

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)58-E

vom 12.03.2026

öff. Anhörung 16.03.2026



Stellungnahme
zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz
(BT-Drs. 21/4099)



Stellungnahme zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages – Dr. Nina Kaden, Deutsche Bahn AG

1. Zusammenfassung

Die im Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) vorgesehenen Regelungen im Bereich der Schiene sind sehr zu begrüßen. Insbesondere folgende Änderungen können Projekte erheblich beschleunigen, Bürokratie abbauen und den Umwelt- und Naturschutz verbessern:

- der Entfall der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) sowie
- die Gleichstellung von Realkompensation und Ersatzgeld in § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Die Gleichstellung beschleunigt nicht nur Bauvorhaben, sondern kann auch zu höherwertigen Kompensationsmaßnahmen führen;
- die 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
- die neu hinzugefügten planrechtsfreien Vorhaben.
- die erleichterte vorläufige Anordnung.

Allerdings sollten sich einige der Beschleunigungsvorschläge noch stärker an bewährten Regelungen in anderen Sektoren orientieren. Dies betrifft insbesondere

- die Widerspruchsmöglichkeit gegen die entfallene Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP), aber auch
- die Ausweitung der Regelungen zur vorläufigen Anordnung wie auch
- die zum überragenden öffentlichen Interesse.
- Im geänderten Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sollte insbesondere die Plangenehmigung gestärkt werden und
- Building Information Modeling (BIM) als Arbeitsmethodik im Gesetzestext verankert werden, ebenso wie Geoinformationssysteme (GIS) und der Einsatz künstlicher Intelligenz.

Über den vorliegenden Entwurf hinaus sollte das InfZuG weitere Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur umsetzen, zu denen es bereits Stellungnahmen des Bundesrats¹ und politische Bekenntnisse gibt, insbesondere die im Koalitionsvertrag vorgesehene Stichtagsregelung.

2. Im Einzelnen

2.1 Artikel 1 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

§ 4 b AEG –Inbetriebnahme von Schieneninfrastruktur vereinfachen

¹ Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss)

Die Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur wird 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 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 Inbetriebnahmeverfahren² besser miteinander verzahnt werden. Damit würden personalintensive Doppelprüfungen bei LST-Projekten vermieden.

Eine solche Ergänzung der EPSV setzt eine entsprechende Ergänzung des § 4b AEG voraus, z. B. in einem Abs. 3:

„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”.

§ 4 Abs. 6 AEG – Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)

Baustelleneinrichtungsflächen

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 - unter Umständen mehreren - 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 (...)“

Naturschutzrechtliche Zuständigkeit

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

² Prüfung auf sog. TSI-Konformität

wichtigen Baumaßnahmen (z. B. Felshangssicherungen); 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.

„Ebenso sind von Satz 1 Nr. 1 alle Genehmigungen und Zulassungen nach dem Bundesnaturschutzgesetz ausgenommen. Für sie sind gem. § 3 Abs. 1 BNatSchG die Landesbehörden zuständig.“

§ 18 Abs. 1 Satz 5 AEG – Genehmigungsfreier Wiederaufbau auch nach Fremdeinwirkung

Die bereits bestehende Regelung in § 18 Abs. 1 S. 5 AEG zum planrechtsfreien Wiederaufbau nach Naturkatastrophen sollte aufgrund der angespannteren Sicherheitslage erweitert werden. Auch nach Wetterextremen, Naturereignissen oder anderen Fremdeinwirkungen sollte der Wiederaufbau planrechtsfrei möglich sein. Daher sollte Satz 5 dieser Norm wie folgt gefasst werden:

„Eine wesentliche Änderung des Grundrisses oder Aufrisses einer Betriebsanlage im Sinne von Satz 4 liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Fremdeinwirkung, einem Extremwetterereignis oder einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um diese vor Fremdeinwirkungen, Extremwetterereignissen oder Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Umfeld des Ereignisses erfolgt.“

