
Stellungnahme zur Anhörung „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 16. März 2026

(Drucksache 21/4099 vom 11.02.2026)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren 450.000 Beschäftigten, begrüßt die Zielsetzung des Gesetzesentwurfs zur Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, der zahlreiche Maßnahmen aus dem Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vom 13. Dezember 2022 beinhaltet. Auch bedeutsame Vorhaben aus dem „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern“ (Deutschland-Pakt vom 6. November 2023) sind im Gesetzesentwurf enthalten. Ferner sind wichtige Impulse der Verkehrsministerkonferenzen vom 2./3. April 2025 sowie zuletzt vom 29./30. Oktober 2025 aufgegriffen worden.

Der VDV erachtet das Infrastruktur-Zukunftsgesetz als eines der **wichtigsten Projekte des BMV in der laufenden Legislaturperiode** mit erheblichen Auswirkungen auf die Branche.

Auch wenn der Gesetzesentwurf viele wichtige und von der Branche bereits seit langem geforderte Initiativen enthält, bleibt er doch in einigen Punkten hinter den dringenden Notwendigkeiten eines wirksamen und schnelleren Aus-, Neu- und Ersatzbaus von Schieneninfrastrukturen zurück. Das weitere Gesetzgebungsverfahren sollte daher genutzt werden, weitere im Koalitionsvertrag angelegte Beschleunigungsmaßnahmen umzusetzen. Diese Notwendigkeiten werden in der folgenden Stellungnahme aufgezeigt.

Die Schiene ist der effizienteste und ökologischste Verkehrsträger für die Mobilität von Menschen und den Transport großer Gütermengen. Wenn die Verkehrswende und ihre zugrundeliegenden Verlagerungs- und Klimaschutzziele ernsthafte politische Zielsetzungen sind, muss die Schiene auch dringend im Planungs- und Umweltrecht gesetzliche Rückendeckung erfahren. Das vorgelegte Infrastruktur-Zukunftsgesetz ist hierfür ein guter und vielversprechender Ansatz, zu dessen Gelingen die Branche gerne beiträgt.

Neben der Kommentierung des vorgelegten Entwurfs enthält unsere Stellungnahme daher weitere Hinweise mit der Bitte um Berücksichtigung. Der Entwurf sollte bspw. auch die Genehmigungsverfahren im Anwendungsbereich des PBefG beschleunigen, während durch diesen für die Eisenbahnen auch die Verfahren zur Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur und jene zur Beseitigung von Bahnübergängen beschleunigt werden sollten.

Im Einzelnen:

Art. 1 – Vorgeschlagene Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes:

Allgemeine Vorbemerkungen:

Der VDV begrüßt die weiteren Schritte zur Erleichterung der Verwendung digitaler Formate in den Genehmigungsverfahren für Vorhaben nach AEG (vgl. Art. 1 Nr. 5; 6b; 7)¹.

Die grundsätzlich zu begrüßende Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese der öffentlichen Sicherheit dienen (vgl. Art. 2 im Zusammenhang mit vorgeschlagenen Änderungen von § 1 Absatz 3 BSWAG), **bezieht bisher sowohl Infrastrukturen nicht-bundeseigener Eisenbahnen als auch solche städtischer Schienenbahnen gemäß PBefG nicht ein.**

Dieser Umstand wird der Notwendigkeit der gesamthaften Betrachtung des Eisenbahnsystems auf der einen und der Bedeutung städtischer Schienenbahnen für die Mobilität der Bevölkerung nicht gerecht

Der VDV setzt sich daher für die **Aufnahme aller Schieneninfrastrukturen** in diese tatbestandlichen Feststellungen bereits seit längerer Zeit ein.

Ebenso ist die Beschränkung des Abwägungsvorrangs für Schieneninfrastrukturen und deren verfahrensrechtliche Priorisierung in zeitlicher Hinsicht nur bzgl. der dort genannten TEN-V Infrastrukturen (vgl. Art. 1 Nr. 13a des Entwurfs) nicht ausreichend.

Diese sollte daher ebenfalls auf **alle** Schieneninfrastrukturen ausgedehnt werden.

Die Realisierung dieser wichtigen Maßnahme erfordert eine hervorgehobene Positionierung an zentraler Stelle in AEG und PBefG. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine für Klimaschutz nachhaltige Basismobilität schlechter gestellt wird als z. B. eine einzelne Windkraftanlage durch § 2 EEG 2023 („*Besondere Bedeutung der erneuerbaren Energien - Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit.*“)

Zu § 4 b AEG:

Für den Verkehrsträger Schiene besteht neben der Erfordernis von Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren zusätzlich die **Notwendigkeit von Inbetriebnahmegenehmigungen**.

Diese Inbetriebnahmeverfahren neuer Schieneninfrastruktur werden u.a. dadurch verzögert, dass nicht ausreichend Prüfer zur Verfügung stehen. Das liegt auch an den Regularien der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV).

Die EPSV gestattet keine firmenbezogenen Anerkennungen von Sachverständigenorganisationen, sondern nur personenbezogene Anerkennungen von Prüfsachverständigen (PSV). Die

¹ Verweise und Zitate auf Drucksachen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, stets auf BT-Drucksache 21/4099.

