Frage nach Optimierungsmöglichkeiten. Eine sehr nahe liegende Option ist die Regionalisierung von Schieneninfrastrukturen. Werden dann die im Bundeshaushalt bestehenden Mittel zu den Strecken aufgeschlüsselt, erscheint die Regionalisierung verfolgenswert angesichts eines Effizienzvorsprungs nicht-bundeseigener Eisenbahnen, wenn nicht der einzig zielführende Ansatz um regionale Schienenprojekte überhaupt noch umsetzbar und finanzierbar zu halten.

Dabei bitten wir zu berücksichtigen, dass der Netzbetrieb ähnlich dem Verkehrsbetrieb im SPNV auf mehrere Schultern zu verteilen und mit Laufzeiten im Bereich der Zweckbindung auszustatten wäre. Ansonsten stünde zu befürchten, dass sich bei einer Bündelung von Verantwortung erneut administrative Ineffizienzen ergeben könnten. Der wesentliche Vorteil ist und bliebe aber, dass schleswig-holsteinische Landesinstitutionen wie das APV, die nah.sh und der LBV.SH unmittelbar eingebunden und verantwortlich wären. Ggf. auch für Niebüll – Klanxbüll. Gerne stehen wir Ihnen und den weiteren Abgeordneten für Ausführungen und Rückfragen zur Verfügung.

Danke und freundliche Grüße,

Ihre

eisenbahn.jetzt Esig Ingenieur und Management GmbH



Dipl.-Ing. Ingo Dewald

(Geschäftsführer)