



Ausschussdrucksache 21(16)105-C

(24.02.2026)

Stellungnahme

Dr. Nina Kaden
Deutsche Bahn AG

Öffentliches Fachgespräch

zu umwelt- und naturschutzrechtlichen Aspekten des

Gesetzentwurfs der Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

BT-Drucksache 21/4099

am 25. Februar 2026

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
zum Fachgespräch des Ausschusses für
Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit zu
**Aspekten des Umwelt- und Naturschutzes im
Infrastruktur-Zukunftsgesetz (BT-Drs.
21/4099)**

Stellungnahme der Deutschen Bahn zu Aspekten des Umwelt- und Naturschutzes im Infrastruktur-Zukunftsgesetz

1. Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn (DB)¹ dankt dafür, dass sie sich in einem Fachgespräch mit dem Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutz zum Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetz² äußern kann.

Die DB begrüßt den vorliegenden Regierungsentwurf vollumfänglich. Er greift zahlreiche Maßnahmen für die Schiene auf, die die Branche empfiehlt. Die vorgesehenen Regelungen können Projekte erheblich beschleunigen, Bürokratie abbauen und den Umwelt- und Naturschutz verbessern. Im Folgenden heben wir besonders hervor:

- den Entfall der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP)³ sowie
- die Gleichstellung von Realkompensation und Ersatzgeld in § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)⁴. Die Gleichstellung beschleunigt nicht nur Bauvorhaben, sondern kann auch zu höherwertigen Kompensationsmaßnahmen führen.
- Über den Regierungsentwurf hinaus wäre es wünschenswert, wenn zwei Ergänzungsvorschläge des Bundesrats zum BNatSchG berücksichtigt würden. Sie würden die Unterhaltung und den Betrieb von Verkehrswegen entlasten, weil die Unterhaltung danach kein Eingriff iSd BNatSchG wäre und nicht gegen Artenschutzverbote verstoßen würde.
- Beschleunigungswirkung hätte für die DB auch eine Klarstellung der Länderzuständigkeit im Naturschutzrecht.
- die 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)⁵.
- Leider fehlen spürbare Erleichterungen im Wasserhaushaltsgesetz (WHG)⁶ für „Bagatellfälle“.

2. Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes⁷

2.1 Artikel 13 Änderung des Raumordnungsgesetz (ROG)

§ 16 Absatz 2 Satz 3 und 4 ROG – Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP)

Die DB begrüßt, dass die RVP u. a. für Schienenvorhaben entfallen soll. Damit können zentrale Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zur Engpassbeseitigung und zur Umsetzung des Deutschlandtaktes erheblich früher realisiert werden. Die DB setzt im Durchschnitt 24 Monate für eine RVP an.

¹ Künftig: DB

² Künftig: InfZuG

³ Künftig: RVP

⁴ Künftig: BNatSchG

⁵ Künftig: UVP

⁶ Künftig: WHG

⁷ Die Erläuterungen beschränken sich auf Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes. Wegen anderen Aspekten sei auf die DB Stellungnahme verwiesen, die im Lobbyregister veröffentlicht ist.

Allerdings sollte sich das InfZuG an der Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene (BKS)⁸ orientieren und § 28 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG)⁹ zum Vorbild nehmen:

- Der RVP-Entfall sollte zwingend formuliert sein und nicht lediglich als Soll-Vorschrift.
- Und ebenso wenig wie in § 28 NABEG sollte es eine sog. „Widerspruchsmöglichkeit“ für die Raumordnungsbehörde des jeweiligen Landes geben. Jetzt sieht das InfZuG vor, dass die Raumordnungsbehörden des Landes im Einzelfall dem Entfall der RVP widersprechen können. Diese Möglichkeit sollte gestrichen werden. (Sollte es bei dieser Widerspruchslösung bleiben, so wäre die „Widerspruchsschwelle“ heraufzusetzen. Der Widerspruch sollte nur möglich sein, wenn „außergewöhnlich hohe“ raumbedeutsame Konflikte zu erwarten sind.)

Es ist nicht ersichtlich, warum Schienen-Vorhaben bezüglich der RVP anders geregelt sein sollten als Vorhaben im Übertragungsnetz.