Anerkennung auch von Prüforganisationen würde nicht nur die Anerkennung selbst vereinfachen, sondern auch Personaleinsatz und -gewinnung erleichtern. Darüber hinaus könnten die nationalen Plan- und Abnahmeprüfungen und die europäischen Inbetriebnahmeverfahren (Prüfung auf sog. TSI-Konformität) besser miteinander verzahnt werden. Damit würden personalintensive Doppelprüfungen bei LST-Projekten vermieden.

Eine solche Ergänzung der EPSV setzt eine entsprechende Ergänzung des § 4 b AEG voraus:

„Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten entsprechend, wenn im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder Prüforganisationen tätig sein sollen.“

Als Folgeänderung wäre in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1f AEG nach der Angabe *„Prüfsachverständigen“* zu ergänzen: *„und Prüforganisationen“*.

Zu § 4 Abs. 6 AEG:

Nach § 4 Abs. 6 AEG ist das EBA für die Erteilung umweltrechtlicher Genehmigungen im Hinblick auf die Errichtung, Änderung und Unterhaltung von Eisenbahnbetriebsanlagen zuständig. Bei Baustellen/Baustelleneinrichtungsflächen (z.B. zur Lagerung von Baumaterialien), die nicht auf Eisenbahnbetriebsflächen liegen, verneint das EBA jedoch seine Zuständigkeit.

Das führt zu einer gespaltenen Zuständigkeit für die bauliche Anlage und für Baustellen auf Eisenbahnflächen einerseits (Zuständigkeit EBA) und für Baustellen auf sonstigen Flächen andererseits. Diese geteilte Zuständigkeit zwischen EBA und Landesbehörden kann planrechtsfreie Projekte verzögern, insbesondere z. B. Korridorsanierungen.

Daher sollte Satz 1 des § 4 Absatz 6 AEG ergänzt werden:

„Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes einschließlich hiermit räumlich und funktional zusammenhängender Baustelleneinrichtungsflächen obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt (...)“

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.

Zu § 4 Abs. 7 AEG:

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme BR-Drucksache 780/25 (Beschluss) vom 30.01.2026 unter Nr. 1 eine Ergänzung des heutigen § 4 Absatz 7 AEG durch Sätze 2 bis 5 wie folgt vorgeschlagen:

„Mit dem Betrieb von Anlagen der Telekommunikation kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Telekommunikationsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung von Fahrstrom kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Energieversorgungsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb der übrigen Anlagen nach Satz 1 kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen betraut werden. Auch in den Fällen der Betrauung nach den Sätzen 2 bis 4 verbleibt die Verantwortung für den sicheren Eisenbahnbetrieb im Sinne der Absätze 1 und 3 beim betrauenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das diese Verantwortung rechtlich und tatsächlich uneingeschränkt wahrnehmen können muss.“

Der Vorschlag des Bundesrates zur Ergänzung des heutigen § 4 Absatz 7 AEG durch Sätze 2 bis 5 findet unsere Unterstützung. Wir halten diese Klarstellung für wichtig, um die Entscheidungsfindung zur Ausgestaltung bei Modernisierungs- und Neubauprojekten auf eine klare rechtliche Grundlage zu stellen und die Unsicherheiten bei der Auslegung der aktuellen Fassung des § 4 Abs. 7 AEG zu beseitigen.

Denn bei der Modernisierung von Telekommunikations- und Funksystemen sowie bei der Elektrifizierung von Strecken ist die Zusammenarbeit von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Zusammenarbeit mit Telekommunikationsunternehmen insbesondere bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen das Mittel der Wahl, um sichere, moderne und effiziente Lösungen zu erzielen.

Beispiele hierfür sind die dauerhaften Vergaben von Teilleistungen bei der Steuerung einzelner elektronischer Stellwerke, beim Betrieb von Fahrstromanlagen einer Strecke sowie bei Betrieb bzw. Bedienung der Leit- und Sicherungstechnik eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) durch ein anderes EIU und beim Betrieb von Zugfunk durch Drittbetreiber.

Mit Blick auf die Einführung von ETCS werden ähnlich gelagerte Arbeitsteilungen notwendig werden, um Effizienzgewinne nutzbar zu machen.

Ohne diese Möglichkeit der Vergabe von Teilleistungen ist von negativen Folgen für Elektrifizierungsvorhaben und technisch nur suboptimalen Lösungen bei der Modernisierung von Funksystemen auszugehen. Auch ist ein unternehmensübergreifender Betrieb moderner Leit- und Sicherungstechnik nicht gewährleistet.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung (BT-Drucksache 21/4301 zu Drucksache 21/4099 vom 25.02.2026) geht auf die wirtschaftlichen und technischen Notwendigkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die geübte und bewährte Praxis und auf die

Begründung des Bundesrats nicht ein. Zudem trifft § 4 Absatz 7 AEG keine Aussage darüber, WIE ein Unternehmer seinen i.Ü. unverändert geltenden Sicherheitsanforderungen nach § 4 Absatz 1 bis 5 AEG nachzukommen hat.

Der neu einzufügende Satz 5 stellt zudem die nicht bestrittene Gesamtverantwortung sicher und vermeidet Haftungsunsicherheiten.

Wir bitten daher um Umsetzung des vom Bundesrat unterbreiteten Vorschlags.

