



Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)58-D

vom 12.03.2026

öff. Anhörung 16.03.2026

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Lennéstr. 11
10785 Berlin

12.3.2026

Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

(BT-Drs. 21/4099)

Die kommunalen Spitzenverbände bedanken sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (BT-Drs. 21/4099) im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 16. März 2026.

Die Städte, Landkreise und Gemeinden sind als Planungsträger und als Träger öffentlicher Belange in Planungsverfahren vor Ort eingebunden. Im Zusammenhang mit Krisenereignissen wie Flutkatastrophen und der Corona-Pandemie wurden auf der kommunalen Ebene bereits zahlreiche Beschleunigungs- und Digitalisierungsmaßnahmen erprobt. Auch bei der Umsetzung des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität sind Städte, Landkreise und Gemeinden auf schnelle und effiziente Planungsprozesse angewiesen.

Grundsätzliche Bewertung

Wir brauchen eine deutliche Beschleunigung, insbesondere bei der Sanierung, Modernisierung und dem Ausbau unserer Infrastruktur. Digitale Prozesse, praxisfreundliche Gesetze und ein gemeinsames Zusammenwirken aller Akteure sind wichtige Voraussetzungen, damit Planungs- und Genehmigungsverfahren schneller gelingen. Dabei müssen auch die materiellen Vorgaben nicht zuletzt des Umweltrechts in den Blick genommen werden. Dies kann

wesentlich dazu beitragen, dass Entscheidungen zügig und rechtssicher getroffen werden können. Klimaschutz, Klimaanpassung und der Erhalt der Biodiversität sind zentrale gesamtgesellschaftliche Zukunftsaufgaben. Gleichzeitig können gezielte Vereinfachungen im Natur- und Artenschutz wie der Verzicht auf Doppelprüfungen helfen, Verfahren zu beschleunigen.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände unterstützt in diesem Zusammenhang die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Zielsetzung, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, zu digitalisieren und zu beschleunigen. Die Verfahrenseffizienz soll erhöht werden und sichergestellt werden, dass dringend notwendige Maßnahmen für den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur nicht durch unnötig langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren verzögert werden. Der Gesetzentwurf enthält in dieser Hinsicht zahlreiche begrüßenswerte Regelungen zur Planungs- und Verfahrensbeschleunigung. Das gilt namentlich für die Klarstellungen zu verschiedenen Einzelmaßnahmen, die künftig kein Planfeststellungsverfahren mehr erfordern sollen, sowie für die Möglichkeit, in engen Grenzen Plangenehmigungen auch für UVP-pflichtige Vorhaben zuzulassen. Die Digitalisierung der Verfahren wird begrüßt, müsste u. E. aber noch konsequenter geregelt werden.

Sehr kritisch sehen wir dagegen die Ausweitung von Genehmigungs- und Einvernehmensfiktionen sowie von pauschalen Fristverkürzungen bei unverminderter oder sogar zunehmender Komplexität der Rechtsmaterien und anhaltendem Mangel an Fachkräften. Eine Ausweitung von Genehmigungs- und anderen Fiktionen führt in diesem Zusammenhang nicht zu einer realen Beschleunigung, sondern erhöht das Risiko von Fehlern und materiellen Vollzugsdefiziten. Sie unterminiert letztlich die Legitimation gesetzlicher Vorgaben und behördlicher Institutionen und Verfahren, sorgt für Rechtsunsicherheit und Akzeptanzverlust. Eine Vereinfachung der materiellrechtlichen Regeln muss daher Vorrang haben vor einer Ausweitung von Fiktionen, damit die rechtlichen Vorgaben in der Verwaltungspraxis tatsächlich umsetzbar sind.

Ebenfalls kritisch bewerten wir die zunehmend inflationäre Verwendung des Begriffs des „überragenden öffentlichen Interesses“. Eine sehr breite Priorisierung erleichtert die Abwägung vor Ort letztlich nicht, sondern kann Nutzungskonkurrenzen verstärken und Konflikte in andere Verfahrensstufen verlagern.

Nachdrücklich abgelehnt wird von uns die geplante Regelung im Bundesnaturschutzgesetz, dass Ersatzgeldzahlungen für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse (oder aus dem Sondervermögen finanziert) zentral beim Bundesumweltministerium verwaltet werden sollen.

Das seit langem angekündigte Naturflächenbedarfsgesetz, das Vorrangflächen für den Naturschutz definieren und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Biotopverbund erleichtern soll, muss unverzüglich vorgelegt werden. Dies birgt auch die Chance, die bevorratende

Kompensation im Biotopverbund zu stärken und darüber sowohl Verfahren zu beschleunigen als auch die grüne Infrastruktur zu stärken. Nach Ansicht des Deutschen Städtetags muss der Vorrang der Realkompensation beibehalten werden. Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz muss zwingend mit dem Naturflächenbedarfsgesetz Hand in Hand gehen und sinnvoll verzahnt werden.

