21. Wahlperiode

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Redigiertes Wortprotokoll
der 25. Sitzung (neu)[1]

Verkehrsausschuss
Berlin, den 16. März 2026, 13:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 700

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt **Seite 4**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

BT-Drucksache 21/4099

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Innenausschuss
Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat
Verteidigungsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter:
Abg. Ulrich von Zons [AfD]

Anlage 1 – Ausschussdrucksache 21(15)58-A-I (Stellungnahmen der Auskunftspersonen)

Anlage 2 – Ausschussdrucksache 21(15)59 (Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD)

[1] Die Anlage 2 wurde hinzugefügt.

Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	**Stellvertretende Mitglieder**
CDU/CSU	Baumgartner, Günter	Bodin, Leif Erik
	Donth, Michael	Frauenpreiß, Christoph
	Geissler, Dr. Jonas	Grasse, Adrian
	Jordan, Alexander	Günther, Georg
	Kölbl, Daniel	Oest, Florian
	Orthey, Harald	Oßner, Florian
	Ploß, Dr. Christoph	Schreiner, Felix
	Rehbaum, Henning	Steineke, Sebastian
	Sassenrath, Carl-Philipp	Stracke, Stephan
	Simon, Björn	Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René	Becker, Carsten
	Giersch, Alexis L.	Goßner, Hans-Jürgen
	Haise, Lars	Holm, Leif-Erik
	Henze, Stefan	Kraft, Dr. Rainer
	Kneller, Maximilian	Mayer, Andreas
	Wiehle, Wolfgang	Scheurell, Volker
	Zons, Ulrich von	Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel	Kreiser, Dunja
	Kröber, Martin	Mieves, Matthias David
	Reichardt, Truels	Rützel, Bernd
	Troff-Schaffarzyk, Anja	Schmidt, Uwe
	Vöpel, Dirk	Schwartze, Stefan
	Zierke, Stefan	Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek	Eckert, Leon
	Broßart, Victoria	Müller, Claudia
	Gastel, Matthias	Slawik, Nyke
	Michaelsen, Swantje Henrike	Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit	Beutin, Lorenz Gösta
	Pantisano, Luigi	Ramelow, Bodo
	Schliesing, David	Zerr, Anne

Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Jürgen Collée
Kapitän der Binnenschifffahrt
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Prof. Dr. Wolfgang Ewer
Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Weissleder Ewer Rechtsanwälte, Kiel
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Dr. Ruth Hadamek
Autobahn GmbH, Rechtsanwältin, Leiterin Planungs- und Umweltrecht
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Dr. Franziska Heß
Fachanwältin für Verwaltungsrecht, Partnerin, Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft, Leipzig
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Dr. Nina Kaden
Deutsche Bahn AG (DB AG), Rechtsanwältin, Leiterin Infrastrukturrecht, Umweltrecht
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Alexander Möller
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Tim-Oliver Müller
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB), Hauptgeschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dr. Klaus Ritgen
für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom)
Deutscher Landkreistag (DLT), Beigeordneter für Verfassung, Verwaltungsreformen, Grundsatzfragen Europarecht, Umwelt und Bauen, Ausländer- und Asylfragen sowie Veterinärwesen
(Eingeladen auf Beschluss des Ausschusses gemäß § 69a Abs. 1 und 2 der Geschäftsordnung)

Dr. Christiane Rohleder
Bundesvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

BT-Drucksache 21/4099

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie recht herzlich zur 25. Sitzung des Verkehrsausschusses begrüßen, der öffentlichen Anhörung zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz, auf Bundestagsdrucksache 21/4099. Die Koalitionsfraktionen haben letzten Donnerstag einen Änderungsantrag zu dem Gesetzentwurf eingebracht, der auf Ausschussdrucksache 21(15)59 (**Anlage 2**) verteilt wurde. Dessen Inhalt ist auch Gegenstand der Anhörung heute. Zu unserer Anhörung darf ich herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Jürgen Collée, Kapitän der Binnenschifffahrt. Er ist noch in der Eingangsschleuse und kommt später. Dann begrüße ich: Herrn Prof. Dr. Wolfgang Ewer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht bei Weißleder Ewer, Rechtsanwälte in Kiel; Frau Dr. Ruth Hadamek, Leiterin Planungs- und Umweltrecht bei der Autobahn GmbH; Frau Dr. Franziska Heß, Fachanwältin für Verwaltungsrecht und Partnerin bei Baumann Rechtsanwälte in Leipzig; Frau Dr. Nina Kaden, Leiterin Infrastrukturrecht und Umweltrecht bei der Deutschen Bahn AG; Herrn Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Herrn Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie; Herrn Dr. Klaus Rittgen, Beigeordneter beim Deutschen Landkreistag, heute hier als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, und Frau Dr. Christiane Rohleder, Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)58 (**Anlage 1**) verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung wird nach dem folgenden Verfahren durchgeführt: Die Auskunftspersonen erhalten zu Beginn der Anhörung Gelegenheit zu einem Eingangsstatement von bis zu drei Minuten. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Die Kolleginnen und Kollegen bitte ich, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befragen. Bitte beachten Sie, dass die fünf Minuten ein Block sind. Das heißt, je kürzer die Fragen ausfallen, umso länger kann die Auskunftsperson antworten. Sollte noch Zeit übrig sein, können Nachfragen gestellt oder eine zweite Auskunftsperson befragt werden. Die Obergrenze liegt aber in jedem Fall bei fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben für die Anhörung etwa zweieinhalb Stunden bis etwa 15.30 Uhr vorgesehen. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Von der Anhörung wird auch ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Dann können wir mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen beginnen. Ich rufe Sie in alphabetischer Reihenfolge auf und darf Sie bitten, sich an die Zeitbegrenzung von drei Minuten zu halten. Herr Collée ist gerade erst angekommen. Wenn Sie noch etwas Zeit brauchen, können wir auch mit Herrn Prof. Dr. Ewer anfangen. Gut, dann gebe ich Herrn Prof. Dr. Ewer das Wort.

Prof. Dr. Wolfgang Ewer: Lieber Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Mein Name ist Wolfgang Ewer. Ich bin seit mehr als 35 Jahren Fachanwalt für Verwaltungsrecht und in erheblichem Umfang im Fachplanungsrecht aufseiten von Planfeststellungsbehörden tätig. So habe ich etwa die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in den beiden letzten Verfahren zur Elbvertiefung sowie im Weser-Verfahren beraten und vor dem Bundesverwaltungsgericht und dem EuGH vertreten. Sie kennen meine Stellungnahme. Ich will mich an dieser Stelle auf wenige Punkte stichwortartig beschränken. Erstens: Gegen den vorzeitigen Maßnahmebeginn habe ich keine rechtlichen Bedenken. Die Rechtsschutzgarantie des Artikel 19 Absatz 4 Grundgesetz wird hierdurch nicht verletzt, denn der Betroffene kann Rechtsverletzungen, die ihm später durch das Gesamtvorhaben drohen, mit einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss abwehren. Zweitens: Auch den im Gesetzentwurf vorgesehenen Verzicht auf das Reversibilitätserfordernis halte ich für unbedenklich. Auch dadurch droht den Betroffenen keine Verletzung der Rechtsschutzgarantie. Sie können sich, so das Bundesver-

waltungsgericht, gegen die Teilmaßnahmen durch Anfechtung der vorläufigen Anordnung gegebenenfalls im Wege einstweiligen Rechtsschutzes gerichtlich zur Wehr setzen. Drittens: Die Regelungen zum überragenden öffentlichen Interesse, deren Dringlichkeit für die öffentliche Sicherheit und die Verteidigungsbelange, sowie die Einräumung eines Schutzgütervorrangs halte ich für rechtlich unbedenklich und sachdienlich. Dass der Gesetzgeber bestimmten Abwägungsbelangen ein besonderes Gewicht verleihen kann, ist anerkannt. In diesem Fall kommt den für das Vorhaben sprechenden Belangen im Regelfall ein überwiegendes Gewicht zu, mit der Folge, dass der Gewichtungsvorrang nur ausnahmsweise bei atypischen Konstellationen überwunden werden kann. Dazu gibt es im Moment viel Rechtsprechung zu einem anderen Gewichtungsvorrang, nämlich § 2 EEG, die genau das aussagt bzw. feststellt. Dies erleichtert die Begründung der Abwägung und erhöht deren Rechtssicherheit. Wie schriftlich ausgeführt, gilt das für die normale fachplanungsrechtliche Abwägung. Im europäischen Habitatschutz- und Artenschutzrecht gilt etwas anderes. Daher muss, etwa bei erheblicher Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes wegen der dann nur ausnahmsweise zulässigen Zulassung des Projektes, stets eine einzelfallbezogene Abwägung zwischen dem Interesse an dem Vorhaben und dem Integritätsinteresse des Schutzgebietes erfolgen. Darüber kann sich der deutsche Gesetzgeber nicht hinwegsetzen, da es aus Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie folgt. Konsequenterweise sieht der Gesetzentwurf demgemäß keine Regelung dazu vor. Abschließend: Der Zulassung von Ersatzzahlungen statt Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen steht kein höherrangiges Recht entgegen. Unionsrechtlich gilt dies schon deshalb, da die Eingriffs-/Ausgleichsregelung nicht durch eine EU-Richtlinie vorgegeben ist. Auch aus der Staatszielbestimmung des Art. 20a Grundgesetz folgt keine Pflicht zur flächendeckenden Erhaltung des umweltrechtlichen Status quo. Daher habe ich insoweit weder unions- noch verfassungsrechtliche Bedenken. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt Herr Collée!

Jürgen Collée: Schönen guten Tag! Ich will mich hier nicht auf die rechtlichen Fragen einlassen, da das nicht meine Domäne ist. Dafür sind heute ausreichend andere hier. Die allgemeine Situation in Deutschland ist die, dass unsere Verkehrsträger allgemein stark hinterherhinken und nicht das bringen, was sie eigentlich sollten. Die Bahn ist zu spät. Sie bringt es nicht. Die entlassen 6.000 Leute, da die Cargo Verluste macht. Auch in der Schifffahrt sieht es nicht gut aus. Die Schifffahrt wird behindert durch zerfallende Schleusen und Brücken. Genauso ist es bei den Straßen. Wir haben desolate Straßen in vielen Orten. Mir fällt dabei auf, dass jeder Verkehrsträger gegen den anderen kämpft. Das macht keinen Sinn. Alle Bereiche des Verkehrssystems müssen ineinandergreifen. Jeder muss seine Stärken ausspielen können. Die Schifffahrt ist stark auf der Langstrecke, auch mit Containern. Die Bahn bedient auf ihren Strecken das Hinterland, wo es keine Schifffahrt gibt. Und der Lastwagen deckt den Nahverkehr ab. Unsere Straßen sind aber kaputtgefahren. Teile der Verkehrswege gehören zu den Transeuropäischen Netzen (TEN) und müssten ja sogar ausgebaut und nicht nur instandgesetzt werden. Die Schifffahrt ist der am meisten vergessene Verkehrsträger, obwohl sie so leistungsstark ist. Das ist ein großer Fehler. Leider sieht auch die Bahn die Schifffahrt eher als Konkurrenz, obwohl auch ein Schiff durchaus im Auftrag der Bahn fahren könnte. Umgekehrt genauso. Das Verkehrssystem müsste viel mehr integrativ aufgebaut sein und ineinandergreifen. Das würde zum Beispiel auch bedeuten, dass man Häfen baut, die von allen Verkehrsträgern erreicht werden können. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste hat Frau Dr. Hadamek das Wort. Bitte sehr!

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Guten Tag! Ich bin Ruth Hadamek und bin Leiterin der Abteilung Planungs- und Umweltrecht in der Zentrale der Autobahn GmbH. Die Autobahn GmbH des Bundes begrüßt entschieden den Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes und bewertet ihn sehr positiv. Hierfür sprechen drei Gründe. Erstens: Für priorisierte Fernstraßenvorhaben werden die Verfahren rechtlich vereinfacht und beschleunigt. Dies gilt sowohl für Erhaltungsmaßnahmen und für Brücken, die dringend erneuert werden müssen, als auch für die dringendsten Bedarfsplanvorhaben, deren Planungen in vielen Fällen schon weit fortgeschritten sind. Diese können schneller umgesetzt werden. Zweitens: Verfahren, die in der Vergangenheit zu Doppelprüfungen geführt haben, werden verschlankt oder abgeschafft. Das gilt für die Raumverträglichkeitsprüfung und für die Linienbestimmung. Dabei ist der Autobahn GmbH des Bundes

besonders wichtig, dass Umweltprüfungen nicht abgeschafft werden, sondern für die Planfeststellung konzentriert vorbereitet und dort in einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Drittens: Besonders positiv ist, dass sich die Regelungen systematisch gut in die bisherige Beschleunigungsgesetzgebung einfügen. Damit schafft der Gesetzentwurf den geeigneten und notwendig großzügigen Rahmen, um im Fernstraßenbau fachlich zielführend priorisieren zu können. Diese fachliche Priorisierung erfolgt durch die Autobahn GmbH des Bundes im jährlichen Bauprogramm und im Finanzierungs- und Realisierungsplan. Letzterer deckt fünf Jahre ab – aktuell 2025 bis 2029 – und bildet mit diesem verkehrsübergreifenden Investitionsrahmenplan die strategischen Planungsinstrumente der Gesellschaft. Leitend ist dabei das Prinzip, dass die Funktionalität des Netzes vorrangig erhalten bleiben muss. Es werden hier also nicht Neubau- und Ausbauvorhaben gegen Unterhaltungsmaßnahmen ausgespielt, sondern unter dem Aspekt der Funktionalität des Netzes in Übereinstimmung gebracht. Dabei priorisiert die Autobahn GmbH des Bundes Brückenersatzneubauten, aber auch solche Aus- und Neubauten sowie Lückenschlüsse, die ebenfalls Brücken umfassen, die dringend modernisiert und erneuert werden müssen. Um dem Gesetzentwurf größtmöglichen Effekt zu verleihen, könnten weitere Akzente gesetzt werden. Diese Anmerkungen sind aber gegenüber den Priorisierungen und den drei von mir genannten Gründen, die für den Gesetzentwurf sprechen, von deutlich untergeordneter Bedeutung. Wichtig für die Autobahn GmbH des Bundes wären vor allem zwei Punkte: Zum einen wäre für uns eine gesetzliche Klarstellung in § 4 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz erforderlich und hilfreich, wenn dort eingefügt würde, dass insbesondere im Naturschutz- und Wasserrecht keine förmlichen Genehmigungen und Abnahmen benötigt würden. Zweitens: Es sollte bei der bisherigen Regelung für Betriebswege an Brücken, auf denen Radverkehr möglich ist, bleiben, um auch hier den Beschleunigungseffekt zu wahren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste hat Frau Dr. Heß das Wort.