Zu Nr. 6 Buchstabe a) (§ 18 Abs. 1a AEG):

Der VDV begrüßt, dass die **planfeststellungsfreien Vorhaben** um die dort aufgeführten Punkte erweitert werden. Zugleich ist diese vorgeschlagene Änderung nur wenig beschleunigungswirksam, da die Genehmigungsfreiheit weiterhin nur gilt, wenn die Maßnahmen einzeln ausgeführt werden. Dies ist in der Regel nicht effizient, insbesondere wenn die Kombination mehrerer genehmigungsfreier Vorhaben keine zusätzlichen Belange berührt.

Diese Kombination genehmigungsfreier Vorhaben ebenfalls privilegiert zu ermöglichen, ist deswegen schon seit mehreren Jahren eine wichtige Forderung der Branche wie auch des Bundesrats (vgl. BR-Drs. 547/23(B) Nr. 2 und 198/23(B) Nr. 8).

Zuletzt hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 30. Januar 2026 an diesem wichtigen Vorschlag, dem hohes Beschleunigungspotential beigemessen wird, festgehalten (vgl. BR-Drs. 780/25 -Beschluss, Nrn. 7, 117).

Des Weiteren fehlen zahlreiche wichtige Punkte in der **Negativliste**, deren Aufnahme bereits vor Jahren sowohl vom VDV als auch mehrfach durch den Bundesrat (vgl. BR-Drs. 547/23(B) Nr. 2 und 198/23(B) Nr. 8) gefordert worden sind.

Dazu gehören insbesondere Änderungsbedarfe zu Art. 1 Nr. 6 Buchstabe a), die durch Unterstreichung gekennzeichnet sind:

- Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke oder eines bestehenden Abstellgleises mit einer **Oberleitung** (auch als Oberleitungsinsel) einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung notwendigen Energieanlagen,
- im Rahmen der **Digitalisierung einer Bahnstrecke** erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
- darüber hinaus sollten alle Maßnahmen zur **Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik** einer bestehenden Strecke von einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt werden. Das gleiche gilt auch für städtische Schienenbahnen

bei § 28 Abs. 1a Nr. 2 PBefG. Zusätzlich sollten in diesem Zusammenhang erforderliche geringfügige Veränderungen oder Ergänzungen in der Bausubstanz der Strecken davon umfasst sein. Die derzeitige Einschränkung des Anwendungsbereiches dieser Vorschrift ist nicht sinnvoll, da Ertüchtigungen auch bei nicht-digitaler Leit- und Sicherungstechnik erleichtert werden sollten. Derartige Maßnahmen stellen zudem in vielen Fällen einen weit geringeren Eingriff dar als die Einrichtung elektronischer oder digitaler Stellwerke, die in absehbarer Zeit nicht flächendeckend verfügbar sein werden;

- Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder die **Anpassung von Bahnsteigen** in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken (BR, VDV), diese Änderung muss vollumfänglich auch in § 28 Abs. 1a Nr. 3 PBefG aufgenommen werden;
- zusätzlich zur Errichtung von **Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung** sollten jegliche Baumaßnahmen zur Gewährleistung des Lärmschutzes an den Eisenbahnstrecken sowie Strecken städtischer Schienenbahnen selbst in die Freistellung einbezogen werden, § 18 Abs. 1a Nr. 4 AEG und § 28 Abs. 1a Nr. 4 PBefG;
- die Bezeichnung „Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe“ in § 18 Abs. 1a Nr. 5 AEG ersetzt werden durch „Herstellung von Weichenverbindungen und **Kreuzungen** zwischen bestehenden Gleisen“ und eine entsprechende Regelung sollte in § 28 Abs. 1a PBefG aufgenommen werden;
- Errichtung von **Kreuzungsgleisen, Abstellgleisen und Überholgleisen** inklusive baulicher Anpassungen,
- Ein- und Rückbau von **Weichen** und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
- § 18 Abs. 1a Nr. 6 AEG sollte ergänzt werden um „sowie **Ladestellen für den Güterverkehr** einschließlich von Umladevorrichtungen und Zufahrten“;
- Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden **Empfangsgebäuden**, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
- Neu- und Umbau von **Bahnstromschaltanlagen**, insbesondere Umrichter-, Umformer-Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
- Änderungen von **Bahnstromleitungen**,
- Änderungen der **Gleislagen** an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,