2.2 Artikel 10 Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

§ 15 Abs. 6a BNatSchG – Gleichstellung von Ersatzzahlung und Realkompensation

Im BNatSchG sollen Vorhabenträger die Möglichkeit erhalten, eine Ersatzzahlung zu leisten, statt die Realkompensation selber durchzuführen. Diese Möglichkeit dürfte Bau-Projekte gleich zu ihrem Beginn beschleunigen bzw. Verzögerungsrisiken auflösen, weil die Flächensuche zunehmend mühsam und schwer geworden ist. Speziell in Ballungsräumen sind für die Realkompensation geeignete Flächen rar.

Wenn künftig eine Behörde die Realkompensationen durchführen würde, könnte diese Behörde alle Kompensationsmaßnahmen zentral steuern, bündeln und damit insgesamt hochwertiger erbringen. Das gilt insbesondere für kleinere Baumaßnahmen. Für sie sind nur kleinteiligere Kompensationen erforderlich, die einen geringen Wert für die Biodiversität und den Artenschutz haben. Gleichzeitig müssen die Vorhabenträger sie aber auch aufwendig steuern und kontrollieren. Dieses Missverhältnis könnte aufgehoben werden, wenn eine Behörde die Maßnahmen bündelt und mit ausreichenden Ersatzzahlungen effektiv hochwertige Realkompensationen umsetzt.

Daher sollte diese begrüßenswerte Regelung umfassend für alle Bau-, Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrswegen gelten und nicht nur für die, *„die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind“*. Diese Beschränkung auf Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, ist sachlich nicht nachzuvollziehen.

§ 14 Abs. 4 / § 44 Abs. 7 BNatSchG (neu) – Privilegierung von Unterhaltungsmaßnahmen

Über den Regierungsentwurf des InfZuG hinaus sollte das BNatSchG dahingehend geändert werden, dass künftig Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrswegen privilegiert sind.

Der Bundesrat¹⁰ hat in seinen Änderungsanträgen Nr. 58 a) und b) zwei entsprechende sinnvolle Vorschläge dazu gemacht: Danach würden § 14 Abs. 4 (Eingriffe in Natur und Landschaft) und § 44 Abs. 7 (Verbote bezüglich besonders geschützter und bestimmter anderer Tier- und

⁸ [Abschlussbericht BKS](#), S. 47

⁹ Künftig: NABEG

¹⁰ Bundesrat Drucksache 780/25 vom 30. Januar 2026

Pflanzenarten) BNatSchG dahingehend formuliert werden, dass „regelmäßig¹¹ und wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen keinen Eingriff nach § 15 darstellen (...). Die Unterhaltung betrifft alle Maßnahmen zum Erhalt der Betriebssicherheit auch im direkten Umfeld.“

Diese Regelungen wären nicht nur hilfreich, weil allgemein Unterhaltungsmaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur bürokratisch entlastet und beschleunigt würden. Sondern auch, weil zunehmende Extremwetterereignisse bzw. der Klimawandel mehr Vegetationspflege und damit Unterhaltungsmaßnahmen erfordern. Deshalb müssen z. B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre präventiven Verkehrssicherungsmaßnahmen durch Vegetationspflege verstärken. Diese Vegetationspflege besteht in der Herstellung und dem Erhalt von Säumen, die sowohl wichtige Lebensräume und Verbundachsen für geschützte Arten (bspw. die Zauneidechse) sind als auch den hohen Schutz vor witterungsbedingten Störungen der Schieneninfrastruktur gewährleisten. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen würde diese Vegetationspflege beschleunigen.

Länderzuständigkeit im Naturschutzrecht für Eisenbahnbetriebsanlagen klarstellen

Die Zuständigkeit für naturschutzrechtliche Entscheidungen bei Vorhaben i.S.v. § 4 Abs. 6 AEG sollte zweifelsfrei und rechtssicher geregelt sein, insbesondere mit Blick auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Hier stellen sich in der Praxis regelmäßig Zuständigkeitsfragen (Abgrenzung Zuständigkeit EBA – Landesbehörde), die wichtige Instandhaltungsarbeiten verzögern, weil sich keine Behörde für zuständig hält. Das EBA hält sich außerhalb der Planfeststellung für den Vollzug von Naturschutzrecht für unzuständig und verweist auf § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Da sich teilweise auch die Landesbehörden mit Verweis auf § 4 Abs. 6 AEG für unzuständig erklären, verzögern sich wichtigen Baumaßnahmen (z. B. Felshangsicherungen); im schlimmsten Fall könnten Strecken vorübergehend gesperrt werden.