Dr. Franziska Heß: Sehr geehrter Herr Vorsitzender Al-Wazir, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich danke für die Einladung. Zunächst möchte ich auf meine schriftliche Stellungnahme verweisen und kurz die zentralen Kritikpunkte noch einmal zusammenfassen. Ich möchte eines deutlich machen: Auch ich halte eine schnellere Planung für dringend notwendig. Aber der vorliegende Gesetzentwurf setzt leider an den falschen Stellen an. Erstens: Der Entwurf stellt nahezu sämtliche Verkehrsinfrastrukturvorhaben in das überragende öffentliche Interesse, vom Schienenausbau über Straßenneubau bis hin zu Parkplätzen. Bisher war diese Kategorie Vorhaben zur Lösung existenzieller Krisen vorbehalten, wie dem Klimaschutz, der Energieversorgungssicherheit oder der Pandemieabwehr. Wenn nun praktisch alles überragend ist, verliert dieser Begriff seine Funktion. Die damit intendierte Vorrangwirkung läuft leer. Das ist nicht nur rechtspolitisch fraglich, sondern steht in Spannung zu Art. 3 Abs. 1 und Art. 20a Grundgesetz. Prof. Dr. Sabine Schlacke hat als Sachverständige bereits im Umweltausschuss eindrücklich dargelegt, dass diese Ausweitung zudem das Regel-Ausnahme-Verhältnis im Artenschutz- und Habitatschutzrecht faktisch umkehrt. Zweitens: Die Gleichstellung von Ersatzgeld und Realkompensation in § 15 Absatz 6a des Bundesnaturschutzgesetzes höhlt die seit 50 Jahren bewährte Eingriffsregelung aus. Kein Vorhabenträger wird künftig noch reale Ausgleichsflächen suchen, wenn eine Geldzahlung genügt. Die Mittel fließen in Töpfe, deren Einsatz zeitlich und räumlich ungewiss ist. Die Länder, die über die Vollzugsstrukturen verfügen, werden nicht einmal eingebunden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat es auf den Punkt gebracht: Diese Regelung nimmt eine Verschlechterung des Naturzustands billigend in Kauf. Drittens: Die Verfahrensänderungen sind jedenfalls teilweise bedenklich. Vorläufige Anordnungen sollen künftig auch ohne Reversibilitätsvoraussetzungen und ohne positives Gesamturteil möglich sein. Das bedeutet irreversible Bautätigkeit vor Abschluss der Genehmigung. Die Digitalisierung der Beteiligung, jedenfalls als alleiniger Zugangsweg, schließt Teile der Bevölkerung aus. Viertens, und das ist für mich der entscheidende Punkt: Die tatsächlichen Ursachen langer Verfahren werden nicht adressiert. Es fehlt an einer klaren Priorisierung, es fehlt an Personal, an Umweltdaten, an einheitlichen Bewertungsstandards und es fehlt an digitaler Ausstattung der Behörden. Wenn der Gesetzgeber wirklich beschleunigen will, muss er an diesen Ursachen mit einer echten Priorisierung ansetzen, etwa der reinen Brückensanierung, auch ohne Erweiterung

der Kapazität der Straße. Er muss ansetzen bei den Behörden, bei den Daten, bei der frühzeitigen Beteiligung und nicht beim Abbau von Schutzstandards, die am Ende vor Gericht nur neue Verzögerungen produzieren. Beschleunigung und Umweltschutz schließen sich nicht aus, aber der vorliegende Entwurf behandelt sie als Gegensätze. Das ist in Zeiten der Klima- und Biodiversitätskrise aus meiner Sicht unverantwortlich. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste hat Frau Dr. Kaden das Wort. Bitte sehr!

Dr. Nina Kaden (DB AG): Vielen Dank! Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung! Ich nehme gerne zu diesem sehr gelungenen Gesetzentwurf Stellung. Die Deutsche Bahn begrüßt, dass wir nach dem Entwurf künftig mehr kleinere Baumaßnahmen ohne Planrecht durchführen können. Der Katalog der sogenannten planrechtsfreien Maßnahmen ist vergrößert worden. Das wird auf jeden Fall beschleunigen. Wir wünschen uns, dass dieser Katalog noch ein wenig größer wird. Wir verweisen hierzu auf die vielen Vorschläge des Bundesrats. Damit die Planrechtsfreiheit nicht ins Leere läuft, ist es wichtig, dass auch die Folgemaßnahmen, die automatisch zwingend notwendig sind, mit den planrechtsfreien Maßnahmen ebenfalls planrechtsfrei durchgeführt werden können. Wir sehen weiter kritisch, dass auch weiterhin nur Einzelmaßnahmen planrechtsfrei sein können. So können wir funktional zusammenhängende Maßnahmen nicht effektiv bündeln, ohne ins Planrecht zu gehen. Zweitens: Wir begrüßen, dass künftig die Gesichtspunkte der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren geprüft werden. Damit entfällt ein gesondertes der Planfeststellung vorgelagertes Verfahren, das oft landespolitisch aufgeladen ist. Wir veranschlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) im Durchschnitt 24 Monate, haben aber auch Projekte, die drei bis neun Jahre oder länger brauchen. Daher sehen wir auch die Widerspruchsmöglichkeit für die Länder kritisch. Die sollte gestrichen werden. Wichtig ist: Die Gesichtspunkte der Raumordnung gehen nicht verloren. Die Planfeststellungsbehörde prüft sie und beteiligt die Landesraumordnungsbehörde. Die Belange müssen alle materiell-rechtlich abgeprüft werden. Drittens: Wir begrüßen es, dass Deutschland endlich sein UVP-Recht eins zu eins an die EU-Vorgaben bzw. die EU-UVP-Richtlinie anpasst. Dadurch ändert sich unser Umweltstandard in Deutschland nicht, denn die UVP ist ein berichtender Verfahrensschritt. Bei vielen Eisenbahnvorhaben kann damit ein Verfahren gespart werden, zum Beispiel bei Lärmschutzwänden oder kürzeren Elektrifizierungen. Wir begrüßen ebenfalls, dass Ersatzzahlung und Realkompensation gleichgestellt werden. Wir versprechen uns davon eine Beschleunigung schon zu Beginn der Projekte, da die Flächensuche sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Der Gesetzentwurf ermöglicht es, dass die Aufgabe bei einer kompetenten zentralisierten Stelle wahrgenommen wird, die die Maßnahmen bündeln kann, die unter Umständen sogar höherwertiger werden können, wenn man es klug umsetzt. Wichtig ist, dass auch damit keine Umweltanforderung gelockert wird. Es bleibt bei der Realkompensation und insbesondere beim Vorrang der Vermeidung. Zum Schluss noch der Wunsch nach einer Stichtagsregelung: Bekanntermaßen entscheidet die Planfeststellungsbehörde am Ende des Verfahrens und die Sach- und Rechtslage zu diesem Zeitpunkt ist maßgeblich. Wenn sich die Sach- oder Rechtslage während des Verfahrens ändert, muss umgeplant werden. Daher unser Wunsch nach einer Vorverlagerung auf den Zeitpunkt der Offenlegung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster Herr Möller, bitte!

Alexander Möller (VDV): Guten Tag! In dieser Wahlperiode gibt es aus unserer Sicht drei wesentliche Gesetzgebungsverfahren. Das ist dieses Gesetz. Das ist die vierte Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Und das ist eine notwendige Reform des Regionalisierungsgesetzes. Wenn wir auf diesen Gesetzentwurf blicken, stellen wir fest, dass wir bei seiner Realisierung ein deutlich verbessertes Angebot aufgrund höherer Kapazität und Qualität sehen werden. Das ist vielleicht auch ein wenig die Antwort auf Frau Dr. Heß. Das gilt aus unserer Sicht mit Blick auf den Wirtschaftsstandort, die Verteidigungsfähigkeit und eine bessere öffentliche Mobilität, die der beste Garant für mehr Klimaschutz ist. Die Zielstellung des Gesetzes ist aus unserer Sicht erreicht. Wir versprechen uns davon erstens eine deutliche Steigerung der Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Und zweitens ermöglicht dieses Gesetz aus unserer Sicht die Umsetzung einer schnelleren Genehmigungsreife für Neu-, Ausbau- und Sanierungsprojekte von Verkehrsinfrastrukturen durch Verfahrenserleichter-

ungen. Besonders begrüßen wir die Unterstellung des überragenden öffentlichen Interesses. Wir verstehen den Vorwurf der inflationären Verwendung. Gleichzeitig ist die Gesamtsituation der öffentlichen Infrastruktur so, dass das öffentliche Interesse wirklich alles überragt. Wir begrüßen auch die Klarstellung der Bedeutung weiterer Infrastrukturmaßnahmen im BSWAG für die öffentliche Sicherheit. Wir begrüßen die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren. Und wir versprechen uns von dem Gesetz die Straffung von Raumordnungsverfahren. Wo sehen wir weitere Verbesserungsmöglichkeiten im Sinne von Beschleunigungspotenzialen? Das wäre die Gleichstellung der Maßnahmen bei Eisenbahnen des Bundes mit denen bei nichtbundeseigenen Bahnen und Maßnahmen im Rahmen des Personenbeförderungsrechts. Das gilt insbesondere für die bereits erwähnte Unterstellung des überragenden öffentlichen Interesses. Außerdem ist die weitere Ausweitung des Katalogs planfreier Maßnahmen gemäß § 18 Absatz 1a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) angezeigt. Gleiches gilt für die bereits von Frau Dr. Kaden angesprochenen Stichtagsregelungen in § 18e und § 20 AEG. Den Änderungsantrag von CDU/CSU und SPD begrüßen wir ausdrücklich, weil er aus unserer Sicht die GVFG-Vorhaben für die Kommunen zusätzlich ermöglicht. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt Herr Müller!

Tim-Oliver Müller (HDB): Vielen Dank! Danke für die Möglichkeit, hier zu sprechen. Es ist nicht das erste Planungsbeschleunigungsgesetz, mit dem wir uns in diesem Hohen Haus auseinandersetzen. Die Dramatik der Situation sieht man immer wieder vor Ort. Ich habe ein Beispiel aus Hessen mitgebracht. Die Bergshäuser Brücke ist ein 300 Meter langes und 150 Meter hohes Querungsbauwerk. Das ist ein zentrales Brückenbauwerk mitten in Deutschland, in der Region Kassel. Darunter liegt ein kleiner Ort. Diese Brücke ist abgelastet und darf einspurig mit 50 km/h befahren werden. Auch aufgrund der fertiggestellten A49 kommt dort eine unglaubliche Menge an Schwerlastverkehr auf dieses zentrale Bauwerk. Man redet seit über zehn Jahren darüber, wie man es entweder an Ort und Stelle ertüchtigt oder es nach Süden schwenkt. Für Letzteres wäre ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig. Keiner traut sich das. Und immer, wenn es einen neuen Variantenvergleich gibt, entstehen so viele Diskussionen, dass man bis heute nicht weitergekommen ist. Mittlerweile fallen Bolzen in die Gärten unter der Brücke. Es ist einfach so wichtig, dass wir über das Thema „Planungsbeschleunigung“ sprechen. Technisch ist das Bauen der Brücken kein Problem. Wir haben in Rahmede bewiesen, dass wir auch zweieinhalb Monate schneller fertig werden können. Wir können sogar kleine Eisenbahnbrücken im modularen seriellen Bau innerhalb von einem Wochenende austauschen. Das Problem betrifft die Bereiche Planung und Genehmigung. Und daher halten wir dieses Gesetz – auch wenn wir als Verbände oft meckern – wirklich für einen sehr guten Vorschlag. Für uns ist es wichtig, dass dieses Gesetz vor allem als Gesamtpaket bestehen bleibt. Alles, was herausgelöst wird, lässt wieder eine Flanke offen, gerade bei einem Beispiel, wie eben dargestellt. Und davon gibt es noch sehr viel mehr. Wir finden es schade, dass einzelne Themen herausgenommen wurden, die jetzt beispielsweise im Naturflächenbedarfsgesetz und in anderen Gesetzen geregelt werden sollen. Man darf nicht vergessen: Dieses Infrastruktur-Zukunftsgesetz muss immer im Zusammenhang mit diesen anderen Gesetzen – Naturflächenbedarf oder Vergabe – gedacht werden. Wenn in dieser gesamten Kette wieder eine Vollbremse eingebaut wird, haben wir mit dem einen Gesetz nicht viel gewonnen. Wir müssen im Zusammenhang denken. Ich möchte noch zwei Dinge herausstellen beim Thema „Ersatzgeld“. Wir finden das gut. Die Maßnahmenträger können oftmals gar nicht überblicken, an welcher Stelle in einem Bundesland eine ökologisch höherwertige Maßnahme, gerne auch in zusammenhängenden Biotopverbünden, überhaupt möglich ist. Dafür haben die Länder Flächenagenturen. Wenn es immer eine Kompensationszahlung gäbe, würden wir die ganzen Streitereien aus den Maßnahmen herausnehmen. Auch würde ich mir noch mehr beim Thema „Digitalisierung“ wünschen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Ritgen für die kommunalen Spitzenverbände!

Dr. Klaus Ritgen (BVkom): Vielen Dank! Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wie schon gesagt, bin ich Beigeordneter beim Deutschen Landkreistag, spreche aber heute für alle drei kommunalen Spitzenverbände. Alle drei sind sich einig, dass wir eine deutliche Beschleunigung bei der Sanierung, der Modernisierung und dem Ausbau unserer Infrastruktur brauchen. Dafür wird es aber nicht reichen, sich nur das Genehmigungsverfahren

anzuschauen. Wir müssen auch die materiellen Vorgaben, nicht zuletzt des Umweltrechts, stärker als in der Vergangenheit in den Blick nehmen. Dies kann wesentlich dazu beitragen, dass Entscheidungen zügig und rechtssicher getroffen werden können. Klimaschutz, Klimaanpassung und der Erhalt der Biodiversität sind selbstverständlich zentrale gesamtgesellschaftliche Zukunftsaufgaben. Gleichzeitig können gezielte Vereinfachungen im Natur- und Artenschutzrecht 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. Ich verweise hierzu auf unsere ausführliche schriftliche Stellungnahme. Wichtige Eckpfeiler, die bei der Beschleunigung vorrangig angegangen werden müssten, sind eine stärkere Digitalisierung, bessere Abstimmung zwischen allen Beteiligten und eine Entschlackung des Rechts. Insbesondere Regelungen zum Verwaltungsverfahren sollten, sofern dies angesichts der betroffenen Sachmaterien fachlich zu rechtfertigen ist, vereinheitlicht und im Verwaltungsverfahrensgesetz verankert werden. Grundbedingung ist darüber hinaus eine bessere Personalausstattung in den zuständigen Behörden. Dafür sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Nach unserer Auffassung müssen zweitens materiell-rechtliche Vereinfachungen Vorrang vor Genehmigungsfiktionen haben. Es braucht Vorfahrt für dauerhafte, klare und praktikable Regelungen im Umwelt- und Naturschutzrecht. Die Abschaffung des Einvernehmenserfordernisses in § 19 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz lehnen wir ab. Dass immer mehr Gegenstände in das überragende öffentliche Interesse gestellt werden, sehen wir als kommunale Spitzenverbände skeptisch. Die Einschränkung des Vorrangs der Naturalkompensation sehen wir ebenfalls kritisch. Die vorgesehene Zuweisung der Ersatzzahlungen ausgerechnet an den Bund lehnen wir strikt ab und schließen uns insoweit dem Bundesrat an. Der Rechtsrahmen für Verteidigung und Naturkatastrophen muss angepasst werden. Die Resilienz für Krisenfälle ist zu stärken. 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 über das Sondervermögen finanziert werden, sondern auch auf Projekte zu erstrecken, die auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Finanzhilfen des Bundes erhalten. Außerdem brauchen wir vergleichbare Beschleunigungsregelungen auch auf Landesebene. Abschließend noch der Hinweis, dass die kommunalen Spitzenverbände den von CDU/CSU und SPD vorgeschlagenen Änderungsantrag des LuKIFG ausdrücklich begrüßen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Dr. Rohleder, bitte sehr!