- Erweiterung des **Gleismittenabstandes** mehrgleisiger Strecken und Serviceeinrichtungen zur Anpassung an das aktuelle Regelwerk,
- Wiederherstellung der **Mehrgleisigkeit** auf früher mehrgleisig betriebenen Strecken, auf denen zwischenzeitlich durch Abbau von Gleisen die Kapazität verringert wurde [Bestandsschutz der früheren Mehrgleisigkeit],
- **Wiederherstellung von stillgelegten**, jedoch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten **Eisenbahnstrecken**, insbesondere von Verbindungskurven sowie Ein- und Ausfädelungen von Strecken in Netzknoten, die zur Herstellung der Resilienz des Eisenbahnnetzes im Havariefall oder bei größeren baubedingten Sperrungen erforderlich sind. Auch diese Regelung dient der Klarstellung, dass der Bestandsschutz für die nicht von Betriebszwecken freigestellten, aber nicht mehr betriebenen Strecken zu deren Wiederherstellung in Anspruch genommen werden kann. Diese Regelung ergänzt die Freistellungsregelung in § 23 AEG, um deren – in der jüngsten Novellierung verstärkt herausgearbeiteten – gesetzgeberischen Zielsetzung zur bestmöglichen Nutzung von gewidmeter, aber derzeit nicht genutzter Infrastruktur Rechnung zu tragen,
- Errichtung von **Strom- oder Antennenmasten** bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
- Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere **Signalen**, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die sog. „*Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß §§ 18ff. AEG*“ des Eisenbahn-Bundesamts: Diese Liste beinhaltet eine rechtliche Einordnung wiederkehrender baulicher Maßnahmen und legt im Sinne einer vereinfachten und einheitlichen Rechtsanwendung fest, welche Maßnahmen entweder planrechtsfrei durchgeführt werden können oder einer Planfeststellung bzw. Plangenehmigung bedürfen.

Wir regen daher an, eine Neufassung bzw. Erweiterung von § 18 Absatz 1a AEG ggf. an einer vergleichbaren Systematik auszurichten.

Zu Nr. 6 Buchstabe b) (§ 18 Abs. 2 AEG):

Die Erleichterung, dass die **öffentliche Bekanntmachung** durch Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde ersetzt werden kann, wird ebenso begrüßt, wie die Aufhebung der Beschränkung der vorläufigen Anordnung auf reversible Maßnahmen und die entsprechende Begrenzung einer ggf. Anordnung auf Naturalrestitution auf einen „im wesentlichen gleichartigen Zustand“.

Leider wurde die Forderung der Branche nicht umgesetzt, dass mit der vorläufigen Anordnung auch der Beginn des eigentlichen Vorhabens zugelassen werden kann und die Vorschrift zudem als „Soll“-Bestimmung gefasst wird. Dass dies möglich ist, zeigt z. B. § 44c EnWG und § 8a BImSchG.

Zu Nrn. 7 und 8 (§§ 18a – 18c AEG):

Die konsequente Umsetzung **digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntmachung** wird ebenso begrüßt wie die Zusammenführung der zentralen Regelungsbestandteile im Verwaltungsverfahrensgesetz nach Art. 11 des Entwurfs. Beides hat der VDV bereits seit einigen Jahren gefordert.

Zu Nr. 9 (§ 18d AEG):

Die weiteren Schritte zur Erleichterung der Verwendung **digitaler Formate in den Genehmigungsverfahren** wird begrüßt.

Dennoch fehlt im Entwurf eine wichtige und vom VDV seit langem geforderte Beschränkung des Prüfungsumfangs bei Planänderungen: Bei Änderungen des Plans während des Planfeststellungsverfahrens muss das erneute Verfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen beschränkt und es muss ermöglicht werden, Fristen zu verkürzen (Vorbild: Entwurf für ein viertes Bürokratieentlastungsgesetz zu § 22 UVPg [BR Drs. 129/24, S. 10]).

Zu Nr. 10 (§ 18e AEG):

Die vorgeschlagenen Änderungen werden sämtlich begrüßt: Eine sachgerechte **Begrenzung der Anordnung der aufschiebenden Wirkung für Klagen**, insbesondere wenn sich die Anträge auf Bauverzögerungen stützen (Nr. 10a), sowie die Klarstellung, dass die Zehn-Wochen-Frist auch bei Aussetzungen gilt (Nr. 10b), dient der Verfahrenseffizienz und Beschleunigung.

Ferner regt der VDV dringend an, zur weiteren Beschleunigung verwaltungsgerichtlicher Verfahren eine wenigstens befristete Bündelung des Instanzenzugs für Vorhaben, für die ein Planfeststellungsbeschluss erteilt wird, beim Bundesverwaltungsgericht nach § 50 Absatz 1 Nr. 6 VwGO vorzusehen.

Zu Nr. 13 (§ 20 AEG):

Wie in den allgemeinen Vorbemerkungen zu Art. 1 ausgeführt, erscheint es nicht nachvollziehbar, weshalb nur die Verwirklichung eines Vorhabens nach § 20 Abs. 1 Satz 1 AEG-E als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen sein soll. Aus den oben genannten Argumenten sollte dies – analog zu § 2 EEG 2023 – für sämtliche Schieneninfrastrukturvorhaben gelten.

Umfassende Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage einführen

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt einer Behördenentscheidung maßgeblich. Änderungen der Sach- oder Rechtslage während laufender Verfahren ziehen regelmäßig Umplanungen nach sich, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen.

Zur Schaffung von Planungssicherheit, insbesondere zur Vermeidung von sich wiederholenden Prüfungen und mehrfach notwendiger Überarbeitung einzureichender Unterlagen auf Grund geänderter Sach- oder Rechtslagen bzw. Regelwerken sollte ein bereits in einer angemessenen Zeitspanne vor dem Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder Genehmigungsantrags liegender Zeitpunkt festgelegt werden, ab dem später eintretende sachliche und rechtliche Änderungen grundsätzlich nicht mehr berücksichtigt werden. Hier- von sollte nur abgewichen werden können, wenn dies der Vorhabenträger ausdrücklich bean- tragt.