Auf Grundlage dieser allgemeinen Bewertung ergeben sich folgende **Kernforderungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände**:

- Wichtige Eckpfeiler, die bei der Beschleunigung vorrangig angegangen werden müssen, sind eine stärkerer Digitalisierung, bessere Abstimmungen zwischen allen Beteiligten und eine Entschlackung des Rechts. Insbesondere Regelungen zum Verwaltungsfahren sollten – sofern dies angesichts der betroffenen Sachmaterien fachlich zu rechtfertigen ist – vereinheitlicht werden und im Verwaltungsverfahrensgesetz verankert werden. Gelingensbedingung ist darüber hinaus eine bessere Personalausstattung in den zuständigen Behörden. Dafür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.
- Materiell-rechtliche Vereinfachung statt Genehmigungsfiktionen: Eine Ausweitung pauschaler Fristverkürzungen oder Genehmigungsfiktionen sehen wir sehr kritisch. Es braucht Vorfahrt auch für dauerhafte klare und praktikable Regeln im Umwelt- und Naturschutzrecht. Der Erhalt des Vorrangs der Realkompensation, eine enge Verzahnung mit einem Naturflächenbedarfsgesetz sowie der Erhalt des Einvernehmens im Wasserhaushaltsgesetz sind aus unserer Sicht zwingend nötig.
- Neben Infrastrukturen des Bundes ist auch der Ausbau der kommunalen Infrastrukturen zu beschleunigen: Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände regt daher an, Verfahrenserleichterungen nicht nur für Projekte vorzusehen, die aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, sondern auch auf Projekte des GVFG-Bundesprogramms zu erstrecken. Darüber hinaus wird in unserer Mitgliedschaft insbesondere mit Blick auf Resilienz und die Verteidigungsfähigkeit unseres Landes die Notwendigkeit gesehen, vergleichbare Regelungen auf Landesebene auch für die nachgeordneten, klassifizierten Straßen einschließlich der Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen zu schaffen.
- Umweltrecht vereinheitlichen und vereinfachen: Der gezielte Abbau von Doppelprüfungen und eine übersichtlichere Umweltgesetzgebung sind wichtige Ziele. Ein pauschales Absenken oder Abbauen von Standards und Verfahren führt dagegen in die falsche Richtung.
- Rechtsrahmen für Verteidigung und Naturkatastrophen anpassen: Die Resilienz für Krisenfälle ist zu stärken. Durch Verschleiß, Überlastung und Extremwetterereignisse beschädigte Verkehrsbauwerke sind schnell und rechtssicher wiederherzustellen und

qualitativ weiterzuentwickeln. Des Weiteren muss Deutschland seine Verteidigungsfähigkeit stärken, wozu die Infrastruktur einen wichtigen Beitrag leistet.

Hinweise zu einzelnen Artikeln

Zu Artikel 1 - Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG

Zu Nr. 5 (§ 17 Abs. 2 AEG-E – Bekanntmachung Vorarbeiten)

§ 17 Abs. 2 AEG sieht bislang die ortsübliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden vor. Nach dem Willen der Bundesregierung soll künftig insoweit – neben der unmittelbaren Bekanntgabe an den Betroffenen – eine öffentliche Bekanntmachung ohne Bezug auf die konkrete Gemeinde ausreichen. Dieser Vorschlag ist aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände abzulehnen. Eine undifferenzierte öffentliche Bekanntmachung, z. B. im Bundesverkehrsblatt, ohne örtlichen Bezug zu einem nicht ermittelbaren Grundstückseigentümer vor Ort, wäre nicht funktionsgerecht. Der Anregung des Bundesrats (Nr. 4 und Nr. 5 auf BR- Drs. 780/25), die Bekanntgabe künftig in den elektronischen Mitteilungs- und Veröffentlichungsblättern der Gemeinden vorzunehmen, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind, wird daher ausdrücklich zugestimmt.

Zu Nr. 6 (§ 18 AEG-E – Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung)

Wir begrüßen grundsätzlich die Erweiterung der Liste von Einzelmaßnahmen in § 18 Abs. 1a AEG-E, für die es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung bedarf, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß Nr. 1 (neu) soll die Befreiung zukünftig nicht nur für eine Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen gelten, sondern auch für eine Stromschiene einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen. Hier bedarf es einer Klarstellung, dass sich das Wort „notwendig“ in Nr. 1 zukünftig auch weiterhin auf räumlich begrenzte bauliche Anpassungen beziehen soll; ggf. ist eine Wortwiederholung erforderlich.