§ 18 Abs. 1 AEG – Fachplanungshoheit für planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen/Geltung des Fachplanungsprivilegs

Auch planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen sollten mit ihrer tatsächlichen Inbetriebnahme der Fachplanungshoheit (§ 23 AEG) unterliegen. Auf sie sollte im Falle überörtlicher Bedeutung § 38 BauGB Anwendung finden. Dies sollte nicht nur für planrechtsfreie Erneuerungsmaßnahmen nach § 18 Abs. 1 S. 4 AEG gelten, sondern auch für Maßnahmen iSv § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG. Ein neuer § 18 Absatz 1b AEG könnte dies wie folgt regeln:

“Auf die Erneuerungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 4 und die in Absatz 1a Satz 1 genannten Vorhaben findet § 38 des Baugesetzbuches mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, dass eine Beteiligung der Gemeinde nicht erforderlich ist. Gemäß Absatz 1 Satz 4 und Absatz 1a Satz 1 planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen der Eisenbahn unterliegen der eisenbahnrechtlichen Fachplanungshoheit im Sinne von § 23 mit der tatsächlichen Inbetriebnahme.“

§ 18 Abs. 1a AEG – Planrechtsfreiheit ausweiten

Der Entwurf folgt einer Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene (BKS)³ und weitet den Katalog der planrechtsfreien Baumaßnahmen aus. Dies ist zu begrüßen. Die beabsichtigten Nummern 1, 2 und 3 sollten allerdings darüber hinaus angepasst werden:

- In Nr. 1 sollte auch die Errichtung örtlicher Ladeinfrastruktur planrechtsfrei sein.

³ [Abschlussbericht BKS](#)

- Der Verweis in Nr. 2 auf „§ 11“ sollte um „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ ergänzt werden.
- Nr. 3 sollte auch Maßnahmen an Bahnsteigen erfassen, die Anpassungen an weiteren Anlagen erforderlich machen.

Die Nummern 1, 2 und 3 sollten daher wie folgt gefasst werden⁴:

Nr. 1: *„die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke oder Eisenbahnbetriebsanlage mit einer Oberleitung, Stromschiene oder anderer Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken“;*

Nr. 2: *„die im Rahmen der Digitalisierung (...) erforderlichen Baumaßnahmen (...), einschließlich dafür notwendiger Anpassungen insbesondere von Bahnübergängen, soweit die Vorgaben des § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beachtet werden, und von Bahnsteigen sowie notwendiger Anpassungen an Gleisanlagen und Reisendenübergängen“;*

Nr. 3: *„den barrierefreien Umbau, die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, den Neubau, die Verlegung und den Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung und die Verlängerung und Verbreiterung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassungen von Zuwegungen und hierdurch bedingter räumlich begrenzter Anpassungen an sonstige Betriebsanlagen der Eisenbahn“.*

Weiter sollte § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG um folgende Maßnahmen erweitert werden⁵:

„10. der Einbau und Rückbau von Weichen und damit verbundene notwendige Gleislageänderungen,

11. Umbaumaßnahmen an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine wesentlichen Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,

12. unwesentliche Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen. Eine solche unwesentliche Änderung liegt in der Regel vor, wenn Gleise bis zu 3 m in der Horizontalen und 0,50 m in der Vertikalen verändert werden,

13. Errichtung von Strom- und Antennenmasten bis zu 10 m (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 m²,

14. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassungen,

15. der Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerken,

16. die Änderung von Bahnstromleitungen sowie

17. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik/Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen“.

Dieser Erweiterung kann nicht entgegengehalten werden, dass in einigen Fällen bereits jetzt ein Plangenehmigungsverfahren oder ein Planverzicht statt eines Planfeststellungsverfahrens möglich sei, bzw. das EBA diese Vorhaben in der Praxis teilweise als nicht planrechtsrelevant ansieht⁶. Denn auch ein Plangenehmigungs- oder -verzichtsverfahren löst Aufwand aus, der bei

⁴ vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 7

⁵ vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 7

⁶ so aber die Gegenäußerung der Bundesregierung, BT-Drs. 21/4301, S. 2 zu Ziff. 7

diesen Vorhaben nicht gerechtfertigt ist. Außerdem ist eine gesetzliche Regelung gegenüber der EBA-Verwaltungspraxis zur Gewährleistung von Dispositionssicherheit vorzugswürdig.