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Vielen Dank! Der Gesetzentwurf ist hochproblematisch. Die Zuschreibung des überragenden öffentlichen Interesses für zahlreiche Verkehrsinfrastrukturen ist offensichtlich verfassungswidrig. Art. 20a des Grundgesetzes verpflichtet den Gesetzgeber zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Daher können nicht mit einem einfachen Gesetz andere Interessen im großen Maßstab höher gewichtet werden. Der Gesetzentwurf verzichtet bei zahlreichen Vorhaben auf den ortsnahen Ausgleich der Eingriffe in die Natur und lässt eine Geldzahlung genügen. Damit wird die wichtigste Naturschutzregelung faktisch außer Kraft gesetzt. Nur ein ortsnaher Ausgleich schützt die konkret betroffenen Arten und Ökosysteme. Ersatzgeld kann immer nur stark verzögert wirken. Das hilft den betroffenen Arten und Ökosystemen nicht mehr. Die Ausweitung des vorzeitigen Beginns auf irreversible Maßnahmen führt zu dauerhaften Schädigungen wertvoller Ökosysteme durch im Ergebnis unzulässige Maßnahmen, da die Genehmigungsaussichten vorher nicht einmal oberflächlich geprüft werden müssen. Besonders fatal ist die Kombination mit der Einschränkung des Rechtsschutzes. Zum Beispiel darf die Aussetzung des Sofortvollzugs nicht mehr mit unklarer Finanzierung begründet werden. Das kann dazu führen, dass ein alter Wald vernichtet oder ein Moor trockengelegt wird, obwohl sich der Baubeginn ohnehin um Jahre verzögert und noch unklar ist, ob das Vorhaben überhaupt finanziert wird. Durch die Abschaffung der Raumverträglichkeitsprüfung für zahlreiche Vorhaben müssen großräumige Alternativen für die Gesamttrasse nicht mehr geprüft werden. Dadurch wird häufig nicht mehr die schonendste Variante gewählt werden können. Das betrifft auch die Grundrechte der betroffenen Menschen, wenn Trassen etwa durch Wohngebiete oder durch landwirtschaftliche Flächen führen. Das ist

verfassungsrechtlich mindestens problematisch und kostet massiv Akzeptanz. Es kann sogar zu langwierigen, teuren Planungsänderungen führen, wenn Konflikte erst spät erkannt werden. Auch die Abschaffung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Linienbestimmung für Bundesfernstraßen und die Verzichtsmöglichkeit bei Verkehrs- und Energieinfrastruktur führen zu tieferen Eingriffen in die Natur als erforderlich, da die Auswirkungen nicht mehr genau geprüft werden müssen. Das ist ebenfalls verfassungsrechtlich angreifbar. Ich bezweifle auch, dass der Gesetzentwurf tatsächlich so stark beschleunigt. Im Gegenteil: Er kann sogar zu Verzögerungen führen, unter anderem durch Rechtsunsicherheiten und ein zu spätes Erkennen von Problemen. Zentral für eine Beschleunigung wäre hingegen eine frühe, verbindliche Öffentlichkeitsbeteiligung. Für die Bahn fehlt vor allem eine zuverlässige Finanzierung. Hier werden baureife Vorhaben jahrelang verzögert und sie verteuern sich, da die Mittel nicht frühzeitig freigegeben werden. Aus unserer Sicht bewirkt der Gesetzentwurf eine grundlegende Fehlsteuerung, indem er ausgerechnet den Neubau von Bundesfernstraßen priorisiert, obwohl das Geld nicht einmal für die dringend nötigen Sanierungen ausreicht. Das betrifft über 8.000 Autobahnbrücken. Daher empfiehlt auch der Bundesrechnungshof die Zurückstellung von Aus- und Neubau.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir kommen nun zur ersten Frage-Antwort-Runde. Sie beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Abgeordneter Kölbl, Sie haben das Wort. Fünf Minuten für Fragen und Antworten!

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Frau Dr. Hadamek und Herr Möller, welche Verbesserungen aus dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz haben aus Ihrer Sicht das größte Beschleunigungspotenzial? Vielleicht anhand konkreter Beispiele?

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Das größte Beschleunigungspotenzial sieht die Autobahn GmbH des Bundes zum einen in den Priorisierungen des § 3 Absatz 1 Satz 4 Bundesfernstraßengesetz für Maßnahmen, die wir eins zu eins erneut ohne weiteres Planverstellungsverfahren ersetzen können. Herr Prof. Ewer hat das in seiner Stellungnahme ausgeführt. Wenn man konkret abwägt, ist das rechtlich unbedenklich. Das holt uns aus diesen kleinteiligen naturschutzfachlichen Prüfungen heraus und ermöglicht uns, im Rahmen des Bundesnaturschutzgesetzes Ausnahmen und Befreiungen vorzusehen. Das ist wirklich zu loben und das ist ein großer Motor für die Beschleunigung bei Fernstraßenprojekten, gerade im Brückenmodernisierungsprogramm. Zum anderen wird in § 1 Absatz 3 Fernstraßenausbaugesetz priorisiert, zuzüglich des Abwägungsvorrangs. Diese beiden Akzente bringen den größten Nutzen. Wir begrüßen weiterhin, dass mit der Streichung des § 4 Satz 4 der Denkmalschutz entfällt. Wir brauchen also keine formellen denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen mehr für unsere Straßen. Raumverträglichkeitsprüfungen sind noch zu nennen. Das ist ein guter Kompromiss mit der Widerspruchsmöglichkeit, die aber auch wieder ein Hemmnis darstellt. Dazu kommen die Linienbestimmungen und Ersatzzahlungen als gleichwertige Kompensationsmaßnahmen. Das ist auch für uns sehr wichtig. Last but not least: § 17 Absatz 2 Fernstraßengesetz. Der Wegfall der Reversibilität und der positiven Prognoseentscheidung wird dieses Instrument hoffentlich noch mehr zum Einsatz bringen. Danke!

Alexander Möller (VDV): In Ergänzung dazu das überragende öffentliche Interesse. Eine weitere Beschleunigungswirkung haben aus unserer Sicht: die Erleichterung von Genehmigungsverfahren durch die Vereinfachung von UVP-Pflichten, die Gleichstellung von Realkompensation mit dem umstrittenen Ersatzgeld und die Erweiterung des Katalogs planrechtsfreier Maßnahmen. Außerdem sind zu nennen die, wenn auch nur weitestgehend, erreichte Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren und schließlich die Straffung von Raumordnungsverfahren durch die Auflösung von Verfahrensdoppelungen.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich würde nachfragen. Herr Möller, vielleicht können Sie noch konkrete Infrastrukturmaßnahmen, zum Beispiel die Elektrifizierung von Bahnsteigen oder die Digitalisierung, benennen, die sich heute besonders häufig durch solche Verfahren verzögern? Wie hoch wäre nach Ihrer Einschätzung der Zeitgewinn?

Alexander Möller (VDV): Der Zeitgewinn ist eine schwierige, aber völlig berechtigte Frage. Wir haben Projekte, wie die S-Bahn Hamburg, da haben wir heute zwanzigjährige Verfahren. Insofern werden wir keinen Zeitgewinn von Monaten benennen, den Sie uns dann vorhalten. Aber nehmen wir das Beispiel „Elektrifizierung Chemnitz–Leipzig“: Das Projekt ist von allen gewollt. Daher kann man vor

dem Hintergrund des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, wenn es wie vorgeschlagen kommt, auf eine Reihe von heute verpflichtenden Maßnahmen verzichten. Das bedeutet umgekehrt, dass man bei umstrittenen Maßnahmen mehr Instrumente zur Verfügung hat. Der Instrumentenkasten dieses Gesetzes ist groß genug, um optimale Verbesserungen zu erreichen. Daher ist auch § 18 AEG als Ausweitung der Anwendungsfälle für uns zentral.

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Herr Dr. Ritgen, Sie hatten vorhin einige Punkte aufgezählt, die Sie kritisch sehen. Vielleicht zählen Sie zwei, drei Punkte auf, bei denen Sie sich durch den Gesetzentwurf eine weitere Beschleunigung wünschen würden?

Dr. Klaus Ritgen (BVkom): Eine noch bessere Digitalisierung wäre aus unserer Sicht wichtig. Insbesondere relevant wäre auch die bessere Zusammenarbeit mit den kommunalen Behörden, das habe ich schon angedeutet. Da kann man sicherlich auch noch einiges machen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion hat Herr Bochmann das Wort.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Ich möchte mich bei den Sachverständigen bedanken, dass sie uns in unserer parlamentarischen Arbeit unterstützen. Die Stellungnahme von Kapitän Collée macht sehr deutlich, dass die Bundeswasserstraßen ein oft unterschätzter, aber zentraler Bestandteil unserer Verkehrsinfrastruktur sind. Nach einigen Besuchen bei Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern im vergangenen Jahr haben wir die Erkenntnis gewonnen, dass auf der Wasserstraße ein Kapazitätszuwachs um bis zu 50 Prozent möglich wäre, wenn man diesen denn nutzen würde. Wenn man die Bundeswasserstraßen entsprechend ausbauen würde, hätten wir dort ein großes Potenzial, um Massengüter zu transportieren. Dazu gehören natürlich auch Container. Sie sichern Wertschöpfungsketten in Milliardenhöhe, ermöglichen energieeffiziente Massentransporte und entlasten gleichzeitig Straßen und Schienen. Es besteht aber eine strukturelle Schieflage. Während andere Verkehrsträger massiv ausgebaut werden sollen, besteht bei den Wasserstraßen eine erhebliche Finanzierungslücke. Viele Schleusen und Wehre haben ihre technische Lebensdauer längst überschritten. Dabei zeigen Beispiele wie der Albert-Kanal in Belgien, dass durch relativ gezielte Maßnahmen, wie höhere Brücken oder leistungsfähige Schleusen, erhebliche Kapazitätssteigerungen in einer bestehenden Infrastruktur möglich sind. Vor diesem Hintergrund habe ich einige Fragen an Kapitän Collée. Erstens: Am Beispiel des Albert-Kanals in Belgien zeigen Sie, dass bereits durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen rund 25 Prozent mehr Transportkapazität erreicht wurden. Welche konkreten Projekte in Deutschland würden aus Ihrer Sicht eine ähnliche Wirkung erzielen? Zweitens: Wo sehen Sie Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern, die einem ganzheitlichen Verkehrskonzept für Deutschland zugutekämen?

Jürgen Collée: Ich habe das in meiner schriftlichen Stellungnahme dargestellt und gerade den Albert-Kanal als signifikantes Beispiel angeführt. Der Ausbau des Albert-Kanals dauerte von 2009 bis ungefähr 2025 und wurde mit TEN-Mitteln unterstützt. Alle Brücken wurden komplett erneuert und auf eine Höhe gebracht, um mit vier Lagen Containern fahren zu können. Jeder Container entspricht einem Lastwagen. Die Stellungnahme enthält eine Aufstellung dazu. Es wird mit Koppelverbänden gefahren, die 192 Container enthalten. Wenn ich mir in Deutschland solche Projekte ansehe, zum Beispiel den Hafen von Wilhelmshaven: Dieser Hafen hat einen unheimlichen Zuwachs an Containern. Bis jetzt tragen die Bahn und der Lastwagen die Hauptlast, ein Anschluss für die Binnenschifffahrt ist nicht vorhanden. 17 Kilometer entfernt, in Bremerhaven, gibt es bereits zweimal pro Woche eine Binnenschifffahrtslinie bis Wolfsburg. Die Brücken über die Kanäle sind größtenteils marode. Und sie müssten eigentlich das heute übliche Maß von 5,20 Metern aufweisen. Wenn man hingegen drei Lagen Container transportieren wollte, müssten es 7,15 Meter sein, bei vier Lagen 9,10 bis 9,15 Meter. Wenn diese Maße bei einer Erneuerung konsequent angehoben würden, wäre die Schifffahrt auch in der Lage, zusammen mit der Bahn die Verkehre auszubauen. Wir müssen auch den Wettbewerb zu den ARA-Häfen, also Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, sehen. Containerschiffe, die zum Beispiel nach Hamburg fahren, entladen zunächst in Rotterdam einen ganzen Teil der Container, damit sie überhaupt bis Hamburg kommen. Wir haben aber eigentlich einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, der aber nicht ausgelastet ist, obwohl sich die Verladung bzw. die Abfuhr von Containern mittlerweile verdoppelt hat. Und da käme das Schiff ins Spiel. Weitere Möglichkeiten ergäben sich, wenn auf dem Mittellandkanal und in der

Folge auf der Weser die Brücken erneuert würden. Auch die Schleusen befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Sie sind sehr baufällig und stammen zum Teil noch aus der Kaiserzeit, wie auch der Mittellandkanal.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste hat Kollegin Troff-Schaffarzyk für die SPD-Fraktion das Wort.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Vielen Dank an alle Sachverständigen! Frau Dr. Kaden, ich würde zwei Punkte noch einmal aufgreifen, die Sie schon angesprochen haben. Das eine ist, Sie haben gerade über die planrechtsfreien Vorhaben in § 18 Absatz 1a AEG geredet. Sie schlagen in Ihrer Stellungnahme vor, diesen Katalog unter anderem um digitale Leit- und Sicherungstechnik und die Errichtung von Ladeinfrastruktur zu ergänzen. Vielleicht können Sie dem Ausschuss noch einmal erläutern, inwieweit gerade diese Ergänzungen zum Erfolg der geplanten Hochleistungskorridore und des Deutschlandtaktes beitragen und ihn auch absichern können? Warum ist hierbei die Überwindung der sogenannten „Einzelmaßnahmen-Doktrin“ durch eine gesetzliche Klarstellung zur Bündelung von Maßnahmen so entscheidend für die Baupraxis? Meine zweite Frage zielt auf die Stichtagsregelung, die Sie auch in Ihrem Eingangsstatement angesprochen haben. Wir wissen alle, dass die Planungsschleifen, die entstehen, wenn sich die Sach- oder Rechtslage während des laufenden Verfahrens ändern, hinderlich sind. In Ihrer Stellungnahme fordern Sie eine konsequente Stichtagsregelung in § 18g AEG. Wie massiv sind denn die zeitlichen und finanziellen Auswirkungen von nachträglichen Umplanungen für die Deutsche Bahn aktuell? Warum ist für Sie eine gesetzliche Fixierung des Beurteilungszeitpunktes auf den Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung ein notwendiger Schritt? Vielen Dank!