Dieser Gedanke ist bereits in der Regelung des § 18g AEG angelegt, jedoch dort nur auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung bezogen und mit dem Zeitpunkt der Einreichung auf ei- nen zu späten Zeitpunkt fixiert worden. Die Festlegung des Zeitpunktes sollte in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt vom Vorhabenträger beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt fest- gelegt werden.

Dieser Rechtsgedanke ist zur effizienten und nachhaltigen Verfahrensbeschleunigung unter Berücksichtigung des EU-Rechts zu einer generellen Stichtagsregelung zur Rechts- und Sach- lage zu erweitern. Eine entsprechende Regelung sollte auch für Infrastrukturen städtischer Schienenbahnen geschaffen werden.

Der Bundesrat hat in seinem Beschluss vom 30. Januar 2026 diese Überlegung ebenfalls auf- gegriffen (vgl. BR-Drucksache 780/25 – Beschluss, Nr. 12), um deren Umsetzung wir hiermit auch aufgrund einer Maßgabe hierzu im Koalitionsvertrag bitten.

Sofern hierzu keine Regelung im AEG oder PBefG getroffen wird, empfiehlt sich eine entspre- chende Ergänzung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) nach Art. 11 (s.u.).

Art. 2 – Vorgeschlagene Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes:

Zu Nr. 1 (§ 1 Abs. 3 BSWAG):

Die grundsätzlich zu begrüßende **Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“** auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese zudem der öffentlichen Sicherheit dienen, schließt aus nicht nachvollziehbaren Gründen weiterhin sowohl NE-Infrastrukturen als auch solche städtischer Schienenbahnen im PBefG aus.

Der **VDV fordert die Aufnahme aller Schieneninfrastrukturen** in diese Feststellungen bereits seit langem (s. o.).

Ebenso ist die Beschränkung des Abwägungsvorrangs für Schieneninfrastrukturen auf TEN-V Infrastrukturen (vgl. Art. 1 Nr. 13a des Entwurfs) nicht ausreichend; dieser muss eben- falls auf alle Schieneninfrastrukturen ausgedehnt werden. Die Realisierung dieser wichtigen Maßnahme erfordert eine hervorgehobene Positionierung an zentraler Stelle in AEG und PBefG. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine für den Klimaschutz nachhaltige Basismobili- tät schlechter gestellt wird als z. B. eine einzelne Windkraftanlage durch § 2 EEG 2023.

Art. 3 – Vorgeschlagene Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes:

Der Entwurf sollte die Kreuzungsbeteiligten verpflichten, Bahnübergänge (BÜ) beschleunigt zu beseitigen. Diese Priorisierung in § 3 Absatz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) würde oft zeitintensiven Diskussionen der Kreuzungsbeteiligten und Variantenplanungen entgegenwirken:

„Die Beteiligten haben Bahnübergänge mit hohem Verkehrsaufkommen oder hoher Verkehrsbedeutung auf dem Schienenweg vorrangig durch den Bau von Überführungsbauwerken zu beseitigen.“

Untergesetzlich sollten die Priorisierungskriterien konkretisiert werden. Es könnte an das Verkehrsaufkommen auf den kreuzenden Verkehrswegen angeknüpft werden – bspw. an einer Streckenbelegung von 100 Züge pro Tag.

Art. 10 – Vorgeschlagene Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes:

Allgemeine Vorbemerkungen:

Der Entwurf sieht **leider keine erforderlichen Ausnahmen von Vorgaben des BNatSchG** für Aus-, Neu- und Ersatzbaumaßnahmen von Schieneninfrastrukturen vor. Hier sollte nochmals geprüft werden, ob unionsrechtlich zulässige Ausnahmen von Beeinträchtigungsverboten hinsichtlich Naturräumen und bedrohter Arten möglich sind und ggf. umgesetzt werden.

Im Falle eines negativen Ergebnisses bittet der VDV, diesen Sachverhalt dringend im Rahmen der angekündigten EU-Initiative zu regeln.

Besonders bedauerlich ist zudem, dass der Entwurf keine Ergänzung in § 15 BNatSchG enthält, nach der die regelmäßige Unterhaltung von Schieneninfrastrukturen grundsätzlich nicht als Eingriff anzusehen ist. Dies ist zur Aufrechterhaltung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebs der Schienenbahnen essenziell – zumal Pflegemaßnahmen an Verkehrswegen regelmäßig ohnehin keine belastenden und aufwendigen Eingriffe darstellen und auch für den Erhalt von Ersatzlebensräumen für geschützte Arten (bspw. Zauneidechse) notwendig sind.

Ebenfalls fehlt es an einer entsprechenden Ausnahme von den Zugriffs- und Besitzverboten nach § 44 BNatSchG. Hier sollte geregelt werden, dass die betriebliche Unterhaltung der Schieneninfrastrukturen nicht gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 verstößt, wenn sie den aus dem Recht und den anerkannten Regeln der Technik ergebenden Anforderungen an die gute fachliche Praxis entspricht.

BR-Drucksache 780/25-B trägt beiden Hinweisen in Ziffer 58a und 58b Rechnung, indem „die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen nicht als Eingriff anzusehen“ ist (Nr. 58a), während die entlang den anerkannten Regeln der Technik ausgeführte betriebliche Unterhaltung von Verkehrswegen per se nicht gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote verstößt (Nr. 58b).

