

Positionspapier / März 2022

Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur

Infrastrukturausbau für den öffentlichen Verkehr priorisieren
und effektiv beschleunigen



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

Ansprechpartner

Daniel Brand
T 0221 57979-116
F 0221 57979-8116
brand@vdv.de

Martin Schäfer
T 0221 57979-152
F 0221 57979-8152
schaefer@vdv.de

Dr. Volker Deutsch
T 0221 57979-130
F 0221 57979-8130
deutsch@vdv.de

Dr. Jan Schilling
T 0221 57979-154
F 0221 57979-8154
schilling@vdv.de

Bildquelle

Titel istockphoto.com | aerogondo

Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur

Infrastrukturausbau für den öffentlichen Verkehr priorisieren und effektiv beschleunigen

Eine echte Wende zum klimafreundlichen Verkehr erfordert deutlich mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene (Personenbeförderung und Gütertransport). Dies gelingt nur mit sehr viel schnelleren Verfahren für Neu-, Aus- und Ersatzbau einschließlich der Reaktivierung von Schieneninfrastruktur als bisher. Daher begrüßt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) außerordentlich das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren und hierzu sowohl eine Beschleunigungskommission Schiene wie auch ein ressortübergreifende Steuerungsgruppe einzurichten.

Schließlich sind über die erfolgreichen gesetzgeberischen Maßnahmen der 19. Wahlperiode hinaus erhebliche weitere Anstrengungen zur Verbesserung des Rechtsrahmens, des politischen und gesellschaftlichen Konsenses und der Finanzierung für Planung, Genehmigung und Bau von Schieneninfrastruktur zwingend erforderlich. Alle Stakeholder müssen in diesem Sinne konstruktiv zusammenwirken, damit die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden.

Der VDV hat hierzu fünf Punkte als notwendige zentrale Bausteine für die Weiterentwicklung der Planungsbeschleunigung identifiziert, die teils auf nationaler, teils aber auch auf europäischer Ebene umgesetzt werden sollten.

1 | Digitalisierung, Modernisierung und Vereinfachung von Anforderungen, Planungsprozessen und Genehmigungsverfahren