Dr. Nina Kaden (DB AG): Zunächst möchte ich für die Planrechtsfreiheit insgesamt werben. Sie wirkt sich nicht nur positiv auf die Hochleistungskorridore oder den Deutschlandtakt aus, sondern auf alle Baumaßnahmen. Ganz konkret zur Frage nach der digitalen Leit- und Sicherungstechnik: Die wird jetzt schon vom Gesetz erfasst. Wir setzen uns dafür ein, dass die analoge Leit- und Sicherungstechnik umfassend planrechtsfrei wird. Die gibt es ja auch immer noch. Die Hochleistungskorridore sind schnell angeplant worden. Bei den späteren Korridoren stellt sich nun aber die Frage, ob diese planrechtsfrei umgesetzt werden können. Wenn das nicht geht, fallen sie aus den Hochleistungskorridoren heraus. Dann können wir mit den Korridoren nicht so viel machen, da die Zeit einfach nicht vorhanden ist. Zur Ladeinfrastruktur: Die Umstellung alter Dieselzüge auf Akkutriebwagen ist im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vereinbart. Das zahlt auch auf die Pünktlichkeit ein. Wir wünschen uns, dass alle Maßnahmen der Ladeinfrastruktur planrechtsfrei sind und nicht nur einzelne Oberleitungsinseln. Ganz konkret: Die Projektstrecke Erfurt–Ilmenau wird nicht fristgemäß 2028 in Betrieb gehen können, wenn solche Projekte nicht planrechtsfrei gestellt werden. Zur Einzelmaßnahme: Die gesetzliche Voraussetzung, dass die planrechtsfreie Maßnahme eine Einzelmaßnahme sein muss, führt bei ganz vielen Vorhaben, die eigentlich planrechtsfrei wären, doch zur Planrechtspflicht, da sie technisch eine andere Maßnahme bedingen. Bei einem elektronischen Stellwerk muss zum Beispiel ein Bahnübergang geändert werden. Dadurch fällt das ganze Projekt aus der Planrechtsfreiheit heraus und kann nicht mehr so schnell umgesetzt werden. Bei Lärmschutzwänden oder Verlängerungen von Bahnsteigen ergibt sich oft das gleiche Problem. Notwendige kleinere räumliche Maßnahmen, wie eine Gleisverlegung oder ein Signal, führen dazu, dass die Gesamtmaßnahme unter das Planrecht fällt. Ganz kurz noch zur Stichtagsregelung: Wir haben leider keine belastbaren Durchschnittswerte. Wenn sich die Zugzahlen ändern und wir einen neuen Schall- und Erschütterungsschutz herstellen müssen, rechnen wir mit einem bis zwei Jahren. § 18g AEG hilft uns da nicht, da er die Erschütterung nicht abdeckt. Wenn aber richtige Infrastrukturmaßnahmen aufgrund neuer Zugzahlen verändert werden müssen, können das vier Jahre werden. Bei Umweltbelangen, wenn etwa neue Schutzbedarfe oder neue Kartierungen erforderlich sind, entstehen auch ein bis zwei Jahre Verzögerung. Eine weitere Frage war, warum man die Offenlage als Zeitpunkt nehmen soll. Das ist einfach der juristisch sauberste und auch der fairste Weg. Die Betroffenen erfahren, wenn das Projekt publik wird, dass es eine bestimmte Reife hat, und können auch absehen, was auf sie zukommt. Daher ist das der Zeitpunkt, den wir favorisieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Frau Abgeordnete Michaelsen das Wort. Bitte sehr!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es wurden jetzt schon sehr viele Detailfragen angesprochen. Ich würde gerne noch einmal zu einer Gesamteinschätzung zurückkommen. Es hat zu dem Gesetz sehr deutliche Kritik sowohl vom Sachverständigenrat für Umweltfragen als auch von Umwelt- und Naturschutzverbänden gegeben. Frau Dr. Rohleder, wie verändert dieser Gesetzentwurf das Verhältnis zwischen Verkehrsinfrastrukturplanung und dem Natur- und Umweltschutz? Warum ist das verfassungsrechtlich bedenklich?

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Vielen Dank! Der Gesetzentwurf dreht, bezogen auf die gegenwärtige Rechtslage, das Verhältnis zwischen der Verkehrsinfrastrukturplanung und dem Natur- und Umweltschutz mehr oder weniger um. Derzeit sind alle betroffenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Dabei haben die Interessen, die im Grundgesetz unter besonderem Schutz stehen, wie der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, aber auch Grundrechte wie das Eigentum, ein besonderes Gewicht. Wenn ein überragendes öffentliches Interesse für die Verkehrsinfrastruktur festgestellt wird, dreht man dieses Verhältnis um. Das ist mit dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in Artikel 20a Grundgesetz nicht vereinbar. Der Gesetzgeber hat zwar einen weiten Spielraum für Abwägungen, aber er darf die Gewichte nicht ins Gegenteil drehen. Selbst wenn man den Aspekt der Sicherheit mit diesen besonderen Schutzgütern in die Abwägung einbezieht, muss man berücksichtigen, dass der Klimawandel und der Verlust der Biodiversität zu den größten Sicherheitsrisiken gehören. Auch da liegt ein besonderes Gewicht auf der Sicherheit. Daher kann man diese Güter nicht einfach umgekehrt gewichten, sondern muss sie in einen Ausgleich bringen. Hinzu kommt, dass der Gesetzentwurf dazu führt, dass die Eingriffe in die Natur und in andere Grundrechte nicht mehr auf das erforderliche Maß beschränkt werden, da die verfahrensmäßigen Schutzvorkehrungen durch eine frühe Raumverträglichkeitsprüfung und eine Umweltverträglichkeitsprüfung stark eingeschränkt werden.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Kann der Gesetzgeber einfach Vorhaben in das überragende öffentliche Interesse stellen? Frau Dr. Rohleder, vielleicht können Sie dazu etwas ausführen? Und Frau Dr. Heß, wenn Sie danach etwas ergänzen mögen?

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Der Gesetzgeber ist an die Verfassung gebunden und kann deshalb nicht beliebig andere Güter mit einem überragenden öffentlichen Interesse versehen und sie höher gewichten als Interessen, die mit einem besonderen Schutz im Grundgesetz versehen sind. Selbst gleichrangige Güter sind nach allgemeinen verfassungsrechtlichen Grundsätzen so abzuwägen, dass allen Interessen möglichst gut zur Geltung verholfen wird. Man kann nicht einfach einem Interesse immer den Vorrang geben, schon gar nicht in diesem großen Maßstab, für Infrastrukturen von diesem Ausmaß, mit diesem Flächenbedarf. Es handelt sich eben nicht nur um eine punktuelle Maßnahme, bei der man sagt: Genau dieses eine Stückchen Autobahn an dieser Stelle ist ganz zentral. Es sind hingegen sehr viele Bundesfernstraßen und Bahntrassen betroffen. Danke!

Dr. Franziska Heß: Ich würde es ähnlich einschätzen wie Frau Dr. Rohleder. Es gibt das Willkürverbot in Artikel 3 Absatz 1 Grundgesetz. Der Gesetzgeber darf wesentlich Ungleiches nicht ohne sachlichen Grund gleichbehandeln. Wenn wir uns anschauen, was bisher im überragenden öffentlichen Interesse steht, hat das Ganze ursprünglich mit § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) in Reaktion auf eine Einzelentscheidung des Verwaltungsgerichts Gießen begonnen. Das hatte entschieden, dass eine einzelne Windkraftanlage nicht im öffentlichen Interesse steht. Es ergab sich dann die Folgefrage: Wie ist das denn, wenn eine Windkraftanlage beispielsweise artenschutzrechtliche Bedenken hervorruft? Es muss doch klargestellt sein, dass diese Anlage auch im öffentlichen Interesse steht. Das hat der Gesetzgeber mit der Zuerkennung des überragenden öffentlichen Interesses aus Klimaschutzgründen, richtigerweise in § 2 EEG, gelöst und damit sichergestellt, dass sich eine Windkraftanlage im Zweifel auch gegen Umweltbelange durchsetzen kann, da sie dem Ziel des Klimaschutzes dient. Wenn das jetzt aber inflationär Vorhaben betrifft, die ohnehin schon in einem hohen öffentlichen Interesse stehen, hat der Gesetzgeber nichts gewonnen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster für die Fraktion Die Linke Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Sehr geehrte Sachverständige, vielen Dank für Ihre Stellungnahmen und auch für die Statements, die bei der Vorbereitung dieses Gesetzentwurfs sehr geholfen haben. Meine erste Frage geht auch an Frau Dr. Heß. Wir

waren jetzt schon beim Thema „überragendes öffentliches Interesse“. Für Schienenprojekte und sogenannte Engpassbeseitigungen an Autobahnen wurde es bereits vor knapp drei Jahren eingeführt. Können Sie Ihre Erfahrungen aus diesem Bereich schildern? Inwieweit hat das tatsächlich zu einer Beschleunigung geführt?

Dr. Franziska Heß: Zu der Frage, inwieweit das tatsächlich beschleunigt, sollten Sie vielleicht die Autobahn GmbH oder auch die Deutsche Bahn befragen. Meines Wissens gibt es für kein Beschleunigungsgesetz seit den Neunzigerjahren so etwas wie eine Evaluation. Wir wissen nur: Seit dem ersten Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz von 1991 hat sich eine Beschleunigungsnovelle an die nächste gereiht. Die Mittel waren immer dieselben: Verfahrensstandards zurückfahren, Beteiligungsrechte kürzen und Rechtsschutz erschweren. Seit Neuestem fängt man an, auch an das materielle Recht heranzugehen. Das Ergebnis ist klar: Bisher ist keine Beschleunigung der Verfahren durch die getroffenen Maßnahmen erkennbar. Nochmal zum überragenden öffentlichen Interesse: Ich finde es schade, dass der Gesetzgeber mit der inflationären Ausweitung des Begriffs die Vorrangwirkung solcher Vorhaben wieder dadurch beseitigt, dass er alle möglichen Vorhaben in ein solches überragendes öffentliches Interesse stellt. Es sind weder die Planungskapazitäten aufseiten der Gutachter noch die behördlichen Kapazitäten vorhanden, um alles gleichzeitig zu beschleunigen. Wir brauchen stattdessen eine sinnvolle Priorisierung, und die sollte nicht allein beispielsweise den Fünf-Jahres-Plänen der Autobahn GmbH überlassen bleiben. Es kommt noch ein weiterer Gesichtspunkt dazu: Speziell im Arten- und Habitatschutzrecht wird mit dem überragenden öffentlichen Interesse das Regel-Ausnahme-Verhältnis für die Erteilung von Ausnahmen auf den Kopf gestellt. Die artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Absatz 7 Bundesnaturschutzgesetz und auch die FFH-Abweichungsprüfung nach § 34 Absatz 3 setzen ein überwiegendes öffentliches Interesse voraus. Das liegt künftig kraft Gesetzes vor, ohne dass die Behörde eine eigenständige Einzelfallbegründung in Bezug auf das Vorhaben geben müsste. Nicht mehr die Zulassung, sondern die Versagung der Zulassung bedarf jetzt einer besonderen Rechtfertigung. Die Behörde hat in diesen Fällen auch eine besondere Substantiierungslast, das haben Gerichte bereits entschieden. Es ist völlig offen, ob der EuGH diese Präwirkung des Vorhabens gegenüber dem Artenschutz akzeptieren wird. Denn das Unionsrecht verlangt, dass die habitatschutzrechtliche Abwägung ergebnisoffen zu führen ist. Ein weiterer Punkt kommt noch hinzu: Mit dieser Vorrangregelung werden auch die Enteignungsmöglichkeiten zulasten der Land- und Forstwirte, die die betroffenen Flächen bewirtschaften, erheblich ausgeweitet. Auch das ist mit Artikel 14 Grundgesetz nur bei hinreichender Rechtfertigung vereinbar. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat daher zutreffend empfohlen, das überragende öffentliche Interesse tatsächlich auf die Sanierung maroder Infrastruktur zu beschränken und klimaschutzdienliche Schienenprojekte entsprechend zu fördern. Der Begriff sollte wieder auf das zurückgeführt werden, wofür er geschaffen wurde, nämlich die Bewältigung existenzieller Herausforderungen. Dass das überragende öffentliche Interesse in der Praxis nicht hilft, zeigt im Übrigen auch das von Herrn Müller angeführte Beispiel der Bergshäuser Brücke. Dort wäre man möglicherweise schon weiter, wenn nicht Vorhabenträger und Planungsbehörden die Vorzugsvariante entgegen raumordnerischer Vorplanung immer wieder geändert hätten. Wenn man sich auf eine Sanierung der Brücke im Bestand konzentriert hätte, wäre man viel weiter. Jetzt ist man gerade dabei, eine neue Variante, ohne Sanierung im Bestand, in die Planfeststellung zu bringen. Die zerschneidet neue Räume, nimmt FFH- und Vogelschutzgebiete in Anspruch und enteignet Landwirte in einem Umfang, der an die Existenzgefährdung grenzt. Man ändert auch mit der Einführung des überragenden öffentlichen Interesses nicht, dass diese Verfahren einfach lange dauern.

Vorsitzender: Damit ist die erste Runde zu Ende. Wir steigen direkt in die zweite Frage-Antwort-Runde ein und beginnen wieder mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Abgeordneter Kölbl!

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Herr Prof. Ewer, welche Bedeutung hat das überragende öffentliche Interesse aus rechtlicher Sicht? Und welche weiteren Maßnahmen zur Beschleunigung sehen Sie?

Prof. Dr. Wolfgang Ewer: Vielen Dank! Ich habe es vorhin schon gesagt: Das ist eine Abwägungsdirektive, die im Rahmen der fachplanerischen Abwägung von vornherein ein Prä schafft für den dadurch begünstigten Belang. Das haben wir auch in anderen Bereichen. Wir haben Abwägungsdirektiven, die früher auch als Optimierungsgebote bezei-

chnet wurden. Das ist als solches zulässig und unzweifelhaft. Im Bereich des Habitat- und Artenschutzes ist dieser Mechanismus nicht eins zu eins anzuwenden, da dort eine einzelfallbezogene Abwägung des Vorhabensinteresses mit dem Integrationsinteresse des jeweiligen Gebietes unionsrechtlich vorgeschrieben ist. Das habe ich auch in meiner schriftlichen Stellungnahme dargelegt. Trotzdem hat eine solche Gewichterhöhung auch dort eine bestimmte Bedeutung, da sie dazu führt, das Gewicht des Vorhabensinteresses auch im Rahmen dieser einzelfallbezogenen Abwägung zu stärken.