Der Forderung des Bundesrats bitten wir daher nachzukommen.

Außerdem sollte dringend die Ermächtigung in § 54 Abs. 12 BNatSchG **auf Betriebsanlagen städtischer Schienenbahnen erweitert werden**, eine wirksame Standardisierung von Arten- und Naturschutzanforderungen ist auch für die Beschleunigung von Vorhaben von Straßenbahninfrastrukturen essenziell. Eine solche Standardisierung dürfte im Hinblick auf die meist innerstädtischen Lagen leichter zu erreichen sein und gleichzeitig einen großen Fortschritt für Planungssicherheit solcher Vorhaben bedeuten.

Zu Nr. 1 (§ 15 Abs. 6a BNatSchG):

Die Möglichkeit zu einem **monetären Ausgleich** und Ersatz wird seit langem von VDV und der Branche gefordert und ausdrücklich begrüßt. Dies schafft eine Win-Win-Situation für Naturräume und Infrastrukturentwicklung, da ein Gleichrang von Ersatzgeld und Realkompensation in naturschutzfachlicher Hinsicht sehr sinnvoll ist: Eine zentrale Koordination von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermöglicht trotz immer stärkerer Flächenknappheit wirksamere Maßnahmen zugunsten zusammenhängender Naturräume. Dies sichert zudem v.a. für viele geschützte Arten (bspw. Wildkatze) eine fachlich höchstwertige und institutionell gebündelte Umsetzung. Gleichzeitig entlastet diese Möglichkeit die Vorhabenträger von der zeit- und ressourcenaufwändigen Suche und Beschaffung geeigneter Ersatzflächen, die wegen der größer werdenden Flächenknappheit und vorhabenspezifischer Besonderheiten im Ergebnis oft fragmentiert sind und der Natur weniger dienen als dies mit zusammenhängenden kohärenten Maßnahmen der Fall ist.

Die Begrenzung der Möglichkeit einer Ersatzgeldleistung auf verkehrliche Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, und für die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben erscheint jedoch angesichts der Wirksamkeit und Effizienz des monetären Ausgleichs unter Naturschutzgesichtspunkten nicht gerechtfertigt und nachgerade bedenklich.

Die Möglichkeit einer **Ersatzgeldleistung** sollte vielmehr *sämtliche* Bau-, Instandhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Schieneninfrastrukturen erfassen. In der Konsequenz ist auch die Bezugnahme auf die Bundeskompensationsverordnung obsolet.

Art. 11 – Vorgeschlagene Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes:

Allgemeine Vorbemerkungen:

Die **Zusammenführung der zentralen Verwaltungsverfahrensschritte** zu digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung und Bekanntmachung für das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz wird ebenso begrüßt wie die Tatsache, dass die **digitale Beteiligungs- und Bekanntmachungsform** künftig für diese Verfahren als Regelfall vorgesehen werden. Beides hat der VDV bereits seit einigen Jahren insbesondere im Anschluss an das seinerzeitige Planungssicherstellungsgesetz gefordert. Sehr zu begrüßen ist auch die

Vereinheitlichung der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des Anhörungsverfahrens. Dies ist eine wichtige Verfahrensvereinfachung.

Dennoch fehlt im Entwurf eine wichtige und vom VDV seit langem geforderte Beschränkung des Prüfungsumfangs bei Planänderungen:

Bei Änderungen des Plans während des Planfeststellungsverfahrens muss das erneute Verfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen beschränkt und zudem ermöglicht werden, Fristen zu verkürzen (Vorbild: Entwurf für ein viertes Bürokratieentlastungsgesetz zu § 22 UVPg [BR Drs. 129/24, S. 10]).

Ferner sollte § 76 Abs. 2 VwVfG (heutige Fassung) als "Soll"-Vorschrift gefasst werden und einen nicht abschließenden Katalog unwesentlicher Änderungen enthalten.

Zu Nr. 9 (§§ 74 ff. VwVfG):

§ 74 Abs. 4 Satz 5 sollte hinsichtlich des Vorhabenträgers zumindest als „Soll-Vorschrift“ gefasst werden. Es erscheint geboten, dem Vorhabenträger, gleichsam als Antragsteller, den Planfeststellungsbeschluss unmittelbar und nicht nur über Auslegung bekanntzugeben.

Um das Instrument der **Plangenehmigung** entsprechend einer Maßgabe des Koalitionsvertrags deutlicher zu stärken, sollte § 74a Abs. 1 VwVfG (neu) ebenfalls als "Soll"-Vorschrift gefasst und daneben erwogen werden, das Tatbestandsmerkmal der unwesentlichen Beeinträchtigung interessengerecht legal zu definieren. Dafür sollte § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 VwVfG um folgenden Satz ergänzt werden.