Kurzfristig realisierbar

- Inhalte des Planungssicherstellungsgesetzes entfristen und als allgemeine Regelung (für alle Verfahren) in § 27a VwVfG überführen, s. u. **1. a) i.**
- Elektronischen Grundbuchzugriff für Eisenbahnen des Bundes durch Gleichstellung mit den Behörden nach § 133 Abs. 2 Grundbuchordnung ermöglichen, s. u. **1. a) iv.**
- Redundante Planungsebenen abschaffen (s. u. **1. b) ii.**), zunächst durch
 - Verzicht auf gutachterliches Raumordnungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte durch Änderung von § 15 ROG.
 - Verzicht auf unionsrechtlich nicht bindende UVP-Vorprüfungen durch Änderung von § 7 UVPG und Anlage 1 zum UVPG.
- Änderung von § 76 Abs. 1 VwVfG (Planänderungen) dahingehend, dass die bisherigen Ergebnisse des Verfahrens bei einer Änderung übernommen werden und nur hinsichtlich der Änderungen eine neue Prüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt, s. u. **1. b) iv.**
- § 76 Abs. 2 VwVfG (Planänderungen) als „Soll-Vorschrift“ fassen und einen nicht abschließenden Katalog von unwesentlichen Änderungen aufnehmen, s. u. **1. b) iv.**
- Entfall des Planfeststellungsvorbehalts für sämtliche Elektrifizierungsvorhaben unabhängig von der Streckenlänge (da Fahrleitungsanlagen Zubehör für Eisenbahnstrecken sind) durch Änderung von § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG, s. u. **1. c) i.**
- Weitere Ausnahmen von der Planfeststellungspflicht in § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG verankern, insbesondere für Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, bei Bahnstromleitungen, Umrichtern, der Änderung von Bahnstromleitungen sowie barrierefreien Umbauten oder der bedarfsgerechten Anpassung von Bahnsteiglängen, s. u. **1. c) i.**
- Lockerung der strikten Begrenzung des § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG auf eine isolierte Einzelmaßnahme, so dass z. B. auch untergeordnete Arbeiten in anderen Gewerken gleichzeitig mit einem nach dieser Vorschrift privilegierten Vorhaben realisiert werden dürfen, ohne eine Planfeststellungspflicht auszulösen. Auch die gleichzeitige Realisierung mehrerer privilegierter Vorhaben muss ermöglicht werden, insbesondere wenn eine gemeinsame Durchführung im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt (z. B. Vermeidung wiederholter Streckensperrungen) und betroffene Belange voraussichtlich nicht erheblich stärker belastet werden, als bei einer getrennten Durchführung, s. u. **1. c) i.**
- Vorläufige Anordnung durch Änderung von § 18 Absatz 2 Nr. 1-4 AEG bzw. § 28 Abs. 3a Nr. 1-4 PBefG auch auf Baumaßnahmen des Vorhabens (z. B. der Anlagen und Bahnstromleitungen und nicht nur vorbereitende und Teilmaßnahmen) und auf nicht reversible Maßnahmen (jeweils Nr. 1 der Vorschrift) ausweiten. Vorbild sind § 8a BImSchG und § 44c EnWG, wonach dies möglich ist, s. u. **1. c) ii.**
- § 74 Absatz 6 VwVfG (Plangenehmigung) als „Soll-Vorschrift“ fassen, s. u. **1. c) v.**
- Klarstellung in § 74 Absatz 6 Nr. 1 VwVfG einfügen, dass für eine Plangenehmigung bei fehlender oder unwesentlicher Beeinträchtigung keine Einwilligung Betroffener erforderlich ist, s. u. **1. c) v.**

- Ergänzung von § 74 Absatz 6 Nr. 1 VwVfG um einen regelbeispielhaften Katalog, wann Rechte Dritter nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden, s. u. **1. c) v.**
- Änderung von § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz zwecks Verzichtes auf Fiktiventwürfe für sämtliche nicht-höhengleichen Kreuzungen. Zudem Änderung der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung durch Aufnahme einer überschlägigen Ablösungsberechnung sowie Änderung der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung zur Ermöglichung der Geltendmachung von Verwaltungs- und Planungskosten unabhängig von der Übernahme der Baudurchführung, s. u. **1 d) i.**
- Legalausnahme im Geologie-Daten-Gesetz (GeologieDG) schaffen, wonach oberflächennahe geologische Untersuchungen für Vorhaben im Bereich der Schiene bis zehn Meter Tiefe generell keiner vorherigen Anzeige bedürfen und auch keine nachträgliche Übermittlung von Daten nach dem GeologieDG notwendig ist. Dies kann durch Abschaffung der Öffnungsklausel in § 2 Absatz 5 GeologieDG zugunsten der Länder und Aufnahme einer Bundesregelung im Sinne einer Legalausnahme geschehen, die sowohl für die Anzeigepflicht als auch für die Datenübermittlungspflicht im Nachhinein gilt, s. u. **1 d) i.**

a. Digitalisierung voranbringen – Synergiepotenziale nutzen

- i. Planungssicherstellungsgesetz erweitern und in Dauerrecht überführen (Bund)
- ii. einheitliche Rahmenbedingungen und Standards für das Projektmanagement und die Projekttakte in Form einer digitalen Plattform insbesondere auf Basis von Building Information Modeling (BIM) für gesamtes Planungs-, Zuwendungs-, Verwaltungs-, Gerichts- und Vergabeverfahren rechtssicher etablieren (Bund, Länder, Gemeinden)
- iii. einheitliche digitale Umweltplattform für plan- und projektbedeutsame umwelt-, arten- und naturschutzrelevante Informationen, Bewertungsmaßstäbe und Standards verbindlich etablieren (Bund, Länder, Gemeinden, Verbände)
- iv. Elektronischen Grundbuchzugriff für Eisenbahnen des Bundes ermöglichen