Zur zweiten Frage: Was kann man machen? Ich würde gerne auf etwas zurückkommen, was Herr Dr. Ritgen gesagt hat und was ich teile: Es wird immer viel auf das Verfahrensrecht geschimpft, das an allem schuld sei. Nach meiner dreißigjährigen Erfahrung ist das überhaupt nicht der Fall. Wir haben ein funktionsfähiges, flexibles Verfahrensrecht. Das Problem besteht im materiellen Recht. Wir haben ganz große Unsicherheiten. Ich hatte ein Projekt in Hamburg, ein großes Kraftwerk, da gab es eine Verbandsklage. Das OVG hat gesagt, FFH-rechtlich sei das alles in Ordnung, wasserrechtlich nicht. Wir sind in die Revision gegangen. Dann ist die Revision zum Ruhen gebracht worden, weil ein Verfahren zur Elbvertiefung, an dem ich auch beteiligt war, dem EuGH vorgelegt wurde. Der EuGH hat nach knapp zwei Jahren entschieden und wir dachten, die Sache geht jetzt weiter. Zwischenzeitlich hatte die Kommission ein FFH-rechtliches Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Ich war auch an dem Verfahren beteiligt. Das dauerte überdurchschnittlich lange. Es wurden drei Grundsatzfragen aufgeworfen. Ich will Sie nicht weiter mit den Einzelheiten langweilen. Das Verfahren dauerte insgesamt elf Jahre. Das ist aus meiner Sicht ein gutes Beispiel und geht genau in die Richtung, die Herr Dr. Ritgen angesprochen hat: die Vereinfachung des materiellen Rechts. Es geht nicht um die Reduzierung von Umweltstandards, sondern darum, sie so zu schaffen, dass sie einfach und rechtssicher anzuwenden sind, so wie bei § 45b Bundesnaturschutzgesetz. Hier hat man Standards für bestimmte Entfernungen eines Brutplatzes von einer Windenergieanlage, bei denen man im Regelfall davon ausgeht, dass keine signifikante Erhöhung der Tötungsgefahr besteht. Man muss also nicht für jede Anlage eine Vegetationsperiode lang ein Gutachten erstellen. Hinterher entscheidet dann der EuGH, das sei aber die falsche Methode gewesen. Man fängt noch einmal an. Unglücklicherweise erhält man das Urteil im April, wenn die Vegetationsperiode schon angefangen hat, und es verschiebt sich wieder alles um ein Jahr. Das ist ein gutes Beispiel. Man muss viel stärker in diese Richtung denken. Dieses Beispiel verstößt aber gegen den Grundsatz des EuGH, dass Artenschutz nicht Populationsschutz, sondern Individuenschutz ist. Solange die Kommission stillhält, wird es vielleicht gut gehen, aber wahrscheinlich wird es langfristig nur bei einer Änderung des Unionsrechts haltbar sein. Aber das, meine Damen und Herren, ist nach meiner Erfahrung der einzige Weg, wie wir die Probleme beseitigen. Sie sind zum größten Teil nicht in irgendwelchen Verfahrensvorschriften zu suchen, sondern in den Schwierigkeiten des materiellen Rechts. Dort muss eine deutliche Erleichterung geschaffen werden. Wir müssen leider realistisch sagen, dass es dieses Haus nur beschränkt in der Hand hat, nämlich nur über den Spielraum, den das Unionsrecht lässt. Gerade in den vier Bereichen Habitatschutzrecht, Artenschutzrecht, Wasserrecht und UVP werden die Weichen in Brüssel gestellt. Vielen Dank!

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Frau Dr. Hadamek, warum fordern Sie, das überragende öffentliche Interesse für den Verkehrsträger Straße weiter auszuweiten?

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Die Priorisierung hat auch eine klarstellende Funktion gegenüber dieser Abwägungsdirektive, die Prof. Ewer genannt hat. Es ist wichtig, dass alle Infrastrukturen von dieser Priorisierung abgedeckt werden und keine mit ihren Projekten dahinter zurückfällt. Deshalb bitten wir Sie, sich noch einmal § 1 Absatz 3 Fernstraßenausbaugesetz anzuschauen und dort eine größere Kongruenz mit dem Finanzierungs- und Realisierungsplan herzustellen. Wenn man dort das Kriterium der Engpassbeseitigung herausnähme, könnte man eine größere Kongruenz erreichen. Das hätte auch die gewünschte beschleunigende Wirkung. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion hat Abgeordneter Giersch das Wort.

Abg. **Alexis L. Giersch** (AfD): Ich habe zwei Fragen an Herrn Müller. Es geht mir um Ihre Erfahrungen mit Infrastrukturprojekten und wo die größten Verzögerungen dabei entstehen. Sind das entweder die Planungs- und Genehmigungsverfahren selbst oder

werden die größeren Verzögerungen durch Klagen im Anschluss verursacht, also insbesondere auch die Verbandsklagen? Halten Sie das derzeitige Verbandsklagerecht für ausgewogen oder sehen Sie hier speziellen Reformbedarf? Vielen Dank!

Tim-Oliver Müller (HDB): Vielen Dank! Zu dem ersten Teil Ihrer Frage muss ich ehrlich sagen: Wir haben meistens erst mit den Projekten zu tun, wenn diese ganzen Fragen schon behandelt wurden. Daher ist vielleicht jemand anderes in der Runde besser geeignet, das zu beantworten. Ich möchte an der Stelle Herrn Prof. Dr. Ewer noch einmal zustimmen. Sie haben es richtig auf den Punkt gebracht: Wir bewegen uns hier in der formellen Vereinfachung von Verfahren. Und die Punkte, die in dem Gesetz aufgeworfen werden, sind alle richtig. Morgen wäre übrigens ein guter Zeitpunkt, auf europäischer Ebene auch die materiellen Rechtsänderungen anzusprechen, denn morgen sitzen die Umweltministerinnen und -minister im Rat zusammen. Dort könnte man Themen wie Stichtagsregelungen, was auch Frau Dr. Kaden angesprochen hat, einbringen. Das ist in der Tat ein europarechtliches Thema. Und dazu würden auch das Verbandsklagerecht und Straffungen gehören. Danke!

Abg. **Alexis L. Giersch** (AfD): Dann richte ich die Frage noch einmal an Frau Dr. Hadamek. Wo sehen Sie die größten Verzögerungen: Eher in den Planungs- und Genehmigungsverfahren oder bei Klagen durch die Verbände im Anschluss?

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Wir sehen große Verzögerungen bei den Klagen der Umweltverbände. Sie führen selten zu großen Gewinnen für die Umwelt, sondern oft zu Verzögerungen. Die Planfeststellungsbeschlüsse bleiben in Kraft. Für den Umweltschutz kommt nichts heraus. Die Projekte, mit denen wir in die Planfeststellung gehen, sind ganz komplexe Verfahren, Einsparmöglichkeiten liegen da nicht mehr in unserer Hand. Danke!

Abg. **Alexis L. Giersch** (AfD): Ich habe noch eine Frage an Frau Dr. Kaden. In anderen Ländern, zum Beispiel in Dänemark, werden für Infrastrukturprojekte frühzeitig projektbezogene Parlamentsgesetze erlassen. Ich weiß nicht, ob Sie das Verfahren kennen. Falls ja, würde mich interessieren, ob Sie glauben, dass ein solches Modell auf Deutschland übertragbar wäre und ob Sie es für wünschenswert halten. Vielen Dank!

Dr. Nina Kaden (DB AG): Ich kenne das dänische Modell nicht. Ich kenne das bei uns Ende 2023 abgeschaffte Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Mit dem waren wir alle höchst unzufrieden. Einzelne Projekte sollten per Gesetz vom Bundestag beschlossen bzw. zugelassen werden. Das war ein unglaublicher Entschleuniger. Das würden wir uns nicht wieder wünschen.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Ich habe noch eine Frage an Herrn Collée. Wie sehen Sie vor allem das Verhältnis Bahn/Schifffahrt in Bezug auf Brücken im § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz?

Jürgen Collée: Das ist manchmal sehr kritisch. Man kann gelegentlich schon den Eindruck gewinnen, die Brücken der Bahn stünden der Schifffahrt extra im Weg. Entschuldigung, dass ich das so hart sagen muss. Aber im Allgemeinen sind die Brücken der Bahn – ich muss es einfach so sagen – die schlechtesten Brücken, die wir haben. Ich nehme nur den Rhein-Herne-Kanal. Der ist 45 km lang und weist ca. 115 Brücken auf. Davon sind 40 Prozent Bahnbrücken, wovon mindestens 20 Prozent wegkönnten. Das würde schon sehr erleichtern. Bei den restlichen Brücken weiß ich nicht, ob sie noch lange halten. Darf ich kurz noch eine Anmerkung machen? Zum Naturschutz: Ich will Ihnen zwei Beispiele nennen. Einmal das Altmühltal mit dem Main-Donau-Kanal und die Mosel. Beides sind sehr schöne Landschaften. Aber die sind erst so schön geworden, nachdem sie als Schifffahrtsstraße ausgebaut wurden. Das ist heute der Standard der Natur.

Vorsitzender: Als Nächster ist Kollege Vöpel für die SPD-Fraktion dran.

Abg. **Dirk Vöpel** (SPD): Vielen Dank an die Sachverständigen! Herr Müller hat zum Ende seines Eingangsstatements die Digitalisierung angesprochen. Jetzt würde ich mich freuen, ihm die Gelegenheit zu geben, das vielleicht noch weiter auszuführen. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass dort große Beschleunigungen möglich sind. Danke!

Tim-Oliver Müller (HDB): Vielen Dank! Wir reden seit 20 Jahren von Digitalisierung. Wir träumen auch davon. Aber irgendwo warten wir auf den Kulturwandel, bis die Digitalisierung wirklich kommt. Mit diesem Gesetz gehen wir einen Schritt. Das heißt, wir haben wirklich relevante Regelungen: elektronische Kommunikation und Veröffentlichung, digitale Beteiligungsverfahren und zentrale Antrags- und Beteiligungsportale. Das halte ich für

enorm wichtig. Ich kenne die Kritik, die auch Frau Dr. Heß erwähnt hat, dass wir dadurch nicht alle Menschen erreichen. Wenn man aber ChatGPT bemüht und fragt, wie viele Menschen in diesem Land momentan noch nicht von einem Internetanschluss profitieren, liegt man bei gerade einmal drei Prozent. Daher geht es eher darum, Enabling zu betreiben, also diese drei Prozent noch abzuholen, als darum, nicht auf Digital-Only umzustellen. Denn Digital-Only sollte eigentlich der Standard sein. Wir haben den Wunsch, das sogar noch auszuweiten. Allein die Kommunikation und die Beteiligungsverfahren zu digitalisieren, reicht nicht aus. Wir müssen auch die Schnittstelle zur eigentlichen technischen Planung und zur technischen Bauausführung herstellen. Wenn man die Verfahren digitalisieren würde, beispielsweise mit Georeferenzierungen, also bei Planfeststellungsverfahren in allen Genehmigungs- und Planungsabschnitten digitale Geländemodelle einbeziehen würde, hätte man eine ideale Grundlage für das sich anschließende Ausschreibungsverfahren. Wir reden im Bausektor seit 15, 20 Jahren von Building Information Modelling (BIM). Ich kann es nicht mehr hören. Das ist fast schon wieder eine abgehangene Technologie, denn alle um uns herum in Europa wenden sie an. In Deutschland reden wir nach wie vor nur darüber. Würden wir jetzt den mutigen Schritt wagen, neben der Beteiligung auch die Vorbereitungen für das digitale Geländemodell und am Ende auch für die Ausschreibung und die Bauausführung einzuführen, würden wir einen großen Schritt gehen. Vielleicht könnte man sogar auch so etwas wie Predictive Maintenance einbeziehen, also die Vorausberechnung, mit welcher Verkehrsbelastung eine Brücke irgendwann ersetzt werden muss. Ich würde mir wünschen, dass dafür im Gesetz noch die Grundlage geschaffen wird. Es handelt sich um einen Teil einer Prozesskette, und wenn wir die Voraussetzungen für die sich anschließenden Teile dieser Kette nicht schaffen, hätten wir Potenzial verschenkt.

Abg. **Dirk Vöpel** (SPD): Ich habe Sie jetzt so verstanden, dass Sie auch gerne eine verkürzte Übergangsfrist hätten, damit das nicht, so wie es meistens üblich ist, von Jahr zu Jahr weitergeschoben wird. Wie sehen Sie denn die Länder und Kommunen aufgestellt, um dem auch nachzukommen? Kurze Übergangsfristen sind gut, es muss natürlich auch funktionieren.

Tim-Oliver Müller (HDB): Das ist immer ein „Henne-Ei-Problem“. Wer ist der Erste, der sich bewegt, und wer zieht am Ende nach? Wir sind in einem föderalen System. Aber Technik ist an der Stelle nicht mehr das Problem. Die Technik ist überall vorhanden, Software wie Hardware. Wenn man aber digitale Verfahren nicht verbindlich einführt, wer passt sich dann an? Ich erlebe das auch bei uns, wenn es darum geht, Building Information Modeling in den Projekten einzusetzen. Wir sähen es gerne, dass ab morgen die Autobahn GmbH oder die Deutsche Bahn nur noch in BIM ausschreiben würden. Dann würden nämlich auch die Unternehmen, die sich bislang noch nicht auf den Weg gemacht haben, endlich die nötigen Investitionen tätigen. Und so ist es am Ende auch bei Ländern und Kommunen. Die werden sich erst umstellen, wenn es eine Vorschrift gibt, denn sie haben so viel anderes zu tun. Manchmal hilft ein wenig Top-down.

Abg. **Dirk Vöpel** (SPD): Wir haben die Kommunen ja hier am Tisch sitzen. Herr Dr. Ritgen, vielleicht können Sie Ihre Einschätzung dazu geben? Es kommt häufiger vor, dass fünf Kommunen fünf verschiedene Softwarelösungen zum gleichen Problem haben.

Dr. Klaus Ritgen (BVkom): Genauso ist es! Deshalb sprechen wir uns in unserer schriftlichen Stellungnahme auch für vorgegebene einheitliche Standards im Bereich der „XPlanung“ aus. Das wäre ausgesprochen hilfreich. Das Thema wäre dann auch konnexitätsrelevant, also müssten die Länder es bezahlen. Das ist eines der größten Hemmnisse. Sie wissen alle, dass die kommunale Finanzsituation so dramatisch ist wie überhaupt noch nie in der Geschichte der Bundesrepublik. Daher brauchen wir diese Unterstützung: mehr Verbindlichkeit und Vorgaben für einheitlichere Fachverfahren. Da rennen Sie bei uns offene Türen ein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich darf an dieser Stelle noch die Kolleginnen und Kollegen aus den mitberatenden Ausschüssen begrüßen. Es sind einige heute hier. Und für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat nun Kollegin Julia Schneider das Fragerecht. Bitte sehr!

Abg. **Julia Schneider** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Wir haben im Umweltausschuss, in dem ich Mitglied bin, am 25. Februar ein öffentliches Fachgespräch zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz, das wir dort liebevoll „Naturzerstörungs-

gesetz“ nennen, durchgeführt. Es wäre sinnvoll, dass Sie sich das auch anschauen, um sich ein umfassendes Bild zu machen. Es wurde eingangs gesagt, dass eine verfassungsrechtliche Verpflichtung zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen besteht. Diese Verpflichtung sehen wir durch den Gesetzentwurf verletzt. Ich möchte auch widersprechen, Frau Hadamek. Sie haben eingestimmt in die Dämonisierung der Umweltverbände. Sicher wissen Sie, dass ungefähr 66 Umweltverbandsklagen pro Jahr eingereicht werden. Das sind 0,1 Prozent der Verwaltungsgerichtsklagen, von denen wiederum 50 Prozent erfolgreich sind. Ich finde es wirklich nicht angemessen, die Umweltverbände so negativ darzustellen und sie zu dämonisieren für das, was sie tun. Sie schützen die Luft, das Wasser, die Natur. Das Umweltrecht ist ein lang erarbeitetes Recht, das für uns Menschen und alle Lebewesen in Deutschland sehr relevant ist. Meine Frage geht an Frau Dr. Rohleder. Führt die Aussetzungsmöglichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung zu schnelleren und rechtssicheren Genehmigungsverfahren? Und falls nein, warum nicht?