Der Bundesrat schlägt unter Ziffer 7 seiner Stellungnahme (BR-Drs. 780/25) eine deutlich erweiterte Liste für § 18 Abs. 1a AEG-E vor. Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände kommt eine Erweiterung der Liste, d.h. eine Befreiung vom Erfordernis der Plangenehmigung bzw. Planfeststellung nur mit Blick auf solche Nebenanlagen in Betracht, deren Umweltauswirkungen verglichen mit der Hauptauswirkung des Schienenwegs vernachlässigbar sind. Bei mehreren der Ländervorschläge hegt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände Bedenken, ob dies ausreichend beachtet wurde. Im Einzelnen:

- Nr. 8: Die Befreiung von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 10 km ist aus unserer Sicht zu weitgehend. Diesen Vorschlag des Bundesrates lehnen wir daher ab. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Erweiterung von bislang 2 auf 3 km wird dagegen unterstützt.
- Nr. 15 (Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen) wird abgelehnt, weil eine vertikale Abweichung ganz erheblichen Einfluss auf Lärmimmissionen und die Wirkung installierter Lärmschutzmaßnahmen hat.

Darüber hinaus lehnen wir den Vorschlag des Bundesrates ab, ein „Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 17“ auch dann von der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungspflicht auszunehmen, „wenn es in einem Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang“ mit diesem steht. Bei einem ohnehin erforderlichen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren trägt es nicht zur Verfahrensbeschleunigung bei, einzelne Maßnahmenteile als genehmigungsfrei herauszunehmen. Diese Maßnahmenteile müssten erst identifiziert werden, vermutlich mit mancher Unklarheit. Wir sehen potenzielle Probleme, wenn einzelne Anlagen aus einem bestehenden Verfahren ausgeklammert und nicht von der rechtssicheren Wirkung von Planfeststellung und Plangenehmigung erfasst werden. Aus unserer Sicht ist vorteilhaft, wenn alle Maßnahmenteile gemeinsam behandelt werden.

Weiterhin lehnen wir die vom Bundesrat vorgeschlagene Streichung des § 18 Abs. 1a Satz 3 ab („Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen.“), weil diese Option in manchen Fällen die Rechtssicherheit für den Vorhabenträger erhöht.

Zu weiteren Vorschlägen des Bundesrats zu Artikel 1

Vorschlag des Bundesrats zu Eigentümerrechten im Freistellungsverfahren

In seiner Stellungnahme (BR-Drs. 780/25 (B)) schlägt der Bundesrat unter Nr. 22 vor, den in den vergangenen drei Jahren dreimal korrigierten § 23 AEG nun mit einem weiteren Absatz 2b auszustatten, durch den Eigentümern von mittelbar oder unmittelbar angrenzenden Grundstücken neue Rechte in einem Freistellungsverfahren gewährt werden sollen.

Die Änderung lehnen wir ausdrücklich ab.

Wir weisen darauf hin, dass mit einer Änderung des AEG im Jahr 2023 die Einführung eines „überragenden öffentlichen Interesses“ für zentrale Stadtentwicklungsvorhaben in den

Kommunen erhebliche negative Folgen hatte. So konnte der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, nur mit einem ebenfalls gesetzlich festgelegten überragenden öffentlichen Interesse „überboten“ werden, was für Wohn- oder Gewerbeentwicklung auf nicht mehr für Bahnbetriebszwecke notwendigen Grundstücken ein Hinderungsgrund war. Erst mit der erneuten Gesetzesänderung im Jahr 2025 konnte dies „geheilt“ werden.

Den Vorschlag halten wir für eine erneute Verschlechterung der Regelung, die die Freistellungsverfahren, das Flächenmanagement und den Flächentausch mit der DB zur zukunftsgerichteten Planung weiter erschweren. Insbesondere geht der Vorschlag des Bundesrates davon aus, dass Eigentümer ein berechtigtes Interesse gegen die Freistellung darlegen können und damit zusätzliche Planungshindernisse entstehen. Beim Freistellungsverfahren wird ohnehin auch jetzt schon durch aufwendige Verfahren geprüft, dass eine freigestellte Fläche nicht die noch aktiven Bahnnutzungen auf Nachbarflächen unmöglich macht. Von daher ist die vorgeschlagene Regelung im Übrigen überflüssig.

Zu Artikel 3 - Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Zu Nr. 2 (§ 12 EKRGE – Kostenteilung)

Die mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz einhergehende Beschleunigung der Verfahren und die damit verbundene zügigere Umsetzung der Maßnahmen halten wir im Falle der Änderungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes – insbesondere mit Blick auf die Änderung des § 12 Abs. 2 EKRGE – nicht für gelungen. Dieser regelt die Kostenverteilung bei Änderungen an Eisenbahnüberführungen, einschließlich Vorteilsausgleich und Sonderregelungen für Bundesfernstraßen. Voraussetzung einer schnellen Lösung für anstehenden Eisenbahnkreuzungsvorhaben ist eine gerechte und sachdienliche Kostenteilung.