b. Effizientere Verwaltungs- und Rechtsschutzverfahren – Prozesse beschleunigen

- i. Materielle Präklusion völker- und europarechtlich ermöglichen und national verankern (EU, Bund)
- ii. Einheitliches Zulassungsverfahren etablieren, staatliche Prüfungsebenen reduzieren und Doppelprüfungen vermeiden (vor allem durch Verzicht auf gutachterliche Raumordnungsverfahren und unionsrechtlich nicht zwingende UVP Vorprüfungen im UVPG) (Bund)
- iii. Frühen Stichtag für maßgebliche Sach- und Rechtslage (Zeitpunkt des Antrags) völker- und europarechtskonform verankern (Bund)
- iv. Sicherstellen, dass bei Plananpassungen nur die Änderungen und nicht der Plan insgesamt erneut geprüft werden (Bund)
- v. Planfeststellung standardisieren (Insbesondere Prüf- und Ausnahmekriterien, planbedürftige Vorhaben, Digitalisierung, Unterlagen und Beschluss) (Bund, Länder)

c. Genehmigung vereinfachen – Eigenverantwortung stärken

- i. Weitere Ausnahmen vom Planfeststellungsvorbehalt verankern (Elektrifizierung, Barrierefreiheit, Anpassung von Bahnsteiglängen, u. a.) und Beschränkung auf Einzelmaßnahmen lockern (Bund)
- ii. Vorläufige Anordnung ausweiten, z. B. auch auf Baumaßnahmen des Vorhabens und durch Streichung des Reversibilitätserfordernisses (Bund)
- iii. Genehmigungsfiktionen einführen (Bund, Länder) und einheitliche Äußerungsfristen für Behörden und Öffentlichkeit regeln (Bund)
- iv. Behördenübergreifende Übertragbarkeit/gegenseitige Anerkennung von Verfahrensweisen, Prüfanforderungen und bereits erfolgten Genehmigungen im Sinne einer Meistbegünstigung
- v. Ergänzende gesetzliche Klarstellung, dass die Plangenehmigung nicht immer ein Einverständnis der Betroffenen voraussetzt und die Regelung als „Soll-Vorschrift“ fassen (Bund)

d. Bürokratische Hürden abbauen – Vorschriftenlast reduzieren

- i. z. B. Anforderungen aus Eisenbahnkreuzungsrecht und Geologiedatengesetz reduzieren

2 | Arten-, Naturschutz- und Wasserrecht für klimafreundliche Infrastruktur öffnen

Kurzfristig realisierbar

- Ergänzung von § 1 AEG und § 1a PBefG um den Grundsatz, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen „im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen“ (entsprechend dem Ausbau erneuerbarer Energien nach § 2 EEG 2021 Entwurf (BMWK-Referentenentwurf vom 04.03.2022 – große EEG-Novelle im Rahmen des Sofortprogramms)) – s. u. **2. a) ii. und iii, 4.a) i.**

a. FFH- und Vogelschutzrichtlinie, Wasserrahmenrichtlinie praxisgerecht überarbeiten

- Grundsatz Populations- statt Individuenschutz rechtssicher verankern (EU)
- Klima- und Verkehrsinteressen als gleichwertiges Abwägungskriterium vorsehen (EU)
- Ausnahmen und „Schienenbonus“ für Schieneninfrastrukturprojekte vorsehen (EU)
- Ausnahmeregelungen direkt in das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) übernehmen oder landesrechtliche Regelungen beim Vollzug durch das EBA für entsprechend anwendbar erklären
- Änderungstatbestand im Wasserrecht einführen

b. Standardisierung im Arten- und Naturschutz auf nationaler und europäischer Ebene