§ 18 Abs. 1a AEG –Baurecht und Bündelung präzisieren

Sehr zu begrüßen ist, dass § 18 Abs. 1a Satz 2 Halbsatz 2 AEG um „im Übrigen“ ergänzt wird. Damit ist klargestellt, dass für planrechtsfreie Vorhaben kein Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist.

Ferner sollte klargestellt werden, dass auch solche Maßnahmen ohne Planrecht durchgeführt werden können, die aus Effizienzgründen gebündelt werden⁷:

„Ein Vorhaben im Sinne von i.S.v. Satz 1 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es lediglich im räumlichen, zeitlichen, sachlichen oder funktionalen Zusammenhang mit [einem im Übrigen planfeststellungs- oder plangenehmigungspflichtigen Vorhaben oder] einem anderen Vorhaben im Sinne von Satz 1 durchgeführt wird.“

Das Festhalten an der „Einzelmaßnahmen-Doktrin“⁸ führt zu erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten und verhindert, dass die DB Synergien hebt, indem sie ihre Baumaßnahmen noch stärker bündelt.

§ 18 Abs. 2 AEG –Vorläufige Anordnung ausweiten

Entsprechend dem Koalitionsvertrag und dem Deutschland-Pakt erweitert der Entwurf die Möglichkeiten zum vorzeitigen Baubeginn – der sog. vorläufigen Anordnung. In der letzten Legislatur wurde eine schon vorbildliche Regelung für den Industriebereich verbessert – § 8a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Das InfZuG sollte – auch, um das Fachplanungsrechts zu vereinheitlichen – mit diesem § 8a BImSchG harmonisiert werden und insbesondere für die Gesamtmaßnahmen eine vorläufige Anordnung ermöglichen.

Außerdem erscheint es sachgerecht, auch in Plangenehmigungsverfahren die vorläufige Anordnung zu ermöglichen⁹.

Daher sollte der erste Satz des § 18 Abs. 2 AEG wie folgt lauten:

„Ist das Planfeststellungsverfahren oder das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet, soll die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung oder der vorzeitige Beginn der Gesamtmaßnahme festgesetzt werden, (...)“

§ 18 AEG - Genehmigungsfiktion für historische Zulassungsentscheidungen

Mit einer Genehmigungsfiktion für historische Zulassungsentscheidungen sollten Zweifel über den rechtlichen Status von Eisenbahnbetriebsanlagen vermieden werden, für die eine Genehmigung oder Planfeststellung nicht (mehr) nachweisbar ist, die aber seit langem betrieben werden. § 18 AEG sollte daher um folgende Regelung ergänzt werden:

„Sofern keine Genehmigungs- oder Planfeststellungsurkunde für eine Betriebsanlage der Eisenbahn nachweisbar ist, gilt diese als planfestgestellt, wenn sie bereits vor dem 14.12.1951

⁷ vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 7

⁸ Gegenäußerung der Bundesregierung, BT-Drs. 21/4301, S. 2 zu Ziff. 7

⁹ vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 9

betrieben wurde. Sie gilt als planfestgestellt mit dem Anlagenzustand, den die Anlage im Zeitpunkt des [... Inkrafttretens des InfZuG...] hatte."

§ 18fneu AEG – Wirtschaftlichkeitsvorbehalt bei Anlagen für erneuerbare Energien

In § 18fneu AEG¹⁰ sollte klargestellt werden, dass bei der Prüfung auch Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen sind. Für die Straße ist dies in § 3 Abs. 1a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vorgesehen; für die Schiene ist der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz nur in der Gesetzesbegründung zu § 11a AEG erwähnt. Da eine gesetzliche Regelung fehlt, hat das EBA bereits in Zweifel gezogen, ob Wirtschaftlichkeitsaspekte zu beachten sind.