„Eine unwesentliche Beeinträchtigung kann insbesondere bei einer nur vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme oder bei geringfügigen Umwelteinwirkungen vorliegen; von solchen ist insbesondere dann auszugehen, wenn einschlägige Grenz- oder Orientierungswerte eingehalten werden. Werden die Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt, ist keine Einwilligung der Betroffenen einzuholen.“

Art. 12 – Vorgeschlagene Änderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung:

Zu Nr. 4 (§ 14a UVPg):

Ausdrücklich begrüßt wird die generelle **Freistellung** für die **Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 60 Kilometern von einer Vorprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**. Die geltenden, viel zu strengen Längenbegrenzungen haben dazu geführt, dass die eigentlich in **§ 18 Abs. 1a AEG** angelegte Beschleunigung für nachträgliche **Elektrifizierungsmaßnahmen** bestehender Bahnstrecken **kaum praktische Wirkung** entfalten konnte. Die standortbezogene Vorprüfung für Oberleitungslängen ab 60 Kilometern erscheint angemessen. Die Hauptauswirkungen für die Umwelt geht von der bestehenden Bahnstrecke und nicht von der nachträglichen Elektrifizierungsmaßnahme aus.

Ebenso werden die weiteren Freistellungen von der UVP-Pflicht begrüßt.

Hingegen ist die Streichung der bisherigen Einzelpunkte in § 14a Abs. 1 Nrn. 3 bis 6 der geltenden Fassung klar abzulehnen: Diese Streichung sorgt trotz der Ausführungen in der amtlichen Begründung für Vorhaben von Eisenbahninfrastrukturen zu **Rechtsunsicherheit**. Durch die Streichung wird es perspektivisch zu Diskussionen darüber kommen, **welche Betriebsanlagen Teil des „Schienenwegs“ sind und welche nicht**. Dies würde zu erheblichen Verzögerungen in Genehmigungs- und vor allem Rechtsschutzverfahren führen, da absehbar den meisten Rechtsmittelführern die Begründung nicht ausreichen wird. Die Beschränkung der Planrechtsfreistellung in § 18 Abs. 1a) AEG auf Fälle, in denen keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, lässt diese Beschleunigungsvorschrift ins Leere laufen, wenn im UVPG nicht klar die UVP-Pflicht ausgeschlossen wird. Diese Spiegelung erscheint auch für die Ausnahmen von der Planfeststellungspflicht in § 28 Abs. 1a PBefG dringend notwendig, um eine rechtssichere Anwendung der Ausnahmen sicherzustellen.

Deswegen setzt sich der VDV weiterhin für eine klare und eindeutige, ebenso abschließende wie vollständige Negativliste in § 14a UVPG ein, die zudem mit den freigestellten Tatbeständen nach § 18 Absatz 1 a AEG sowie § 28 Abs. 1a PBefG synchronisiert werden muss.

Zu Nr. 5 (§ 14e neu UVPG):

Die vorgeschlagene Regelung ist ausdrücklich zu begrüßen, denn sie setzt die bislang national nicht genutzte Ausnahmemöglichkeit nach Art. 2 Abs. 4 Richtlinie 2011/92/EU um.

Zu Nrn. 6 und 7 (§§ 17, 18 UVPG):

Die konsequente **Digitalisierung der Behördenbeteiligung und Öffentlichkeitsbeteiligung** im UVP-Verfahren wird ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Sie stellt eine beschleunigungswirksame Kohärenz mit den Regelungen im AEG, PBefG und VwVfG her.

Art. 13 – Vorgeschlagene Änderungen des Raumordnungsgesetzes:

Zu Nr. 2 (§ 16 Abs. 2 ROG):

Auch wenn die seit langem vom VDV geforderte Abschaffung der zeit- und bürokratieintensiven eigenständigen **Doppelprüfung durch die Raumverträglichkeitsprüfung** nach § 15 ROG vom Entwurf nicht vollständig umgesetzt wird, ist der vorgesehene grundsätzliche Verzicht („Soll-Vorschrift“ mit Widerspruchsmöglichkeit) als wichtiger Schritt in die richtige Richtung zu begrüßen.

Allerdings muss diese Ausnahme sowohl im ROG als auch in der ROV dringend auch auf Infrastrukturvorhaben von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) wie auch der städtischen Schienenbahnen nach PBefG ausgeweitet werden. Viele dieser Vorhaben haben überörtlichen Charakter und drohen daher unnötig verzögert zu werden. Der Bundesrat hat auch dies in einem Beschluss gefordert (BR-Drs. 780/25 – Beschluss, Nr. 116). Auch hier ersucht der VDV um Berücksichtigung.

Die **Raumverträglichkeit** ist – wie alle anderen öffentliche Belange auch – im Beteiligungsverfahren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständigen Träger öffentlicher Belange einzubringen und durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit eines besonderen Verfahrens erschließt sich sowohl angesichts des hohen bürokratischen Mehraufwandes und der mit einem zusätzlichen Verfahren einhergehenden Ineffizienzen als auch des unverbindlichen Ergebnisses dieser Prüfung nicht. Im Bereich der Übertragungsnetze bereits seit 2011 auf Raumverträglichkeitsprüfungen verzichtet.

Aus diesem Grunde besteht keine Notwendigkeit für einen vierwöchigen vorhabenbezogenen Widerspruchsvorbehalt zugunsten der Länder, wie er derzeit in Satz 4 noch vorgesehen ist.