Die einheitliche Zuständigkeit der Landesbehörden bietet sich im Naturschutzrecht an, weil es hier aufgrund der Kompetenzverteilung ohnehin viele landesrechtliche Vorschriften gibt.

§ 4 Abs. 6 AEG sollte daher so ergänzt werden, dass die Zuständigkeit der Landesbehörden i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG klarstellend geregelt wird.

2.3 Artikel 12 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)¹²

Äußerst sachgerecht ist auch, dass das InfZuG vorsieht, das deutsche UVP-Recht 1:1 an die europäischen Vorgaben anzupassen und die „übererfüllenden“ Regelungen zu streichen – wie im Koalitionsvertrag angelegt. Damit schafft der Gesetzgeber faire intermodale Wettbewerbsbedingungen, was wiederum dazu dienen dürfte, die Klimaschutzziele zu erreichen. Hier sei klargestellt: Die UVP ist eine rein berichtende Bestandsaufnahme, ohne Umwelt-Standard oder Zulassung. Unseren Umweltstandard in Deutschland ändert die Anpassung nicht.

Die DB geht davon aus, dass mit der 1:1-Umsetzung in erster Linie sog. UVP-Vorprüfungen¹³ entfallen, so dass statt derzeit ca. 500 Vorprüfungen pro Jahr künftig ca. 20-30 pro Jahr durchgeführt würden. Die eigentliche UVP dürfte eher für einen geringen Teil der Projekte entbehrlich

¹¹ Allein das Adjektiv „regelmäßig“ in Antrag Nr. 58 a) sollte gestrichen werden. Es ist nicht erkennbar, was damit gemeint ist; zumal z.B. auch die erstmalige Herstellung von Säumen keinen Eingriff im Sinne des BNatSchG darstellen sollte.

¹² Künftig: UVPG

¹³ allgemeine bzw. standortbezogene

werden. Denn von diesen vielen Vorprüfungen führten bei der DB in der Vergangenheit nur ca. 5 % in eine UVP-Pflicht. Das heißt also für die Eisenbahn, dass durch die Neuregelung nur sehr wenige Vorhaben aus der UVP-Pflicht und damit Öffentlichkeitsbeteiligung fallen.

Dazu kämen nicht unerhebliche finanzielle Einsparungen. Bei rund 500 Projekten entfielen ca. 1,5 Mio. EUR Gutachterkosten – *ohne* Kosten des Eisenbahn-Bundesamtes und interner DB-Kosten.

Wichtig ist auch, dass dieser UVP-Entfall über das UVPG hinaus beschleunigend für die Eisenbahninfrastruktur wirkt, weil die UVP-Pflicht in § 18 Abs. 1a AEG u. a. darüber entscheidet, ob für ein Vorhaben ein Planrechtsverfahren erforderlich ist. Die Vorhaben, die abhängig von der UVP-Pflicht planrechtsfrei sein können, werden beschleunigt, weil sie von der aufwändigen UVP-Vorprüfung entlastet werden. So steht z. B. für die Elektrifizierung, die Lärmsanierung und den Bahnsteigumbau – die im Ergebnis ohnehin oft UVP-frei waren, aber erst nach aufwendiger Vorprüfung – künftig die Planrechtsfreiheit kraft Gesetzes und damit schnell und eindeutig fest. Diese Rechtssicherheit beschleunigt u.a. die Korridorsanierungen im Bestandsnetz.

2.4 Artikel 8 Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)¹⁴

Leider nimmt das InfZuG diese beschleunigenden Änderungen im WHG nicht vor:

§ 46 und § 25 WHG – Ausnahme für Bagatellfälle

Die schadlose Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser sollte erlaubnisfrei sein. Eine entsprechende Bagatellregelung im WHG würde Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen vereinfachen und damit beschleunigen. Derzeit muss die DB für kleinräumige Anlagen ein aufwendiges Erlaubnisverfahren führen, z. B. für Wetterschutzhäuser, überdachte Zugänge, Aufzüge, Fahrradabstellanlage, elektronische Stellwerke oder Telekommunikations-Schaltheimer.