Daher sollte 18fneu AEG wie folgt gefasst werden:

„Bei dem Bau oder der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Dabei sind auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten.“

§ 18g AEG oder § 74 VwVfG – Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtsachlage

Ohne Stichtagsregelung ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technisches Regelwerk, und an geänderte Sachverhalte anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage sollte den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so Umplanungen vermeiden¹¹

Der derzeit geltende Grundsatz, nach dem für die Rechtmäßigkeit der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung die Sach- und Rechtslage bei Abschluss des Planfeststellungsverfahrens maßgebend ist, ist nicht aus verfassungsrechtlichen Prinzipien abgeleitet. Daher kann er durch einfaches Gesetz geändert werden.

Entsprechend dem Koalitionsvertrag und dem Deutschlandpakt sollte daher § 18g AEG - der nur die geänderte Verkehrsprognose adressiert - zu einer generellen Stichtagsregelung ausgeweitet und unter Berücksichtigung des europäischen Rechts gefasst werden. Dass die Bundesregierung den entsprechenden Vorschlag des Bundesrates (s.o.) prüfen will¹², ist zu begrüßen.

Um Friktionen mit höherrangigem, insbesondere europäischem Recht zu vermeiden, kann der Vorschlag – in Anlehnung an § 18g AEG – um eine Vorbehaltsregelung nach § 74 Abs. 3 VwVfG ergänzt und wie folgt gefasst werden:

"Für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung der Veröffentlichung im Internet oder der Auslegung maßgeblich. Dies gilt nicht, soweit sich aus höherrangigem Recht ein anderer maßgeblicher Zeitpunkt ergibt. In den Fällen von Satz 2 kann das Verfahren auf Verlangen des Trägers des Vorhabens auf Grundlage der Sach- und Rechtslage in dem Zeitpunkt nach Satz 1 vorbehaltlich einer späteren Entscheidung über die geänderte Sach- und Rechtslage zu Ende geführt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorbehaltene Entscheidung im Sinne des Satzes 3 auf Grundlage der sich aus höherrangigem Recht ergebenden, im Zweifel auf Grundlage der im Entscheidungszeitpunkt geltenden Sach- und Rechtslage zu treffen."

¹⁰ ursprünglich § 11a AEG

¹¹ vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 12

¹² Gegenäußerung der Bundesregierung, BT-Drs. 21/4301, S. 3 zu Ziff. 12

§ 19 AEG – Veränderungssperre analog Bundesfernstraßengesetz

In § 9aneu FStrG wird im InfZuG für die Bundesfernstraßen ausdrücklich klargestellt, dass die Veränderungssperre nicht nur bei Planfeststellungs- sondern auch bei Plangenehmigungsverfahren eintritt. Diese sinnvolle Regelung sollte auch für Eisenbahnbetriebsanlagen gelten. Allerdings sollte der neue § 19 AEG klarer formuliert sein als der vorgeschlagene § 9aneu FStrG, weil § 9aneu FStrG mit Blick auf die (fehlende) Auslegung bei Plangenehmigungsverfahren unklar ist:

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme (...). In Plangenehmigungsverfahren tritt die Veränderungssperre mit Vorliegen des schriftlichen Einverständnisses des Betroffenen im Sinne des § 74 Absatz 6 Satz 1 Nr. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder zu dem Zeitpunkt ein, zu dem den Betroffenen von der Planfeststellungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird.“

§ 24a AEG – Vegetationsmaßnahmen anzeigen

Konsequenterweise sollte § 24a Abs. 2 S. 2neu AEG an die neue Fassung des § 27b Abs. 1 VwVfG angepasst werden. In § 27b Abs. 1neu VwVfG ist geregelt, dass eine angeordnete Auslegung dadurch bewirkt wird, dass die Dokumente auf einer Internetseite der zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht werden. Gleichzeitig ist nach dem InfZuG eine ortsübliche Bekanntgabe – etwa in Tageszeitungen – ausdrücklich nicht vorgesehen.