Hier hatte eine Änderung im Jahre 2021 die Kommunen entlastet, indem sich Bund und Länder einen Drittelanteil in bestimmten Fällen geteilt haben. Ferner wurde für Vorhaben, bei denen beide die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, eine generelle Kostenteilung im Verhältnis 50 zu 50 eingeführt, um umfassende Fiktivkostenrechnungen bei im Wesentlichen nur geringfügig abweichenden Quoten (45 zu 55 oder 60 zu 40) zu vermeiden.

Durch die vorgeschlagene Neuregelung wird nun eine zweite Quote im Verhältnis 90 zu 10 eingeführt, wenn die Änderung nur eines Beteiligten die Erneuerung der Überführung zur Folge hätte. Dieser Beteiligte trägt dann 90 Prozent der Kosten.

Damit würde das Veranlasserprinzip stark zu Lasten der Kommunen ausgestaltet werden. Zurzeit wird es etwa den Kommunen zugerechnet, wenn Bahnunterführungen

wegen Unterschreitungen der lichten Höhe oder der lichten Weite verändert werden müssen. 100-jährige Bahnbrücken, die aktuelle Standards bezüglich der Verkehrsspurbreiten, insbesondere auch von Radfahr- und Fußwegen seit Jahrzehnten nicht einhalten, könnten so nur auf Kosten der Kommune angepasst werden. Die Brückenerweiterung kann bahnseitig häufig durch ein ergänzendes Brückensegment anstelle eines Ersatzbauwerks erfolgen. Im Falle des beidseitigen Änderungsverlangens hätte die Kommune infolge der Regelung dann dennoch 90 % der Kosten zu tragen. Der von dem Schienenbaulastträger an die Kommune zu zahlenden Vorteilsausgleich kann diese Mehrbelastung in keinem Falle adäquat ausgleichen.

Die vorgeschlagene Änderung wird im Hinblick auf die damit für die Kommunen zu befürchtenden zusätzlichen finanziellen Belastungen daher abgelehnt. Für die Änderung wird in der Tabelle zum Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung (S. 54 ff., lfd. Nr. 45) keine Entlastungswirkung der Regelung genannt, da durch die Änderung nur die Kostenaufteilung zwischen den Kreuzungsbeteiligten neu gefasst wird.

Für eine 500.000 Einwohner-Stadt, die beispielsweise bei bereits abgestimmten Kreuzungsvorhaben aktuell ca. 60 % von geschätzten Baukosten in Höhe von 100 Mio. Euro zu tragen hat (also ca. 60 Mio. Euro), würde die Änderung des § 12 Abs. 2 EKrG bedeuten, dass sie zukünftig 90 Mio. Euro zu tragen hätte.

Die entscheidende Verzögerung bei der Planung von Kreuzungsbauwerken liegt im Verhältnis zwischen bauendem Schieneninfrastrukturunternehmen und Kommunen daher in der Uneinigkeit über die gemeinsame Veranlassung (Notwendigkeit einer Anordnung, Gerichtsverfahren). Bereits in mehreren Gerichtsverfahren wurde festgestellt, dass ein Schienenbaulastträger ebenfalls in der Verantwortung steht, die lichte Höhe den heutigen Fahrzeugen anzupassen, um seinen Verkehrsweg in gleicher Weise zu schützen. Würde in diesem Fall nun zusätzlich eine freie Kostenteilung eingeschränkt und eine nachteilige feste Quote zu Lasten der Kommune eingeführt, würde das das Interesse der Kommune deutlich vermindern und notwendige Brückenmaßnahmen vollständig zum Erliegen bringen. Eine vom Bund festgelegte Quote zum Nachteil der Kommune könnte schließlich auch einen Eingriff in die Haushaltshoheit der Kommunen darstellen, da Änderungsverlangen übermäßige Mitfinanzierungsanteile der Kommunen zur Folge hätten.

Eine abschließende Klärung der Streitpunkte zur lichten Höhe zu Gunsten der Kommunen würde generell zu einer erheblichen Entlastung und einem bedeutend größeren Beschleunigungseffekt führen.

Ferner schlagen wir vor, für Schienenprojekte des überragenden öffentlichen Interesses, mindestens aber solcher Projekte, die lt. § 3 Abs. 3 Satz 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan

einen vordringlichen Bedarf feststellt, auf Kostenteilungen beim Neu- und Ausbau ganz zu verzichten und dies vollständig dem Baulastträger des überragenden öffentlichen Interesses zuzuordnen.