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Ich sehe keine erhebliche Beschleunigung an dieser Stelle. Man muss ohnehin für die anderen Verfahrensschritte schauen, was als Ersatzgeld auszuweisen ist. Und vor allem muss man sehen, wie man diese Prüfung aufsetzt. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung ist bekannt, nach welchem Verfahren man vorgeht. Es gibt ein festes Verfahren, das man immer anwenden kann. Wenn hier eine Ausnahme gemacht wird – es ist ja ein Ausnahmefall –, muss das Verfahren so gestaltet sein, dass die Ziele des Gesetzes trotzdem gewährleistet sind. Das muss sich erst einmal entwickeln. Man muss sich überlegen, mit welchem Verfahren die Ziele des Gesetzes gewährleistet werden können. Das führt zu einer zusätzlichen Verzögerung im Verfahren.

Abg. **Julia Schneider** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie erläutern, warum die Ausgleichszahlungen nicht geeignet sind, Eingriffe adäquat auszugleichen und die betroffenen Ökosysteme zu erhalten?

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Sie sind aus mehreren Gründen nicht geeignet. Zum einen kann die Ersatzzahlung immer erst im Nachhinein ausgegeben werden. Heute hat man den direkten, zeitnahen Ausgleich. Geschützte Arten kann man zum Beispiel umsiedeln oder man legt neue Brutflächen an. Wenn man aber erst einmal bei einer zentralen Behörde planen muss, wie das Geld ausgegeben werden kann, und dann die Flächen besorgen muss, ist es schwierig. Man hat zudem kein Instrument, um die Flächen zu besorgen. Man schafft auch nicht zeitgleich die personellen und organisatorischen Strukturen, um diese Aufgaben bewältigen zu können. In der Theorie klingt das alles positiv: Man plant in einer zentralen Behörde und schafft am besten noch einen Biotopverbund. Aber das funktioniert in der Praxis so nicht. Man kann nicht auf die Flächen zugreifen und man hat nicht das Personal, um das zentral zu planen. Es ist zu befürchten, dass es oft jahrelang dauern wird, bis überhaupt mit dem Geld etwas gemacht werden kann, da diese Behörden einfach überlastet sind. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das Bundesumweltministerium oder die benannte Behörde personell so aufgestellt werden, dass sie diese Geldmengen aus den ganzen Infrastrukturvorhaben bundesweit ordentlich verausgaben können, dass sie das umsetzen, was im Moment die Vorhabenträger dezentral umsetzen. Das ist aber sehr wichtig, da es nicht nur um die einzelne geschützte Art geht, sondern jeweils um ein ganzes Ökosystem. Letztendlich geht es auch um die Grundlagen unserer Ernährung, um Mikroorganismen im Boden. Die Natur ist einfach in einem sehr schlechten Zustand. Das kann man in den Berichten des Bundesamtes für Naturschutz nachlesen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die Fraktion Die Linke Herr Abgeordneter Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Frau Dr. Heß, man hat Ihnen angemerkt, dass Sie eben, als es um Verfahrensvereinfachung und Verfahrensbeschleunigung ging, sehr gerne etwas gesagt hätten. Sie schreiben auch in Ihrer Stellungnahme, dass die tatsächlichen Ursachen langer Verfahrensdauern mit diesem Gesetz gar nicht adressiert werden. Als Fachanwältin für Verwaltungsrecht: Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Stellschrauben, um hier wirksam agieren zu können?

Dr. Franziska Heß: Man kann in entsprechenden Gerichtsurteilen nachlesen, wie viele Verfahrensphasen eine Genehmigung durchlaufen hat und wie lange diese jeweils gedauert haben. Danach kann man sagen: Die längsten Phasen der Planungsverfahren sind die Vorbereitung der Antragsunterlagen durch den Vorhabenträger und das Zeitfenster nach der Durchführung der Beteiligungsver-

fahren, in dem die Behörde alle Unterlagen zusammenstellt und die Genehmigung fertigt. Das bestätigt auch die empirische Forschung. Woran liegt das? Prof. Ewer und Herr Müller haben es schon angesprochen: Wir haben ganz erhebliche Schwierigkeiten bei der Verfügbarkeit der Umweltdaten. Man muss sich das so vorstellen, dass jeder Vorhabenträger für jedes einzelne Vorhaben die Daten neu erheben muss, in einer, zwei oder drei Vegetationsperioden, je nachdem, wie umfangreich das jeweilige Vorhaben ist. Man kann beispielsweise als Betreiber einer Windkraftanlage nicht auf Daten zurückgreifen, die vielleicht ein halbes Jahr vorher bereits die Autobahn GmbH ermittelt hat. Hier müssen wir besser werden, Synergien nutzen und dafür sorgen, dass Daten nicht unnötig mehrfach erhoben werden müssen. Der zweite Punkt ist eine Standardisierung für die Abarbeitung des komplizierten materiellen Rechts, das hatte Prof. Ewer ebenfalls bereits angesprochen. Wir wollen nicht, dass das materielle Recht weniger anspruchsvoll ist. Das können wir uns in Zeiten der Klima- und Biodiversitätskrise auch nicht leisten. Aber wir brauchen Tools, um künftig materiell korrekte Entscheidungen bei hohem Umweltstandard zügig zu treffen. Dafür brauchen wir Bewertungskriterien und Leitfäden. Und die hätten wir für die Praxis gerne auch von der Bundesebene. Beispielsweise erschließen sich mir beim Vollzug der Wasserrahmenrichtlinie nicht Sinn und Zweck eigenständiger Leitfäden von 16 Bundesländern zur Abwicklung eines Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie. Die Richtlinie ist eine europäische Vorschrift, die in allen Mitgliedstaaten einheitlich gilt. Hier sind die Bundesfachbehörden in der Pflicht. Umweltbundesamt, BMUKN und BfN müssen unter Beteiligung der jeweiligen Stakeholder mit Hochdruck daran arbeiten, dass wir für die Praxis verwertbare Leitfäden erhalten. Das bringt zehnmal mehr, als das 150. Vorhaben ins überragende öffentliche Interesse zu stellen. Davon haben Sie gar nichts. Das heißt, der Schlüssel für eine Beschleunigung liegt in praktischen Mitteln, die wir für die Abarbeitung der Verfahren brauchen. Und daran fehlt es.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Die Gleichstellung von Ersatzgeld und Realkompensation zur Verfahrensbeschleunigung wurde auch schon mehrfach angesprochen. Auch andere Sachverständige sehen das anders. Können Sie erläutern, warum das Beschleunigungsargument nicht trägt und was stattdessen in der Praxis passieren wird?

Dr. Franziska Heß: Das Beschleunigungsargument trägt aus meiner Sicht schon deshalb nicht, weil bisher ja vorgesehen ist, das Ersatzgeld dem BMUKN zur Bewirtschaftung zuzuweisen. Da stellt sich schon die Frage, wie eine oberste Bundesbehörde entsprechende Mittel in die Fläche bringen soll. Die Länder haben funktionsfähige Flächenagenturen. Sie haben Ökokonten und Flächenpools, die eine Realkompensation in der Fläche erlauben. Das sind vorhandene, etablierte Strukturen, die genutzt werden könnten. Das Argument, die Realkompensation dauere zu lange, ist aus meiner Sicht verfehlt. Was in der Praxis ohne Realkompensation passieren wird, ist klar: Man wird künftig einen Ausgleich zahlen. Das Geld liegt dann irgendwo herum. Ob und wann es eingesetzt wird, ist im Ergebnis völlig offen. Selbst wenn eine Behörde im Einzelfall eine Realkompensation anordnen wollte, müsste sie das regelmäßig als über das notwendige Maß hinausgehend ansehen und damit als unverhältnismäßig bewerten, sobald das Ersatzgeld nachher nicht zur Verfügung steht. Wir können das gerne in der nächsten Runde vertiefen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir gehen in die nächste Runde und die beginnt wieder mit der Unionsfraktion. Herr Abgeordneter Kölbl, bitte!

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Frau Dr. Hadamek, unser gemeinsames Ziel ist, die Umwelt und die Natur zu schützen. Gleichzeitig fordern Sie, die Ersatzgeldzahlung auf weitere Maßnahmen auszuweiten. Sehen Sie darin einen Widerspruch?

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Nein, wir sehen darin keinen Widerspruch. Wir müssen uns vor Augen halten, dass wir vor dem drohenden Verkehrsinfarkt stehen. Das scheint mir in der Diskussion bisher eine zu geringe Rolle gespielt zu haben. Die priorisierten Projekte brauchen wir, um das Basisnetz aufrechtzuerhalten. Staus und die Verdrängung des Schwerlastverkehrs in das nachgeordnete Netz sind die größten Risiken für die Umwelt und die CO_2-Bilanz. Wir sind für eine vermehrte Zulassung von Ersatzzahlungen. Das würde die schnellere Umsetzung der Projekte fördern. Das Problem ist die Parzellierung. Wir bekommen die Flächen nicht zusammen, um die Projekte durchzuführen. Wir haben bereits alles Mögliche ausgereizt und stehen dazu auch in Kommunikation mit der Deutschen Bahn. Man überlegt sich, die Flächen auf Flächen der Deutschen Bahn zu kompensieren und umgekehrt. Die Ersatzzahlungen werden nicht

blind entschieden, sondern auch hier gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Wir sehen keinen Widerspruch zwischen Beschleunigung und Umwelt, wie das hier in den Raum gestellt wurde, oder dass das Verhältnis umgedreht werde. Gerade Beschleunigung und Entbürokratisierung dienen auch dem Umweltschutz. Über unsere Straßen werden auch Windkraftanlagen transportiert. Staus sind die größten Umweltrisiken und CO_2-Produzenten, die wir haben. Wir lesen täglich in der Zeitung, dass Brücken gesperrt werden müssen und Verkehre umgeleitet werden. Die Priorität besteht in der Erhaltung des Basisnetzes. Da sehen wir keinen Widerspruch. Danke!

Abg. **Daniel Kölbl** (CDU/CSU): Herr Prof. Ewer, wie bewerten Sie die Gleichstellung von Ersatzgeld und Kompensationsmaßnahmen aus rechtlicher Sicht? Ließe sich diese Regelung noch weiter ausweiten?

Prof. Dr. Wolfgang Ewer: Ich habe es vorhin schon gesagt: Ich halte das für europarechtskonform. Ich teile auch nicht die Bedenken zu Artikel 20a Grundgesetz. In der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2016 zum Neubau der A143-Westumfahrung Halle wurde relativ deutlich gesagt, dass es Situationen geben kann, in denen eine vorrangige Gewichtung der öffentlichen Verkehrsinteressen auch im Hinblick darauf nicht zu beanstanden ist. Ich halte das nicht für ein Argument, das hier durchgreift. Man sollte das schon mit Augenmaß machen. Ich sage das ganz losgelöst vom Rechtlichen. Das ist eine wichtige Regelung. Die Eingriffs-/Ausgleichsregelung gibt es seit 1976. Insofern sollte man da sicherlich nicht leichtfertig herangehen, sondern überlegen, wo wir es konzentrieren. Das gilt auch bei anderen Dingen. Ich glaube, dass der Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit umso durchschlagskräftiger ist, je mehr er auf bestimmte Dinge konzentriert wird. Ich habe einen Moment gezögert, als ich das mit den Raststätten gelesen habe. Natürlich möchte man ausgeschlafene Autofahrer und Soldaten haben, die schießen können, weil sie nicht völlig verhungert und übermüdet sind. Aber ich weiß nicht, ob hier wirklich ein klassischer Fall vorliegt, in dem die öffentliche Sicherheit gefährdet ist. Das ist vielleicht nicht das geeignetste Beispiel dafür. Ich finde, dass ansonsten die Schwerpunkte richtig gesetzt sind. Es ist manchmal einfach besser, sich auf bestimmte Schwerpunkte zu konzentrieren, als die Dinge uferlos auszudehnen. Man sollte das erst einmal umsetzen und sehen, wie die Wirkungen sind. Dann kann man sich im Übrigen mit den anderen Aspekten befassen, die hier in der Anhörung sehr gut und auch in Übereinstimmung herausgekommen sind.

Vorsitzender: Dann ist als Nächster Herr Bochmann für die AfD-Fraktion dran. Bitte!

Abg. **René Bochmann** (AfD): Herr Kapitän Collée, in Ihrer Stellungnahme sprechen Sie von einer Finanzierungslücke von mehreren Milliarden Euro jährlich für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen. Welche konkreten Folgen hätte es für die deutsche Wirtschaft, wenn diese Investitionslücke dauerhaft bestehen bliebe? Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang den geplanten Stellenabbau in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung?

Jürgen Collée: Vielleicht noch eine Ergänzung zu meinen Ausführungen von vorhin: Der Moselausbau hat sechs Jahre gedauert und heute brauchen Sie für eine Schleuse sieben Jahre. Das gilt so auch für andere Verkehrsträger. Der eine steht dem anderen gegenüber und keiner weiß, was er tun soll, und so wird keiner fertig. Es werden x-mal neue Planfeststellungen begonnen und man kommt nicht zum Ziel. Man muss endlich mal „den Hintern hochheben“, um es mal so zu formulieren. Jetzt zur Finanzierungslücke: Die Schifffahrt wird finanziell konsequent zurückgestellt. Das meiste Geld fließt in Straße und Bahn. Mittlerweile kann die Bahn wahrscheinlich Gleise bis Australien legen. Ich habe das auch in meiner schriftlichen Stellungnahme dargestellt und bis 2008 nachgezeichnet. Der Verkehrsträger Schifffahrt fällt zurück, könnte aber viel mehr leisten. Dann könnte man auch die Probleme, die die Straße und die Bahn beim Ausbau haben, kompensieren. Als dritter Verkehrsträger könnte die Schifffahrt Verkehrsanteile übernehmen, was auch die Belastung und den Verschleiß bei Straße und Schiene verringern würde. Wir können nicht weiterhin den Kopf in den Sand stecken. Wir müssen alle drei Verkehrsträger als ein System begreifen. Und wir müssen vor allem Auflagen reduzieren, weniger Zeit für Debatten verwenden und effektiver mit den Geldern umgehen. Es ist bedauerlich zu sehen, wie lange die Projekte dauern.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Der Stellenabbau bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung?