- Verbindliche Verordnung Artenschutz erarbeiten (Bund, Länder) mindestens aber klare Signifikanzschwellen und Standards ermöglichen und Fachkonventionen stärken, die einheitliche Anwendung notwendiger Arten- und Naturschutzkriterien zu bestimmtem Zeitpunkt verbindlich festschreiben
- Verbindliche beständige Artenschutzkartierung etablieren (Vgl. auch 1. a. ii.)
- Klare Signifikanzschwellen und Mindeststandards auch in europäischen Rechtsvorschriften verbindlich festlegen (EU, Bund)

c. Nationale Ausnahmen im BNatSchG für Schieneninfrastrukturen und deren Ausbau vorsehen sowie Ausnahmen in § 14a UVPG erweitern (Bund)

3 | **Verlässliche Projektressourcen von Planung bis Inbetriebnahme sicherstellen**

Kurzfristig realisierbar

- Aufstockung des Personalbudgets und Schaffung zusätzlicher Planstellen für die zuständigen Abteilungen und Referate in Bundes- und Landesministerien sowie in den zuständigen Landes(mittel)behörden (Bund, Länder), s. u. **3. a) i.**
- Fachliche Bündelung der zuständigen Behörden durch Schaffung von Planungs- Regierungspräsidien mit örtlicher Zuständigkeit für das gesamte jeweilige Bundesland (Länder), s. u. **3. a) i. und ii.**

a. Personelle und technische Ressourcen ausbauen

- Personalsituation bei Genehmigungsbehörden einschließlich der für Förderentscheidungen zuständigen Stellen und bei Gerichten nachhaltig und bedarfsgerecht verbessern (Bund und Länder)
- Gerichte und Behörden personell und technisch in die Lage versetzen, integrierte digitale Planungs- und Genehmigungsplattformen (s. o.: 1. a. i.) zu nutzen (Bund und Länder)
- Ausbau der verfügbaren Kapazität an Fachkräften für ÖPNV-Planung und Bau insbesondere durch Werbung, gezielte Ausbildung an den Hochschulen, Nachwuchsförderung und aktive Beteiligung daran sowie attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten (Bund und Branche)

b. Bürokratie reduzieren – Prozesse verschlanken

- Zuwendungsrechtliches Regelwerk verschlanken und Förderregularien sowie Fördersysteme vereinheitlichen und harmonisieren, langwierige Finanzierungsvertrags-Verhandlungen vermeiden (Bund, Länder)
- Antrag, Mittelabruf und Verwendungsnachweis insb. im GVFG-Programm vereinfachen, vereinheitlichen und Automatisierung und Digitalisierung ermöglichen (Bund, Länder)
- Kontrolle der Mittelverwendung durch Wirtschaftsprüfer anstelle aufwändiger behördlicher Prüfung ermöglichen (Bund, Länder)

c. Überjährige Finanzierungslösungen realisieren – Planungssicherheit schaffen

- Fondslösung oder Ausgabenreste vollständig bilden und verfügbar machen sowie bessere Abstimmung der Finanzierung mit Planung und Realisierung ermöglichen (Bund, Länder)
- Planungsvorrat schaffen (Bund, Länder, Gemeinden, Branche)
- Bündelung mehrerer Maßnahmen (Gesamtprogramm/Rahmenprogramm) ermöglichen (Bund, Länder)
- NE-Finanzierung stärken (Bund, Länder)

d. **Planungskosten umfänglich fördern** – hochwertige Planung von Beginn an ermöglichen

- i. Harmonisierung und Vereinheitlichung der Finanzierungsregularien in den verschiedenen Finanzierungsregimes (z. B. Planungskostenfinanzierung: ersetzen der Pauschale durch Istkostenfinanzierung) (Bund und Länder)
- ii. Planungsfinanzierungsvereinbarungen in einen dauerhaften rechtlichen Rahmen zur Planungskostenfinanzierung überführen (Bund, ggf. Länder)
- iii. Kommunikationskosten, insb. auch für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz, in den Planungskosten mitfinanzieren; frühzeitige Explorationsphase gesondert und möglichst unbürokratisch fördern