Wir begrüßen das Ansinnen des Bundesrats (BR-Drs. 780/25 (B) Nr. 36b), das Eisenbahnkreuzungsrecht zu vereinfachen und die kommunalen Straßenbaulastträger beim Unterhalt von Brückenbauwerken, die über Schienenwege verlaufen und nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) beurteilt werden, weiter zu entlasten. Ziel muss sein, das Veranlasserprinzip im EBKrG auch bei der Unterhaltung zu stärken. Durch den Neu- und Ausbau von Bahnstrecken und zugehöriger Brücken entstehen trotz verbesserter Rahmenbedingungen bei der Kostentragung für Maßnahmen an Bahnübergängen weiterhin in Städten und Gemeinden höhere Kosten u. a. durch höhere langfristige Unterhaltskosten aber auch durch Zahlungen im Rahmen des Vorteilsausgleichs. Ziel einer weiteren Gesetzesanpassung muss sein, sicherzustellen, dass derjenige, der eine Baumaßnahme verursacht, auch die dafür anfallenden Kosten, einschließlich der zusätzlichen Unterhaltskosten, in Gänze trägt. In Zukunft sollten Kommunen nur noch an den Kosten für Baumaßnahmen beteiligt werden, die durch ihre eigenen Anforderungen notwendig werden. Kosten, die durch gesetzliche Änderungen oder neue technische Vorgaben wie etwa Tonnagebeschränkungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Änderungen der Straßenbreiten entstehen, sollten vollständig vom Verursacher getragen werden.

Zu Artikel 8 – Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)

Durch die Änderung in § 19 Abs. 3 WHG sollen Planfeststellungsbehörden künftig nicht mehr das Einvernehmen, sondern nur noch das Benehmen mit der unteren Wasserbehörde herstellen müssen. Bisher ist die Benehmensregelung nur für sehr wenige Fälle vorgesehen, bei denen Planfeststellungsverfahren durch Bundesbehörden durchgeführt werden.

Die komplette Streichung der Einvernehmensregelung in § 19 Abs. 3 WHG lehnen wir ab. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen unterliegen aus verfassungsrechtlichen Gründen einem eigenständigen Prüfregime und sind bewusst nicht in die Konzentrationswirkung anderer Genehmigungen einbezogen. Eine bloße Benehmensherstellung genügt diesem Stellenwert nicht, fachliche Belange der Unteren Wasserbehörden könnten in der Abwägung jederzeit zurückgestellt werden. Dies würde die fachliche Verantwortung und Steuerungsfunktion der kommunalen Ebene im Wasserrecht erheblich schwächen, zu Lasten des Grundwasser- und Gewässerschutzes gehen und auch der überragenden verfassungsrechtlich verankerten Bedeutung der öffentlichen Wasserversorgung als einem gewichtigen öffentlichen Gut nicht gerecht werden.

Wir halten es daher für wichtig, dass die wasserrechtlichen Belange bei Planfeststellungsverfahren und bei bergbaulichen Betriebsplänen (namentlich auch im Sanierungsbergbau) weiter durch eine Einvernehmensregelung bei den Unteren Wasserbehörden gewahrt bleiben. Dadurch wird sichergestellt, dass die örtlichen Kenntnisse der Wasserbehörden und ihr Wissen um die wasserrechtlichen Verhältnisse, Besonderheiten und Probleme im Teileinzugsgebiet gerade auch im Sinne einer Gesamtbetrachtung (über das einzelne Genehmigungsverfahren hinaus in Verbindung zu anderen Gewässerbenutzungen) Beachtung finden.

Zu Artikel 10 – Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

Die Änderungen in Artikel 10 sehen vor, für verkehrliche Vorhaben und solche von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz im überragenden öffentlichen Interesse stehen, sowie für Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, Ersatzzahlungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine generelle Gleichstellung vor. Die Ersatzzahlungen sollen dabei zentral vom Bundesumweltministerium verwaltet werden.

Eine generelle Gleichrangigkeit von Ersatzzahlungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 6a BNatSchG-E) ist aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen. Dem Verursacherprinzip und den etablierten Prinzipien des Naturschutzrechts entsprechend sollten Eingriffe vorrangig durch konkrete Maßnahmen im betroffenen Naturraum ausgeglichen werden. Ersatzzahlungen sollten den Ausnahmefall bilden. Die generelle Ermöglichung von Ersatzzahlungen erscheint dabei vorliegend besonders problematisch, weil es um besonders flächenintensive Verkehrsvorhaben geht. Die alternative tatbestandliche Anknüpfung an „Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert“ werden, eröffnet zudem einen kaum eingegrenzten Anwendungsbereich, nachdem es rechtlich möglich erscheint, bereits eine geringfügige Teilfinanzierung aus dem Sondervermögen genügen zu lassen.

Eine Beschleunigung bei der Eingriffsregelung könnte dagegen durch eine Stärkung der bevorzogenen Flächenkompensation erreicht werden. Es muss vorrangig eine Realkompensation für den Verlust von Naturflächen angestrebt werden. Hierzu bietet das geplante Naturflächenbedarfsgesetz („Gesetz zur Stärkung natürlicher Infrastruktur“) erhebliche Potenziale. Es muss zeitnah vorgelegt werden und wirksam mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz verzahnt werden.