Jürgen Collée: Entschuldigung, das hatte ich aus dem Blick verloren. Der beabsichtigte Abbau des

Personals bei der GDWS ist absolut tödlich. Es geht aber teilweise auch um Fachpersonal, das schon längere Zeit dabei ist. Man kann über Verrentungen Personal abbauen. Aber was wollen Sie noch abbauen, wenn fast gar nichts mehr da ist? Wir haben auf der Gebirgsstrecke am Mittelrhein noch nicht mal einen Notfallschlepper. Es gibt zwar einen privaten Betrieb, der einen Schlepper hat. Wenn es aber zu einem Schiffsunfall kommt, wie beispielsweise bei der „Waldhof“, ist kein Backup da, um einzuspringen. Ein Schiffsunfall ist vergleichbar mit einem Bahnunfall, wenn ein Güterzug, zum Beispiel ein Chemiezug, mitten in der Stadt entgleist. Dann entsteht ein großer Schaden, vor allem für die Umwelt. Die WSV leidet unter Nachwuchsmangel, was auch mit der Bezahlung zusammenhängt. Es wird nach Beamtentarifen bezahlt. In der freien Wirtschaft verdienen diese Leute weitaus mehr. Die Ausbildung wurde zurückgefahren. Und jetzt werden praktisch die Letzten mit Fachwissen auch noch entlassen. Irgendwann stehen wir da und haben gar niemanden mehr. Diese Entwicklung ist sehr schädlich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich möchte darauf hinweisen, auch bei Stellenabbau, den man kritisch sehen kann: Entlassen wird in aller Regel niemand. Herr Reichardt für die SPD-Fraktion!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Auch wir als Koalition haben durchaus auf dem Schirm, dass bei der Finanzierung der Wasserstraßen noch ein Betrag zusammenkommen muss. Ich glaube allerdings nicht, dass es zielführend ist, mit Fantasiezahlen um sich zu werfen. Gleichwohl wissen wir, dass da, wo aus welchen Gründen auch immer Wasserstraßen blockiert sind, sofort ein enormer wirtschaftlicher Schaden entsteht. Wir haben es zuletzt bei den eisbedingten Sperrungen an Wasserstraßen gesehen, wie das sofort auf die Unternehmen durchgeschlagen hat. Ganz besonders deutlich wird das bei sicherheitsrelevanten Bauwerken wie Schleusen oder Wehranlagen. In dem Zusammenhang eine Frage an Herrn Müller: Können Sie aus Ihrer praktischen Erfahrung berichten, was bei der Herstellung von Ersatzbauwerken zu lange dauert? Welche Steine liegen Ihnen im Weg, die wir vielleicht mit diesem Gesetzentwurf noch nicht ausreichend abräumen?

Tim-Oliver Müller (HDB): In der Tat, ich kann nur zustimmen: erstens bei der Unterfinanzierung der Wasserstraße und zweitens bei der Ertüchtigung solcher Bauwerke. Das betrifft nicht nur Schleusen, sondern oft auch Brücken. Die reine Sanierung reicht nicht aus. Wir können die Augen nicht davor verschließen, dass wir steigende Verkehrsmengen haben. Wenn wir das Verkehrsnetz ausbauen, beispielsweise eine Straße von vier auf sechs Spuren, muss das auch für eine Brücke gelten. Dafür brauchen wir vereinfachte Verfahren. Daher sind die von uns geforderten Klarstellungen für die Genehmigungsfreiheit bestimmter Maßnahmen, beispielsweise § 4 Bundesfernstraßengesetz, enorm wichtig. Und das Gleiche gilt auch für die Vereinfachung von Unterhaltungsmaßnahmen. Das geht übrigens auch über das Gesetz, das wir hier diskutieren, hinaus. Auch beim Sondervermögen stellt sich die Frage, wie wir die 2,5 Milliarden Euro, die wir momentan im Verkehrsetat sehen, einsetzen dürfen. Die Beschränkungen des Etatansatzes wurden zwar etwas gelockert, aber sie sind immer noch zu eng. Wir würden uns wünschen, wenn die Autobahn GmbH die Freiheit bekäme, die Mittel bei der Ertüchtigung, der Erweiterung oder beim Ersatzneubau wirklich frei zu verwenden. Oder das Beispiel Bahn: Je mehr Finanzierungstöpfe es gibt, je enger die Nutzbarkeit dieser Töpfe gefasst wird, umso schwieriger wird es. Ich möchte auch noch etwas zum Thema „Naturflächen“ sagen. Ich muss Frau Schneider zustimmen. Wir haben eine schwierige Situation, denn 81 Prozent der EU-Lebensräume haben eine geringe Qualität. Frau Dr. Heß hat aufbereitet, vor welchen Herausforderungen die Maßnahmenträger stehen, wenn sie durch diese ganzen Prüfungen gehen. Frau Dr. Rohleder, ich muss Ihnen leider widersprechen: Es gibt in jedem Land leistungsfähige Landesagenturen. Wir brauchen eine Katasterisierung, da bin ich völlig bei Frau Dr. Heß. Aber Agenturen wissen ganz genau, wo sie welche ökologischen Flächen höherwertiger ökologisch bewirtschaften können. Wenn wir den Gendarmenmarkt mit Platten auslegen und daneben als Ausgleichsmaßnahme eine Hecke pflanzen, ergibt das keinen Sinn. Wir brauchen auch im Sinne des Naturflächenbedarfsgesetzes zusammenhängende, ökologisch hochwertige Biotopverbünde. Und das machen diese Agenturen. Das Einzige, was fehlt, ist ein vernünftiges, ergebnisorientiertes Finanzierungsmodell. Auch die Bundeskompensationsverordnung kann das bis heute nicht erbringen. Ein solches Modell muss über dieses Gesetz gelöst werden. Es gibt Fallstudien aus Süddeutschland, die belegen, dass teilweise 30 Prozent der untersuchten

Ausgleichsmaßnahmen gar nicht zu finden sind. Das hat auch mit der Kleinteiligkeit an Maßnahmenträgern und Verbänden zu tun. Hier brauchen wir ein vernünftig funktionierendes Regime. Das hat auch etwas mit der Ökonomisierung dieses ganzen Themas zu tun. Wir verlieren Geld, wenn wir uns darüber streiten, ob wir Realkompensation oder Ersatzgeld leisten. Ich würde sogar dafür plädieren, nur noch Kompensationszahlungen zu leisten und sie an die Landesagenturen zu übergeben. Die können sehr gut entscheiden, was an welcher Stelle gemacht werden muss. Dann hätten wir nicht nur ein zusammenhängendes, vernünftiges Verfahren, sondern auch mit den Agenturen klar zuständige Stellen. Das Thema würde im ökologischen Sinne profitieren und die ganzen Streitereien, die wir heute haben, wären aus den Projekten raus. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Abgeordneter Gastel!

Abg. **Mathias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich konzentriere mich auf das Thema „Bahn“. Dieser Gesetzentwurf verwundert mich sehr. Eine Koalition, die keine Entscheidungen treffen möchte und Projekte nicht anständig finanziert, wird mit keinen Maßnahmen vorankommen. Da kann man an den Naturschutz oder die Bürgerrechte herangehen, es wird nichts helfen, selbst wenn man glaubt, dass es helfen könnte. Meine erste Frage geht an Frau Dr. Rohleder. Ich würde gerne wissen, ob eine aufwändige Bürgerbeteiligung oder der Naturschutz wirklich die Gründe dafür sind, dass wir in Deutschland so langsam mit der Infrastruktur, die wir alle wollen, vorankommen.

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Vielen Dank! Gerade die Bürgerbeteiligung und auch die frühzeitige Identifizierung der Konflikte mit dem Naturschutz können eher zu einer Beschleunigung führen. Zu diesem frühen Zeitpunkt, bei der Raumverträglichkeitsprüfung etwa, kann man eine andere Trasse wählen. Man kann das Projekt noch so gestalten, dass möglichst wenig Konflikte mit dem Naturschutz, der Landwirtschaft, Wohngebieten oder anderen Planungen entstehen. Insofern ist gerade eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung eher förderlich für eine Beschleunigung. Bei der Bahn sehe ich die wesentlichen Verzögerungen in der unzureichenden Finanzierung. Ich habe erst kürzlich die Antwort auf eine Kleine Anfrage gelesen, aus der sich ergab, dass sich fünf wichtige Maßnahmen jetzt möglicherweise um Jahre verzögern, einfach weil das Geld nicht zur Verfügung gestellt wird. Da fallen ein paar Wochen für die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ins Gewicht. Auch bei der Raumverträglichkeitsprüfung reden wir von einem halben Jahr, da sie in der letzten Wahlperiode auf ein halbes Jahr beschränkt wurde, es sei denn, der Vorhabenträger möchte, dass sie trotzdem durchgeführt wird. Das ist die Rechtslage.

Abg. **Mathias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte auch noch die Frage nach der Finanzierung gestellt. Die ist durch Sie schon beantwortet worden. Wir haben als Fraktion einen Antrag zur Beschleunigung des Schienenausbaus und der Sanierung gestellt, in dem auch die Finanzierung einen wichtigen Punkt darstellt. Ich stelle die Frage jetzt ein wenig abgewandelt an Herrn Müller. Welchen Zusammenhang sehen Sie zwischen einer verlässlichen, überjährigen Finanzierung einerseits und der Baupreisentwicklung andererseits?

Tim-Oliver Müller (HDB): Grundsätzlich sind wir ein großer Verfechter davon, die Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen. Es ist ein Gesamtfinanzierungsansatz über alle Verkehrsträger hinweg erforderlich. Es bringt nichts, wenn wir jedes Jahr diskutieren, wo wir die Maut hinschieben, oder irgendetwas anderes machen. Wir haben insgesamt ein Defizit im System. Dafür müssen wir Lösungen finden, aber nicht immer zulasten eines anderen Verkehrsträgers. Vielen Dank für die Frage, Herr Gastel! Ich finde die enorm wichtig. Für den Maßnahmenträger und auch für uns als Bauindustrie gilt: Wenn wir Jahr für Jahr entscheiden, welche Gelder in welchem Topf vorhanden sind, kann man erstens weder ein Unternehmen vernünftig führen, ob jetzt GmbH oder AG, vor allem kann man aber auch nicht langfristig planen. Insofern fordern wir, dass uns als Industrie eine Vergabevorschau vorgelegt wird, damit wir uns kapazitätsmäßig darauf einstellen können, was wir in welchem Jahr ertüchtigen müssen. Der Zusammenhang zwischen Finanzierung, Planbarkeit und Verlässlichkeit ist ganz elementar. Wir sind uns hier in der Runde auch einig darüber, dass die jährlichen Programme nicht willkürlich sein dürfen, sondern die Erhaltung oder der Neubau von Infrastruktur eine langfristige Verpflichtung darstellt. Man kann sich entscheiden, in einem Jahr weniger zu investieren, muss sich aber im Klaren sein, dass dieser Minderbetrag dann im zweiten oder dritten Jahr doppelt hinzukommt.

Fehlerkosten, Verkehrseinschränkungen oder Qualitätsverluste exponenzieren sich. Eine heute unterlassene Maßnahme wird morgen oder übermorgen um ein Vielfaches teurer. Das hat auch etwas mit der allgemeinen Preisentwicklung zu tun. Wir kommen ja bald wieder in die Haushaltsberatungen, daher dieser Appell: Wir dürfen nicht nur nominale Ansätze erhöhen, sondern müssen auch reale Preise anschauen. Das wird heute in der mittelfristigen Finanzplanung leider nicht berücksichtigt. Wir haben einen realen Investitionsverlust.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Abgeordneter Bosch für die Fraktion Die Linke!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Frau Dr. Heß, wir sind in der letzten Runde nicht ganz fertig geworden. Wir haben über das Beschleunigungsargument gesprochen, warum es nicht trägt und was stattdessen in der Praxis passieren würde. Vielleicht können Sie dazu noch weiter ausführen.

Dr. Franziska Heß: Es geht erneut um Realkompensation versus Ersatzgeld. Natürlich werden diejenigen Vorhabenträger, die von der Neuregelung profitieren, sich im Verfahren nicht mehr die Mühe machen müssen, ernsthaft nach Flächen für einen Ausgleich oder Ersatz zu suchen, wenn man mit einer simplen Geldzahlung von den Verpflichtungen frei wird. Diese Befürchtung ist sicherlich nicht theoretisch. Es ist natürlich attraktiv, wenn man sich vor Ort nicht mehr auf Flächensuche begeben muss. Prof. Ewer hat angedeutet, dass das bisherige System der Realkompensation, jedenfalls nach seiner Einschätzung, verfassungsrechtlich nicht vorgegeben sei. Das ist im Grundsatz richtig. Artikel 20a Grundgesetz ist prinzipiell auch für andere Systeme offen. Aber schon sehr früh ist aus Artikel 20a Grundgesetz ein Rückschrittsverbot abgeleitet worden, und zwar ein relatives Rückschrittsverbot. Natürlich steht es dem Gesetzgeber frei, das System der Realkompensation durch ein anderes System zu ersetzen, in dem Fall der Flächenzahlung. Aber das System muss gleich geeignet sein, um nicht mit dem Rückschrittsverbot aus Artikel 20a Grundgesetz in Konflikt zu geraten. So wie es bisher ausgestaltet ist, halte ich das nicht ansatzweise für geeignet. Ich hatte das schon in der letzten Runde kurz angerissen: Wie das BMUKN in der Lage sein soll, die vielen Gelder, die dann in irgendwelchen Töpfen liegen, tatsächlich in die Fläche zu bringen, bleibt offen. Das wird im Gesetzentwurf weder angesprochen noch näher adressiert. Es bleibt völlig unklar, wann und wo das jeweilige Geld zum Einsatz kommen kann. Insbesondere gewährt die Formulierung des § 15a Absatz 6 Bundesnaturschutzgesetz auch keine hinreichende Gewähr für den notwendigen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang, den wir zwischen Eingriff und Kompensation eigentlich brauchen. Der Vollzug von entsprechenden Maßnahmenprogrammen, beispielsweise der Managementpläne für die FFH- und Vogelschutzgebiete oder Bewirtschaftungs- und Maßnahmenprogramme für die Wasserrahmenrichtlinie, zeigt, dass dort viele Maßnahmen drinstehen und sie auch teilweise ausfinanziert sind, in der Fläche aber wenig passiert. Ich habe deshalb große Sorge, dass über diese Neuregelung in der Fläche gar keine Kompensation mehr ankommt, da die Gelder nur auf Konten liegen. Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme Bedenken geäußert, ob diese Bewirtschaftung der Zahlungen durch das BMUKN in der Praxis tatsächlich funktionieren kann. Der Gesetzgeber sollte noch einmal darüber nachdenken, ob nicht zumindest die Länder als Empfänger der Ersatzgeldzahlung eingebunden werden können. Parallel dazu – das hat Herr Müller auch angesprochen – müsste das Naturflächenbedarfsgesetz kommen, wenn dieses „neue System“ überhaupt eine Chance haben soll, zu funktionieren. Beim BMUKN ist das falsch aufgehoben. Wir haben die funktionierenden Strukturen nur in den Bundesländern, und da gehört das Ganze auch hin.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Der Gesetzentwurf streicht bei vorläufigen Anordnungen sowohl das Reversibilitätserfordernis als auch das vorläufig positive Gesamturteil. Es darf also in größerem Maße schon angefangen werden. Auch die Natur wird schon zerstört, selbst wenn noch nicht sicher ist, ob überhaupt gebaut werden darf. Wie gravierend sehen Sie diese Neuregelung? Und was würde diese Neuregelung für betroffene Grundeigentümer und die Umwelt bedeuten?