Deshalb sollte ein neuer § 24a Abs. 2 Satz 2 AEG wie folgt gefasst werden:

„Sichtungen nach Absatz 1 sind mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung auf der Internetseite des Unternehmens anzukündigen; dem Besitzer ist auf vorherige Anforderung Gelegenheit einzuräumen, bei den Sichtungen anwesend zu sein.“

2.2 Artikel 2 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

§ 1 Abs. 3 BSWAG - Überragendes öffentliches Interesse ausweiten

Das InfZuG sollte sich an § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) anlehnen und § 1 Abs. 3 Satz 1 BSWAG wie folgt fassen:

„Der Ausbau, Neubau, die Änderung sowie Instandhaltung und Betrieb von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Erreichung der Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie der öffentlichen Sicherheit.“

Des Weiteren sollte § 1 Abs. 3 BSWAG - in Anlehnung an § 2 S. 2 EEG - um folgenden Satz ergänzt werden:

„Das überragende öffentliche Interesse am Ausbau, Neubau, der Änderung, Instandhaltung und Erneuerung von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes soll als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden; dies gilt nicht gegenüber den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung.“

Aus Gründen der Rechtsystematik sollte das überragende öffentliche Interesse statt im BSWAG im AEG geregelt werden.

2.3. Artikel 3 Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG)

§ 3 EBrG – Beseitigung von Bahnübergängen beschleunigen

Der Entwurf sollte die Kreuzungsbeteiligten verpflichten, Bahnübergänge (BÜ) beschleunigt zu beseitigen. Eine solche Priorisierung in § 3 Absatz 2 EBrG 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 Zügen pro Tag.

2.4 Artikel 8 Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)

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

§ 46 und § 25 WHG – Ausnahme für Bagatellfälle

Die schadlohe 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 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 schadlohe 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;

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.“

2.5. Artikel 10 Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

Unterhaltungsmaßnahmen privilegieren

§ 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 Bundesrat¹³ 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 Pflanzenarten) BNatSchG dahingehend formuliert werden, dass *„regelmäßige¹⁴ 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.

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

Im BNatSchG sollen Vorhabenträger die Möglichkeit erhalten, eine Ersatzzahlung zu leisten, statt die Realkompensation selbst 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 durchführt, könnte sie 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 solche, *“die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind”*. Diese Beschränkung auf Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, ist sachlich nicht nachzuvollziehen.

2.6. Artikel 11 Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)

§ 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG –Plangenehmigung häufiger anwenden

¹³ Bundesrat Drucksache 780/25 vom 30. Januar 2026

¹⁴ 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.

Wenn statt eines Planfeststellungsverfahrens häufiger ein weniger aufwendiges Plangenehmigungsverfahren durchgeführt würde, könnten Projekte erheblich beschleunigt werden. Daher empfehlen sowohl der Koalitionsvertrag, die BKS als auch der Deutschland-Pakt, die Plangenehmigung zu stärken.

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.“

§ 74 VwVfG – digitale Technologien als anerkannte Planungsmethoden festschreiben

Im VwVfG sollte explizit festgeschrieben werden, dass digitale Modelle, wie bspw. Building Information Modeling (BIM), als offizielle Planungsunterlagen anerkannt und dem klassischen 2D-Plan gleichgestellt sind. Die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfahrensabwicklung einzurichtende Datenplattform sollte obligatorisch zur Verarbeitung solcher digitalen Modelle geeignet sein. BIM ist bisher nur in der Gesetzesbegründung erwähnt.

Ebenso sollten das Geoinformationssystem der Bundesländer (GIS) und die Methoden der Künstlicher Intelligenz (KI) erwähnt werden.