Für einige dieser Tatbestände sehen Landeswassergesetze bereits Ausnahmen vor; aber mitunter sind sie schwer zu vollziehen:

- Diese Regelungen sind von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich. Für eine bundesweite Infrastruktur führt dies zu erheblichen Vollzugsproblemen.
- Die Landesregelungen adressieren keine Eisenbahnbetriebsanlagen, weil die Länder für sie nicht zuständig sind.
- Viele Bagatellregelungen knüpfen an Wohngebiete oder -gebäude an und sind für Eisenbahnbetriebsanlagen unpassend.
- Anzumerken ist auch, dass die Landesgesetze für die Straßenentwässerung zahlreiche Erleichterungen vorsehen, die der Bahninfrastruktur nicht zugutekommen.

Eine unkomplizierte Lösung könnte in dieser Bagatellregelung liegen, die das Landesrecht (vgl. § 46 Abs. 3 WHG) unberührt lässt:

§ 46 Abs. 2 WHG

„Keiner Erlaubnis bedarf ferner das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung. Als schadlos gilt in der Regel die Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen, die nicht kupfer-, zink- oder bleigedeckt sind, bis zu einer Größe von 60 m²;

¹⁴ Künftig: WHG

ausgenommen in Fassungskbereichen und engeren Schutzzonen von Wasser- und Heilquellenschutzgebieten.“

Alternativ denkbar ist aber auch folgende Variante:

„(2) Keiner Erlaubnis bedarf ferner das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadloße Versickerung. Durch Landesrecht kann näher bestimmt werden, wann eine schadloße Versickerung vorliegt.“

Entsprechend müsste der parallele § 25 WHG formuliert werden, der die erlaubnisfreie Einleitung in oberirdische Gewässer regelt:

§ 25 WHG neu:

„Jede Person darf oberirdische Gewässer in einer Weise und in einem Umfang benutzen, wie dies nach Landesrecht als Gemeingebrauch zulässig ist, soweit nicht Rechte anderer dem entgegenstehen und soweit die Befugnisse oder der Eigentümer- oder Anliegergebrauch anderer nicht beeinträchtigt werden. Der Gemeingebrauch umfasst auch die schadloße Einleitung von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer. Als schadlos gilt in der Regel die Einleitung von Niederschlagswasser von Dachflächen, die nicht kupfer-, zink- oder bleigedeckt sind, ausgenommen in Fassungskbereichen und engeren Schutzzonen von Wasser- und Heilquellenschutzgebieten. Der Gemeingebrauch umfasst nicht das sonstige Einbringen von Stoffen in oberirdische Gewässer. Die Länder können den Gemeingebrauch erstrecken auf das Einbringen von Stoffen in oberirdische Gewässer für Zwecke der Fischerei, wenn dadurch keine signifikanten nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu erwarten sind.“

§ 8 Abs 1a WHG –Änderung wasserrechtlicher Erlaubnisse erleichtern

Das WHG kennt keine „unwesentliche Änderung“; vielmehr ist derzeit *jede* Änderung erlaubnispflichtig. Das führt oft dazu, dass für kleinteilige Maßnahmen ein ineffizientes Erlaubnisverfahren zu führen ist, so z. B., wenn an einem Bahnübergang die Straßenflächen auf ein *regelkonformes* Maß vergrößert wird oder bei einem Bauprojekt im Zuge der Ausführung(-splanung) die zu entnehmende Wassermenge anzupassen ist. Für die Erhöhung der Entnahmemenge ist ein vollständiges neues Erlaubnisverfahren erforderlich. Dadurch verzögern sich Baumaßnahmen.

Folgerichtig wäre es beschleunigend, wenn auch nach dem WHG nicht bei *jeder* Änderung ein neues Erlaubnisverfahren erforderlich wäre. § 8 WHG sollte um diesen Abs. 1a ergänzt werden:

„Die Änderung einschließlich der Verlängerung einer erlaubnis- oder bewilligungsbedürftigen Benutzung bedarf der Änderungserlaubnis oder der -bewilligung, wenn durch die Änderung nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer hervorgerufen werden können und diese für die Prüfung nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 erheblich sein können (wesentliche Änderung). Unwesentliche Änderungen sind der zuständigen Behörde mindestens einen Monat, bevor mit der Änderung begonnen werden soll, schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Der Anzeige sind Unterlagen beizufügen, soweit diese für die Prüfung erforderlich sein können, ob die Änderung erlaubnis- oder bewilligungsbedürftig ist. Die zuständige Behörde hat unverzüglich, spätestens innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige und der erforderlichen Unterlagen, zu prüfen, ob die Änderung einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf.“