Darüber hinaus lehnen wir die vorgesehene Zuweisung der Ersatzzahlungen an den Bund strikt ab. Eine solche Regelung begegnet verfassungsrechtlichen Bedenken insbesondere im Hinblick auf die Verwaltungskompetenzen der Länder (Art. 83 ff. GG), worauf auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme (Nr. 59 auf BR-Drs. 780/25) zu Recht hinweist.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind klassischerweise Aufgaben der Landschaftspflege mit regionalem Bezug. Dies ist fachlich sinnvoll im Sinne eines flächendeckenden Naturschutzes, der lokale landschaftsräumliche, standörtliche und klimatische Unterschiede berücksichtigt. Eine zentrale Verwendung von Ersatzgeldern durch die Bundesverwaltung in Bezug auf Vorhaben mit Schutzgüternvorrang hätte zur Folge, dass ausgerechnet Vorhaben mit potenziell großen Auswirkungen vor Ort durch Maßnahmen in großer Entfernung vom jeweiligen Eingriffsort kompensiert würden. Zudem würden den Ländern und der kommunalen Ebene bzw. den landesrechtlich bestimmten Stellen erhebliche Mittel für den Naturschutz vor Ort verloren gehen. Dies schwächt regionales Flächenmanagement und damit die Wirksamkeit der Kompensation vor Ort. Die aus naturschutzfachlicher Sicht nachteiligen Folgen einer Entkopplung von Eingriffsplanung und Kompensationsplanung würden durch eine zentrale Mittelverwaltung noch zusätzlich verschärft.

Die Länder verfügen über jahrzehntelange Erfahrung im Vollzug der Eingriffsregelung und über etablierte Ausgleichs- und Flächenagenturen und Verwaltungsstrukturen mit den erforderlichen Kenntnissen der betroffenen Naturräume, Schutzgebiete und verfügbaren Flächen. Demgegenüber müssten auf Bundesebene erst neue Verwaltungsstrukturen aufgebaut werden. Erfahrungen aus vergleichbaren bundeszentral organisierten Programmen, insbesondere dem nationalen Artenhilfsprogramm nach § 45d BNatSchG, zeigen, dass eine Zentralisierung regelmäßig mit erheblichen administrativen Mehraufwänden verbunden ist und die Umsetzung wirksamer Naturschutzmaßnahmen vor Ort eher erschwert als erleichtert.

Die FFH-Richtlinie verlangt ein Monitoring des Erhaltungszustands (Art. 11) sowie die regelmäßige Berichterstattung (Art. 17). Eine Kompensationsarchitektur, die die Mittel vom Eingriffsraum entkoppelt, erschwert eine regional nachvollziehbare Umsetzung und kann die Akzeptanz vor Ort beeinträchtigen – insbesondere bei Vorhaben mit erheblichen Eingriffsfolgen in einzelnen Naturräumen.

Zu Artikel 11 – Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)

Mit Artikel 11 sollen die Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus unterschiedlichen Fachgesetzen zusammengeführt und im Verwaltungsverfahrensgesetz für alle Infrastrukturen an zentraler Stelle neu und einheitlich gefasst und die Änderungen anschließend in zahlreichen Fachgesetzen nachvollzogen werden (u. a. durch Folgeänderungen im KrWG und in der DepV). Das Anliegen, Verfahrensvereinfachungen durch Vereinheitlichung zu schaffen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Es ist zu prüfen, ob diese Neujustierung für große Teile des Verkehrs- und Umweltrechts auch im Einzelnen immer sachgerecht ist.

Die vollständige elektronische Durchführung der Verfahren begrüßen wir grundsätzlich. Ob der vorgesehene Entfall von Planfeststellung und Plangenehmigung in Fällen „unwesentlicher Bedeutung“ (§ 74b VwVfG-E) tatsächlich Vorteile bringt, bedarf näherer Prüfung. Hier stellen sich jedenfalls Fragen der Abgrenzung, Zuständigkeit und Rechtssicherheit, auch mit Blick auf das Bedürfnis der Vorhabenträger nach belastbaren Genehmigungen. Die Planerhaltungsvorschriften (z. B. § 75 Abs. 2 VwVfG-E) halten wir demgegenüber für sinnvoll.

Zu Artikel 12 – Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit dem Entwurf soll ein neuer § 14e in das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) eingeführt werden, der für bestimmte Vorhaben im Zusammenhang mit der Landesverteidigung sowie für Verkehrs- und der Energieinfrastrukturprojekte von herausragender Bedeutung und hoher Dringlichkeit Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung durch das Bundesverkehrsministerium (BMV) ermöglicht. Angesichts der eng gefassten Tatbestandsvoraussetzungen, die auch in der Praxis eng auszulegen sein werden, und vor dem Hintergrund, dass in jedem Fall die Ziele des UVPG verwirklicht werden müssen, erachten den Vorschlag noch für vertretbar.