Es bedarf eines Paradigmenwechsels: Anstelle digitale Dokumente zu bearbeiten, sollten digitale Datenmodelle wie bspw. GIS und BIM bearbeitet werden. Dies würde auch die Qualität der Öffentlichkeitsbeteiligung erhöhen und zusätzlich beschleunigen.

§ 73 VwVfG ist daher wie folgt anzupassen:

„Der Träger des Vorhabens hat den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens elektronisch einzureichen. Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Anhörungsbehörde ist verpflichtet, bis zum xx.xx.xxxx [z.B. zwei Jahre nach Inkrafttreten der Vorschrift] die Möglichkeit zu schaffen, den Plan über eine von der Anhörungsbehörde zur Verfügung zu stellende Datenplattform, die auch eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode an dem Vorhaben erlaubt, einzureichen. Diese Datenplattform ist sodann Grundlage für die Behördenbeteiligung, das Anhörungsverfahren und die weiteren Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten. Die Anhörungs- und die Planfeststellungsbehörde bestimmen die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch sowie die Datenplattform und berücksichtigen hierbei insbesondere die Belange der Vorhabenträger.“

2.7. Artikel 12 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

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 Umweltstandard 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-Vorprüfungen¹⁵ 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 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.

§ 14a UVPG – § 18 Abs. 1a AEG und Anlage 1 UVPG angleichen

Um die Beschleunigungswirkung sicherzustellen, müsste § 14a Absatz 1 UVPG an die Vorschläge zu § 18 Abs. 1a AEG oben angepasst werden, Nr. 3 bis 9 (Nummerierung im Gesetzentwurf) bzw. 13 (neue Nummerierung):

3. *im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Leit- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) einschließlich dafür notwendiger Anpassungen an sonstigen Anlagen, insbesondere an Bahnübergängen, soweit die Vorgaben des § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beachtet werden, und an Bahnsteigen sowie notwendiger Anpassungen an Gleisanlagen und Reisendenübergängen,*
4. *die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,*
5. *die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,*
6. *die Errichtung von Lärmschutzwänden ,*
7. *die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen einschließlich notwendiger Anpassungen,*
8. *der Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,*
9. *die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik/Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen,*
10. *die Errichtung von Strom- und Antennenmasten bis zu 10m (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 qm,*
11. *die Änderung (einschließlich des Rückbaus) der unter Nummer 1 bis 10 genannten Anlagen und Anlagebestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,*

¹⁵ allgemeine bzw. standortbezogene

12. die unwesentliche Änderung der Gleislage an bestehenden Gleisen. Eine solche unwesentliche Änderung liegt in der Regel vor, wenn Gleise bis zu 3m in der Horizontalen und bis zu 0,50m in der Vertikalen verändert werden“.

Die Nr. 10 im Gesetzentwurf (“Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage...”) wird die Nr. 13 und bleibt ansonsten unverändert.

Mit den Änderungen in Anlage 1 bzw. § 14a Abs. 2 UVPG in Bezug auf Terminals sind vermutlich “Umschlaganlagen” gemeint; der teilweise verwendete Begriff “Umschaltanlage” ist wohl ein Versehen und sollte korrigiert werden.

2.8. 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. Der Vorschlag des Bundesrates, den RVP-Entfall auf nichtbundeseigene Eisenbahnen auszuweiten¹⁶, ist daher sehr nachvollziehbar.

Allerdings sollte sich das InfZuG an der Empfehlung der BKS orientieren und § 28 Netzausbau-beschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) 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” hinaufzusetzen. 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.

„Rechtsverluste“ drohen nicht. Die Raumordnungsbehörden werden am Planfeststellungsverfahren beteiligt und können die raumordnerischen Belange einbringen. Die Planfeststellungsbehörde prüft ohnehin Trassierungsalternativen und die Erfordernisse der Raumordnung.

Berlin, März 2026

¹⁶ Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 780/25 (Beschluss), Ziff. 118