4 | Neuer gesellschaftlicher Konsens für Schieneninfrastruktur, bessere Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung

Kurzfristig realisierbar

- Ergänzung von § 1 AEG und § 1a PBefG um den Grundsatz, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen „im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen“ (entsprechend dem Ausbau erneuerbarer Energien nach § 2 EEG 2021 Entwurf (BMWK-Referentenentwurf vom 04.03.2022 – große EEG-Novelle im Rahmen des Sofortprogramms)) – s. a. **4.a) i. und 2. a) ii. und iii.**
- Anpassung der überörtlichen Raumplanung und der kommunalen Bauleitplanung durch obligatorische Berücksichtigung der Schiene in Landesentwicklungs-, Bau- und Flächennutzungsplänen, insbesondere bei Industrieansiedlungen die Prüfung von Gleisanschlüssen zwingend unter Beachtung der Zuständigkeiten vorsehen, etwa in § 1 Abs. 9, § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB bzw. § 2 Abs. 2 Nr. 3 Sätze 5 ff. Und § 13 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe a) ROG, s. u. **4. a) iii.**

a. Konsequenz pro Klima und Schiene planen und entscheiden

- Verankerung des Grundsatzes, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen „im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen“ (entsprechend dem Ausbau erneuerbarer Energien nach § 2 EEG 2021 Entwurf (BMWK-Referentenentwurf vom 04.03.2022 – große EEG-Novelle im Rahmen des Sofortprogramms) in AEG und PBefG.
- Komplexe Verkehrsinfrastrukturvorhaben lassen sich wegen der Vielzahl der betroffenen Interessen auch bei bester Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung i. d. R. nicht völlig konfliktfrei realisieren. Daher bedarf es insbesondere bei Großprojekten schon vor dem Genehmigungsverfahren einer klaren politischen Willensbildung, an deren Abschluss eine konsequente Projektentscheidung steht (insbesondere Bundesverkehrswegeplan-Aufstellung und Anlage 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz aber auch lokale Projektentscheidungen). Demokratisch gefasste Projektentscheidungen sind entsprechend ihrer hohen Legitimation als primäre Planrechtfertigung bindend zu berücksichtigen und dürfen nur in Ausnahmefällen durch Behörden in Frage gestellt werden (Bund, Länder, Gemeinden)
- Schiene bei Willensbildung zu und Planung von Verkehrsprojekten, Raumordnung (z. B. Gleisanschlüsse raumordnerisch verankern) und Stadtentwicklung immer einbinden und priorisieren (Bund, Länder, Gemeinden)
- Standardisierte/volkswirtschaftliche Bewertungen im GVFG und Bedarfsplan Schiene vereinfachen und übergeordnete klima- und verkehrspolitische Ziele sowie weiche Faktoren (z. B. bessere Umsteigebeziehungen) und notwendige Resilienzen stärker berücksichtigen (Bund)

b. Hochwertige Planung realisieren

- i. Früh überzeugen statt lang prozessieren: proaktive und effektive Einbeziehung sämtlicher wichtiger Stakeholder bereits ab „Phase 0“, also der Aufgabenstellung/Machbarkeitsuntersuchung, z. B. durch eigenständige Explorationsphase realisieren (Gemeinden, Branche)
- ii. Einheitliche digitale Grundlage für Planung, Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung (s. o.: 1. a. ii. – Bund, Länder, Gemeinden, Branche) bzw. Leitlinien für gemeinsames Verständnis und vereinheitlichte Prozesse schaffen)