Im Übrigen begrüßen wir das Ziel, im Sinne der Entbürokratisierung die bisher bestehenden Verfahrensregelungen zu vereinheitlichen und im Verwaltungsverfahrensgesetz zu bündeln. Wir regen eine Prüfung an, ob die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen unterschiedlichen Fristläufe nach § 73 Absatz 2 VwVfG-E und § 21 Absatz 1 UVPG-E unter Beachtung des Europarechts vereinheitlicht werden können.

Bei komplexen Großvorhaben, für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, sollte es im Einzelfall der zuständigen Behörde weiterhin möglich sein, die Äußerungsfrist zu verlängern. Diese Option trägt dazu bei, rechtssichere Entscheidungen zu gewährleisten und spätere Gerichtsverfahren zu vermeiden. Der geltende § 21 Abs. 3 UVPG muss daher erhalten bleiben. Es dient nicht der Verfahrensbeschleunigung, wenn Äußerungen und Einwendungen von Betroffenen und nach anderen Rechtsvorschriften anerkannten Vereinigungen im Zulassungsverfahren aus Zeitgründen nicht berücksichtigt werden können. Im Interesse aller liegt eine rechtmäßige Entscheidung der Behörde. Dafür braucht es auch den Spielraum der Behörden, eine zusätzliche Frist zu setzen. Andernfalls würden – wegen der nach der EuGH-Rechtsprechung unzulässigen materiellen Präklusion – verschiedene Aspekte erstmalig in einem späteren Gerichtsverfahren eingebracht. Insofern unterstützen wir die Vorschläge des Bundesrates Nr. 81 und Nr. 108 (BR-Drs. 780/25).

Zu Artikel 13 – Änderung des Raumordnungsgesetzes (ROG)

Der vorgesehene vollständige Entfall der Raumverträglichkeitsprüfung für bestimmte Vorhaben (Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Schienenwege des Bundes und für Pumpspeicherkraftwerke) birgt aus kommunaler Sicht die Gefahr, dass raumbedeutsame Konflikte lediglich in nachgelagerte Verfahren verlagert werden, statt sie frühzeitig aufzulösen. Dies erschwert eine sachgerechte Koordinierung konkurrierender Nutzungsansprüche in der Raumordnung und wird daher nicht als zielführend angesehen.

Zu Artikel 15 – Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Die Einführung vorläufiger Anordnungen (§ 28 Abs. 3a PBefG-E) eröffnet die Möglichkeit, vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens festzusetzen. Dies wird grundsätzlich begrüßt, erhöht aber u. a. auch den Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand der Landkreise und kreisfreien Städte als Träger überregionaler Infrastrukturaufgaben, da öffentliche Interessen (Verkehr, Sicherheit, Umwelt) frühzeitig zu wahren sind.

Wir begrüßen, dass die in den anderen fachgesetzlichen Grundlagen enthaltenen Beschleunigungsmöglichkeiten ausdrücklich auch für das PBefG eingeführt werden. Die Regelungen zur Beauftragung Dritter (§ 28b PBefG-E), zur vorzeitigen Besitzeinweisung (§ 29b Abs. 1a PBefG-E) sowie zu Beteiligungs- und Anhörungsverfahren (§ 29a PBefG-E) erfordern eine ausreichende Einbindung der Kommunen. Die Regelungen zu Vorarbeiten und Bauarbeiten (§ 32 PBefG-E) betreffen die Kommunen bzw. Straßen- und U-Bahn-Bauämter bzw. bauende Verkehrsunternehmen unmittelbar.

Aus kommunaler Sicht ist daher sicherzustellen, dass die Städte, Landkreise und Gemeinden personell und organisatorisch hinreichend ausgestattet werden, um ihre Aufgaben und Beteiligungen wahrnehmen und öffentliche Interessen angemessen vertreten zu können.

Weitergehende Hinweise und Forderungen

I. Erweiterung des Anwendungsbereichs auf alle klassifizierten Straßen

Für die Umsetzung der Ziele des Operationsplans Deutschland (OPLAN DE) zur Herstellung der Verteidigungsfähigkeit des Landes wird es für erforderlich gehalten, die vorgesehenen Erleichterungen auch auf nachgeordnete Straßen auszudehnen, soweit diese für militärische Mobilität und Resilienz besonders relevant sind. Aus der Praxis wird berichtet, dass selbst Kreisstraßen und Ortsdurchfahrten – beispielsweise zur Querung von Flüssen – von großer Bedeutung für Militär und Zivilschutz sind, in weiten Bereichen aber nicht oder nicht mehr

den Anforderungen an die militärischen Lastenklassen genügen. Brücken, die in den 70er Jahren neu gebaut wurden, wurden aus Kostengründen teilweise auf eine geringere Belastung ausgelegt als für die militärische Mobilität erforderlich. Daher sollten für alle Straßen vergleichbare Regelungen geschaffen werden, mindestens aber für solche Straßen, für die der Bund im Rahmen des § 5a FStrG ausnahmsweise aufkommen kann.