Art. 15 – Vorgeschlagene Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes

Allgemeine Vorbemerkungen:

Wie bereits in den obigen Ausführungen dargestellt, ist nicht nachvollziehbar, dass die im Gesetzesentwurf vorgenommene Ausweitung des „**überragenden öffentlichen Interesses**“ auf weitere Eisenbahninfrastrukturen sowie die Aufnahme der Festlegung, dass diese der öffentlichen Sicherheit dienen, Maßnahmen städtischer Schienenbahnen nach § 28 PBefG nicht einbezieht. Der VDV fordert die **Aufnahme aller Schieneninfrastrukturen** in diese Feststellungen bereits seit längerer Zeit.

Zu Nr. 1 Buchstabe a) (§ 28 Abs. 1a PBefG):

Wie bereits in den Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a) hinsichtlich § 18 Abs. 1a AEG dargestellt, begrüßt der VDV, dass die **planfeststellungsfreien Vorhaben** um die aufgeführten Punkte erweitert werden. Wie bei der Änderung des AEG gilt jedoch auch bei den Änderungen des § 28 PBefG, dass diese nur wenig beschleunigungswirksam sind, da die Genehmigungsfreiheit weiterhin nur gilt, wenn die Maßnahmen einzeln ausgeführt werden. Dies ist in der Regel nicht effizient, insbesondere wenn die Kombination mehrerer genehmigungsfreier Vorhaben keine zusätzlichen Belange berührt.

Des Weiteren fehlen auch bei der Änderung des § 28 PBefG zahlreiche wichtige Punkte in der Negativliste. Diese sollten analog der Aufzählung unter den Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a) aufgenommen werden.

Wie auch zu § 18 Abs. 1a AEG ist der fehlende, aber aus Gründen der Rechtssicherheit erforderliche Gleichlauf der Ausnahmen in § 28 Abs. 1a PBefG mit den Ausnahmen nach § 14a UVPG herzustellen. Die Streichung der bisherigen Einzelpunkte in § 14a Abs. 1 Nrn. 3 bis 6 UVPG in der geltenden Fassung ist klar abzulehnen. Insoweit beziehen wir uns auf unsere oben dargelegten Argumente zur vorgesehenen Änderung von § 14a Abs. 1 UVPG.

Zu Nr. 1 Buchstabe d) (§ 28 Abs. 3a – neu – PBefG):

Begrüßt wird die Erleichterung, dass die **öffentliche Bekanntmachung** durch Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde ersetzt werden kann, wird ebenso begrüßt wie die Aufhebung der Beschränkung der vorläufigen Anordnung

auf reversible Maßnahmen und die entsprechende Begrenzung einer ggf. Anordnung auf Naturalrestitution auf einen „im wesentlichen gleichartigen Zustand“.

Leider wurde die Forderung der Branche nicht umgesetzt, dass mit der vorläufigen Anordnung auch der Beginn des eigentlichen Vorhabens zugelassen werden kann und die Vorschrift zudem als „Soll“-Bestimmung gefasst wird. Dass dies möglich ist, zeigt z. B. § 44c EnWG und § 8a BImSchG.

Zu Nr. 8 (§ 32 Abs. 1 Nr. 1 – neu – PBefG):

Die dringend erforderliche Erweiterung der Fälle für **Duldungspflichten** ist ebenfalls zu begründen.

Ergänzende Vorschläge:

Darüber hinaus lässt der Gesetzentwurf zahlreiche Punkte offen, in denen zusätzlich erhebliche Beschleunigungspotenziale liegen. Insbesondere die folgenden Punkte hatte der VDV bereits bei früher Gelegenheit vorgeschlagen und bittet im weiteren Verfahren um deren Berücksichtigung:

Genehmigungsentscheidungen durch den Gesetzgeber ermöglichen

Die Genehmigung von Großverfahren durch den Gesetzgeber wird unter Berücksichtigung der Rechtsschutzanforderungen rechtssicher ermöglicht (Weiterentwicklung des aufgehobenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes). Das dies auch unionsrechtlich grundsätzlich möglich ist, ergibt sich z. B. aus Art. 1 Abs. 4 Richtlinie 2011/92/EU.

Bündelung umweltbezogener Verfahren

Die umweltbezogenen Verfahren wie z. B. die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Prüfungsschritte nach § 34 BNatSchG wie die Prüfung auf Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeit sind (soweit sie erforderlich sind) nicht nur aus Gründen der Planungsbeschleunigung, sondern auch wegen ihres Sachzusammenhangs in einem Verfahren zu bündeln.

Verzicht auf Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Der Aufwand zur Ermittlung von Nutzen-Kosten-Verhältnissen steht bei einigen Typen von Baumaßnahmen in keinem sinnvollen Verhältnis zu dem im besten Falle zu erzielenden Erkenntnisgewinn. Dies betrifft insbesondere 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 Gleiswechseln, Verlängerung von Überholgleisen und Änderungen an der Leit- und Sicherungstechnik. Daher sollte in diesen Fällen auf die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses verzichtet werden.

Grundsätzliche Befristung von Planrechtsverfahren für Schieneninfrastrukturen

In § 20 AEG ist für Planrechtsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz eine Befristung vorgesehen. Eine solche Befristung sollte für alle verkehrsrechtlichen Planrechtsverfahren für Schieneninfrastrukturen vorgesehen werden.