5 | Anforderungen an Vorhabenumsetzung nach Genehmigung modernisieren

Kurzfristig realisierbar

- Änderung von § 41 Abs. 1 BImSchG und Anlage 2 (zu § 4 der 16. BImSchV) 2.1.7 dahingehend, dass Immissionen, die von Abstellanlagen und Werkstätten ausgehen, ausschließlich nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind, s. u. **5. a) iv.**
- Ausnahmen von der Losaufteilungspflicht in § 97 Absatz 4 Satz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) für Großprojekte und BIM-Projekte einführen, etwa durch eine gesetzliche Vermutung oder einen Dispens für solche Projekte, s. u. **5. b) i.**
- § 22b AEG und § 36a PBefG um einen Satz 4 zur Klarstellung wie folgt ergänzen: „Die Duldungspflicht ergibt sich kraft Gesetzes; ein Einverständnis des Dritten ist nicht erforderlich“, s. u. **5. c) i.**
- Ergänzung in § 17 Abs. 1 AEG für die Nutzung der Grundstücke auch für Vorarbeiten (Bohrungen, Vermessung u. a.). Ergänzung von § 32 Abs. 1 Nr. 1 PBefG: nach dem Wort „Straßenbahnen“ die Wörter „und zur Baudurchführung eines Vorhabens oder von Unterhaltungsmaßnahmen“ einfügen (entsprechend § 17 Abs. 1 AEG), s. u. **5. c) i.**
- § 13 Absatz 2 Nr. 4 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) hinsichtlich der Lage der Flächen und erfasster Tätigkeiten erweitern sowie Aufnahme einer Bagatellregelung in die AwSV für Flächen, die nur sporadisch für die Lagerung mineralischer Gemische genutzt werden. Weitere Vorgaben des Gewässerschutzes, mit denen die Baulogistik mehr als fachlich erforderlich erschwert wird, sollten aufgehoben werden, s. u. **5. c) iii.**

a. Lärmschutzanforderungen modernisieren

- i. AVV Baulärm praxisingerecht überarbeiten und Planfeststellungspflicht allein wegen Baulärmgrenzwertüberschreitungen ausschließen (Bund)
- ii. Pegelerhöhungs-Schwellenwert 16. BImSchV praxistauglich und rechtssicher gestalten und Definition der wesentlichen Änderung praxisingerecht gestalten, insbesondere mit den Erleichterungen in § 18 AEG, § 28 PBefG und § 14a UVP in Einklang bringen (Bund)
- iii. Kombination der 16. und 24. BImSchV ermöglichen um schon während der Planung zu verbindlichen Vereinbarungen mit Betroffenen zu kommen und die Rechts- und Verfahrenssicherheit zu erhöhen.
- iv. 16. BImSchV statt TA Lärm ausdrücklich für Abstellanlagen und Werkstätten vorsehen (Bund)

b. Vergabe beschleunigen

- i. Ausnahmen von der Losaufteilungspflicht für Großprojekte und BIM Projekte verankern (Bund)
- ii. Anreizsysteme und Partnerschaftsmodelle im Zuwendungsrecht verankern (Bund, Länder)
- iii. Vereinfachte Vergabe oder Direktvergabe für kleinere Infrastrukturprojekte sowie deutliche Erhöhung der Schwellenwerte unterhalb der EU Schwellenwerte und somit den höheren Kosten von ÖV-Vorhaben anpassen (Länder)

c. Bürokratische Hindernisse für Bautätigkeit von Infrastrukturvorhaben abbauen

- i. Klarstellung, dass sich die Duldungspflicht nach § 22b AEG und § 36a PBefG kraft Gesetzes ergibt und keine Einwilligung erfordert (Bund)
- ii. Bis zu zwölfmonatige Ablage von Bauabfällen genehmigungsfrei stellen; Begriff „Ort der Entstehung“ Eisenbahn-Baustellen-gerecht konkretisieren (Bund - Ziff. 8.12. Anlage 1 zur 4. BImSchV), Voranmeldefristen für Baustellen verkürzen sowie Bodenaushub nicht als Abfall behandeln.
- iii. Wasserrechtliche Ausnahmeregelungen für Baustellen in der AwSV erweitern (Bund)
- iv. Die VVen Bau praxistauglich fortschreiben und harmonisieren (Bund); EIGV und VV IBG vereinfachen und modernisieren (z. B. elektronische Signatur für IBG) - (Bund)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de