II. Erweiterung des Anwendungsbereiches auf Projekte des GVFG-Bundesprogramms

Die Bundesvereinigung begrüßt, dass neben Infrastrukturen des Bundes in geringem Umfang auch solche der Städte, Landkreise und Gemeinden beschleunigt werden sollen, sofern diese aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Das gilt namentlich für Planungen des ÖPNV. Die bedeutsamen Großprojekte des ÖPNV werden im Wesentlichen allerdings über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Wir regen daher an, die geplanten Verfahrenserleichterungen auch auf alle Projekte des GVFG-Bundesprogramms anzuwenden.

III. Verbindlichkeit des XPlanung-Standards klarstellen

Der Gesetzentwurf schreibt die elektronische Einreichung von Planunterlagen vor, nennt aber keinen verbindlichen Datenstandard. Ohne einheitlichen Standard drohen indes Datenbrüche, Medienbrüche und zusätzliche Abstimmungsaufwände, die dem Beschleunigungsanliegen entgegenstehen. Wir bitten daher, klarstellend die verpflichtende Anwendung des Planungsstandards „XPlanung“ vorzugeben. „XPlanung“ ist ein vom IT-Planungsrat am 5. Oktober 2017 beschlossener bundesweiter Standard für maschinenlesbaren, interoperablen Datenaustausch und zwischenzeitlich bundesweit verbindlich bei der digitalen Nutzung von Karten- und Planwerken. Auf Grundlage der EfA-Leistung aus Hamburg wird er mittlerweile in vielen Ländern in der DiPlanung-Plattform umgesetzt. Ohne explizite Nennung besteht die Gefahr unterschiedlicher, nicht interoperabler Formate (PDF-Scans, CAD, proprietäre Systeme). Zudem sollten trotz der Eilbedürftigkeit Übergangs- und Einführungsfristen vorgesehen werden.

IV. Artenschutzrechtliche Maßnahmen flexibilisieren

Mit dem Sondervermögen für Infrastruktur soll die Modernisierung Deutschlands zügig vorangebracht werden. Dafür ist entscheidend, dass Investitionsmittel auch tatsächlich schnell abfließen können. Neben der Beschleunigung von Verfahrensschritten im Planfeststellungs- und Verwaltungsverfahrenrecht könnte dazu bspw. auch beitragen, sich beim Artenschutzrecht am Populationsansatz zu orientieren. Das Artenschutzrecht führt bei Infrastrukturmaßnahmen derzeit häufig zu Verzögerungen, weil Kartierungen, Maßnahmenplanung und insbesondere die Herstellung ökologisch funktionsfähiger Ersatzstrukturen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen/CEF) lange Vorläufe erfordern. Der Vorhabenträger

kann oftmals erst beginnen, wenn eine ökologische Funktion bereits vor dem Eingriff gesichert ist; eine nachträgliche Kompensation genügt regelmäßig nicht.

Zusätzlich bietet sich eine Regelung über Verwaltungsvorschriften wie die Standardisierungen beim Artenschutz im Schienenbestand an. Diese legen bestimmte Sorgfaltspflichten fest, bei deren Einhalten davon ausgegangen wird, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände berührt werden. Ein weiterer Ansatz könnte sein, in der FFH-Richtlinie vorgesehene Ausnahmemöglichkeiten rechtlich umzusetzen.

Aus Sicht des Deutschen Landkreistages empfiehlt es sich darüber hinaus, die artenschutzrechtlichen Abläufe stärker zeitlich zu entkoppeln. Hier fehlt es an der notwendigen Flexibilität für ökologisch gleichwertige, aber zeitversetzte Lösungen.

V. Zusätzliche Änderung des Baugesetzbuches

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände unterstützt den Vorschlag des Bundesrats (BR-Drs. 780/25(B), Nr. 114), mit dem das Einfügen eines neuen Abs. 5a in § 246 Baugesetzbuch (BauGB) angeregt wird. Demnach sollen die Länder mit Zustimmung der jeweils betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände bestimmen können, dass für bestimmte Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung § 38 BauGB auch ohne die Beschränkung auf Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gilt. Dadurch soll das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB auch auf Vorhaben ohne überörtliche Bedeutung erweitert werden. Die vorgeschlagene Änderung folgt einstimmigen Beschlüssen der Verkehrs- und der Bauministerkonferenz. Diese Regelung sichert im Einzelfall die kommunale Planungshoheit, ermöglicht eine effiziente Handhabung und vermeidet unnötige Bauleitplanverfahren beziehungsweise die Dopplung der Abwägung städtebaulicher Belange sowohl im Bebauungsplan- als auch im Planfeststellungsverfahren.

VI. Verbandsklagerecht

Nach der einstimmigen Positionierung der Umweltministerkonferenz soll das Verbandsklagerecht beschränkt werden. Der Deutsche Landkreistag sowie der Deutsche Städte- und Gemeindebund begrüßen einen solchen Schritt. Aktuell führen häufig unbegründete Klagen zu Verzögerungen.