Dr. Franziska Heß: Insbesondere das künftige Fehlen des vorläufigen positiven Gesamturteils ist aus meiner Sicht dramatisch. Dadurch besteht die Gefahr, dass wesentliche Teilschritte von Vorhaben, die später möglicherweise gar nicht realisiert würden, weil sie eigentlich gar keine Aussicht auf Genehmigung haben, schon vollzogen werden. Der Schaden ist dann angerichtet, da es sich um nicht reversible Eingriffe handelt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Es beginnt die nächste

Runde. Für die Unionsfraktion hat Kollege Orthey das Wort.

Abg. **Harald Orthey** (CDU/CSU): Frau Dr. Hadamek, Experten gehen davon aus, dass sich Verfahren durch den Einsatz von BIM um bis zu 30 Prozent verkürzen lassen. Welche konkreten Pläne verfolgt die Autobahn GmbH zur umfassenden Digitalisierung der Planungsverfahren?

Dr. Ruth Hadamek (Autobahn GmbH): Bei der Autobahn GmbH werden bereits viele Projektunterlagen digital geführt. Altdaten werden neu strukturiert, um sie digital verfügbar zu machen. Und wir arbeiten daran, unsere Daten systematisch in einen umfassenden digitalen Lifecycle zu integrieren. Ein volldigitaler Datenfluss ist heute aber noch nicht möglich. Aktuell befinden wir uns hinsichtlich eines produktiven Einsatzes von BIM noch in einer Übergangsphase. Konventionelle zweidimensionale CAD-Projekte laufen parallel zum Einsatz einer neuen digitalen dreidimensionalen Modellierung in Planung und Bau. Wir überführen dazu die Arbeitsweise in Pilotprojekten in durchgängige standardisierte Regelprozesse. Wir kooperieren dabei eng mit der DEGES GmbH. Die hat ein BIM-Labor, in dem neue BIM-Werkzeuge, modellbasierte Prozesse und Standards unter realen Projektbedingungen erprobt werden. Das Autobahndreieck Funkturm und das Autobahndreieck Charlottenburg, inklusive der Brücken, sind prominente Beispiele, bei denen derzeit BIM in der Planung zum Einsatz kommt. Weitere Beispiele sind die Mainbrücke Mainflingen im Verlauf der A45 oder die Brücke über den Main-Donau-Kanal im Verlauf der A9. Building Information Modelling erfolgreich einzusetzen, verlangt vor allem, dass wir mit unseren Partnern im Gleichschritt vorangehen. Das bleibt anspruchsvoll, da öffentliche Auftraggeber, Kommunen und Bauverwaltungen sehr unterschiedliche Digitalisierungs- und BIM-Reifegrade haben. Einige planen bereits digital, andere noch mit papierbasierten Abläufen oder nutzen eigene Insellösungen. Einheitliche BIM-Standards werden derzeit noch nicht flächendeckend eingesetzt. Nichtkompatible digitale Datenumgebungen erzeugen Medienbrüche und manuelles Nacharbeiten, genau das, was BIM eigentlich vermeiden soll. Damit BIM zum Erfolg wird, brauchen wir gemeinsame, verlässliche Schnittstellen und klar abgestimmte Prozesse über alle Beteiligten hinweg, insbesondere im Genehmigungsprozess. Vielen Dank!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Herrn Möller. Mir geht es speziell um den § 4 Absatz 7 AEG, wo es darum geht, dass man spezialisierte Telekommunikations- und Energieunternehmen rechtssicher einbinden können sollte, um Risiken abzuwägen. Das haben Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme geschrieben. Können Sie das näher erläutern? Wo sehen Sie das Problem, denn grundsätzlich geht es ja heute schon?

Alexander Möller (VDV): Wir bitten um die Umsetzung des Vorschlags des Bundesrates zur Ergänzung des § 4 Absatz 7 AEG. Warum? Er bringt noch besser als der Regierungsentwurf zum Ausdruck, dass wir eine enge Verzahnung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Telekommunikationsunternehmen brauchen. Wir sehen am Beispiel ETCS, dass wir eine Arbeitsteilung brauchen, die nur mit der entsprechenden rechtlichen Veränderung möglich ist und einen Effizienzgewinn schafft. Es muss mehr geschehen, um die wirtschaftlichen und technischen Notwendigkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Praxis mit den Telekommunikationsunternehmen zusammenzubringen. Diese Anpassung trüge wesentlich zur besseren Digitalisierung und damit zur Kapazitätserweiterung auf der Schiene bei.

Abg. **Harald Orthey** (CDU/CSU): Herr Müller, die Nutzung von BIM kann viel Zeit einsparen. Die nun vorgesehenen Übergangsregelungen für analoge Prozesse in der Verwaltung gelten bis Ende 2028. Wie sieht die Bauindustrie diese Frist?

Tim-Oliver Müller (HDB): Zu lang! Wir hätten es gerne viel früher. Wir müssen nicht mit 100 oder gar mit 150 Prozent anfangen. Es ist ja eine Eigenart Deutschlands, dass es zunächst ganz viele Studien gibt, und erst wenn alles perfekt ist, fangen wir an. Wir können auch mit kleinen Schritten beginnen. Es gibt einfache, kleinere Anwendungsfälle, die wir heute bereits umsetzen können, beispielsweise bei der Abrechnung des digitalen Aufmaßes. Wir fliegen mit Drohnen über die Baustellen. Wir können Massenberechnungen digital erstellen. Leider dürfen wir sie aber nicht einreichen. Das Gleiche betrifft die Anerkennung von XRechnungen oder digitalen Lieferscheinen. Wir müssen alles daransetzen. Gleichschritt ja, aber die Bundesregierung und die Maßnahmenträger können uns gerne fordern. Wir können das.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion

Herr Abgeordneter Giersch!

Abg. **Alexis L. Giersch** (AfD): Meine erste Frage geht an Frau Dr. Kaden. Ich kenne persönlich ein Bauprojekt einer Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, bei dem man sehr frühzeitig Anwohner und Umweltverbände an einen runden Tisch geholt hat, um sämtliche Einwände aufzulisten und sie zu entkräften oder mit entsprechenden Maßnahmen zu adressieren. Im Gegenzug gab es die freiwillige Verpflichtung, auf Klagen zu verzichten. Das hat dieses Projekt enorm beschleunigt. Gibt es ähnliche Vorgehensweisen bei Projekten der Bahn? Falls ja, können Sie Beispiele nennen und von Ihren Erfahrungen berichten?

Dr. Nina Kaden (DB AG): Ja, die gibt es. Ich vermute, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Bahn abgeguckt hat, denn das ist bei uns Standard und professionalisiert. Wir praktizieren das in der Raumverträglichkeitsprüfung oder im vorgelagerten Verfahren vor jeder Planfeststellung. Wir haben eine große Wunde: Stuttgart 21. Wenn man sich an die Ereignisse vor 15, 16 Jahren erinnert: Damals haben wir gesagt, dass uns so etwas nicht wieder passieren soll. Wir haben inzwischen ein Stakeholder-Management, das bei jedem großen Bauprojekt professionell zum Einsatz kommt. Da es so gut läuft, kommt bei mir in der Rechtsabteilung auch wenig an. Daher kann ich auch wenig eigene Erfahrungen schildern. § 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz sieht die freiwillige frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ja auch vor.

Abg. **Alexis L. Giersch** (AfD): Ich habe ich eine Frage an Herrn Dr. Ritgen. Der Personalmangel, vor allem bei Ingenieuren, betrifft nicht nur Bundesbehörden, sondern auch Kreise und Kommunen. Mir sind einzelne Projekte bekannt, bei denen Aufgaben, die eigentlich die Behörde wahrnimmt, an externe Dienstleister vergeben wurden. Zum Beispiel wurde die Erstellung von Ausschreibungsunterlagen oder die Prüfung von Angeboten an Ingenieurbüros vergeben. Das hat in den Projekten zu einer Beschleunigung geführt. Haben Sie Erfahrungen damit? Befürworten Sie das? Wäre es Ihrer Ansicht nach besser, mehr Personal in den Ämtern einzustellen, oder solche Aufgaben zu vergeben?

Dr. Klaus Ritgen (BVkom): Grundsätzlich würde ich mich immer dafür aussprechen, dass die Kommunen finanziell und personell so ausgestattet sein müssen, dass sie ihre Aufgaben mit eigenem Personal bewältigen können. Es kann aber durchaus Situationen geben, in denen es auch sinnvoll ist, eine Fremdvergabe durchzuführen. Das würde ich vor allem dann in Betracht ziehen, wenn eine Kommune erstmalig mit einer ganz besonderen Herausforderung konfrontiert ist, etwa mit einem äußerst anspruchsvollen Bauvorhaben. Da kann es sich lohnen, eine Fremdvergabe vorzunehmen oder auch die benachbarte Gemeinde oder den Landkreis um Unterstützung zu bitten. Es wird solche Situationen immer geben. Ein klassisches Beispiel aus meinem Zuständigkeitsbereich ist der Glasfaserausbau. Das ist eine hochspezielle Maßnahme und findet hoffentlich auch nur ein einziges Mal statt und dann die nächsten 30, 40 Jahre nicht mehr. Wenn man sich da ein wenig Unterstützung holen kann, ist das sicher sinnvoll. Aber grundsätzlich muss die finanzielle Ausstattung der Kommunen so sein, dass sie die ihnen zugedachten Aufgaben mit eigenem Personal erfüllen können. Sie müssen dieses Personal natürlich auch finden. Vorhin wurde das schon einmal angesprochen: Wir haben mitunter Schwierigkeiten, bei den Bezahlungsstrukturen der öffentlichen Verwaltungen mit der Privatwirtschaft zu konkurrieren. Das ist klar. Wir müssen das ausgleichen, indem wir besonders attraktive Arbeitsbedingungen, etwa bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, bieten. Aber das ist selbstverständlich eine Herausforderung. Ich habe das auch in unserer schriftlichen Stellungnahme erwähnt. Wir brauchen in allen Behörden eine vernünftige Personalausstattung, nicht nur in den Kommunen. Sonst brauchen wir diese ganzen Maßnahmen nicht zu machen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die SPD-Fraktion Frau Cademartori!

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Meine Frage geht an Frau Dr. Kaden. Sie sind vorhin etwas zusammengezuckt, als Frau Dr. Rohleder zu den Raumverträglichkeitsprüfungen ausgeführt hat. Daher möchte ich gerne noch einmal auf dieses Themenfeld zurückkommen. Der aktuelle Gesetzentwurf sieht vor, dass die Raumverträglichkeitsprüfung entfällt, gewährt aber den Ländern ein Widerspruchsrecht. Sie plädieren für eine zwingende Regelung analog zum Stromnetzausbau. Können Sie Ihre Position dazu erläutern? Weshalb ist das aus Ihrer Sicht wichtig, gerade wenn man länderübergreifende Projekte plant und umsetzt?

Dr. Nina Kaden (DB AG): Ich war bei der Sechsmonatsfrist zusammengezuckt. Die läuft erst, wenn die Antragsunterlagen vollständig sind. Jede Behörde, die aus politischen oder sonstigen Gründen meint, die Antragsunterlagen seien noch nicht vollständig, wird Gründe finden. Vielleicht ein paar Fakten: Sie sprachen von einem halben Jahr. Wir haben in unserer Planung als Durchschnittswert 24 Monate. Das sind Erfahrungswerte. Wir haben aber auch das Projekt „Fahrzeuginstandhaltungswerk“, das wurde nach drei Jahren erfolglosem Raumordnungsverfahren abgebrochen. Bei der Strecke Hannover–Bielefeld sind wir nach fünf Jahren noch nicht einmal bei einer Antragskonferenz. Es kommt sicherlich darauf an, wie politisch das ist. Diese Politik spielt auf Landesebene. Die Prüfungspunkte gehen nicht verloren. Die Planfeststellungsbehörde muss die Raumordnungsbehörde beteiligen. Die Punkte werden von der Planfeststellungsbehörde abgearbeitet. Und sie werden genauso geprüft. Das bringt für uns eine enorme Beschleunigung. Sie hatten noch nach den Projekten gefragt, die Ländergrenzen überschreiten. Bei diesen Projekten müssen wir mitunter noch zwei unterschiedliche Legenden fertigen, weil für jede Behörde die Antragsunterlagen anders aufbereitet werden müssen. Bei Hannover–Bielefeld gibt es schon den Witz, dass wir wahrscheinlich an der Bundesländergrenze unterschiedlich herauskommen. Es ist einfach politisch aufgeladen und man operiert mit verschiedenen Parametern, wie man die Raumordnungsbelange aufzubereiten hat.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Welche Beschleunigungswirkung hätte das, wenn es wie beim Stromnetzausbau geregelt wäre?

Dr. Nina Kaden (DB AG): Wollen Sie eine Zahl von mir hören? Natürlich muss die Planfeststellungsbehörde die Inhalte auch abarbeiten. Dieser Aufwand fällt nicht komplett weg. Aber ich kann jetzt auch nicht in die Glaskugel schauen. Das wäre unseriös. Es hängt auch immer vom Vorhaben ab.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Ich habe noch eine weitere Frage zum Thema „Umweltverträglichkeitsprüfung“. Einige Kritikerinnen und Kritiker befürchten durch die geplante Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Richtlinie einen Abbau von Schutzstandards. Aus Ihrer Stellungnahme geht wiederum hervor, dass es der Bahn primär um den Entfall aufwändiger Vorprüfungen geht, die in 95 Prozent der Fälle keine UVP-Pflicht ergaben. Vielleicht können Sie das konkretisieren? Welche Ressourcen würden frei werden, wenn wir die Regelung, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, umsetzen? Gibt es aus Ihrer Sicht Effizienzgewinne und ist eine Beschleunigung zu erwarten?

Dr. Nina Kaden (DB AG): Mir ist es ein Anliegen, noch einmal kurz auf den vorhin angeführten Abbau materieller Umweltstandards einzugehen. Ich verstehe das nicht, denn die Umweltverträglichkeitsprüfung ist einfach eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens. Das UVP-Gesetz enthält keinen einzigen Grenzwert, keinen Schwellenwert und keinen Qualitätsstandard zu irgendeinem Schutzgut. Daher ist es mir schleierhaft, warum durch den Entfall Umweltstandards gesenkt werden sollen. Sie fragen zu den freiwerdenden Ressourcen. Wir schätzen, dass bei der Bahn 1,5 Millionen Euro durch diese Vorprüfungen entfallen, und dass die Zahl der wirklichen UVP sich nicht ändern wird.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Abgeordneter Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Abg. **Mathias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Möller in Bezug auf das GVFG. Der Koalitionsvertrag enthält dazu ja eine hoffnungsvolle Aussage. Ich würde gerne von Ihnen wissen, welche Änderungen aus Sicht des VDV erforderlich sind, damit man schneller vorankommt und die Länder und Kommunen ihre Aufgaben im Bereich Schienenwege besser erfüllen können.

Alexander Möller (VDV): Das gibt mir die Möglichkeit, auch an Sie, lieber Herr Gastel, zu appellieren, den Änderungsantrag von CDU/CSU und SPD von gestern anzunehmen. Der ist nämlich der überraschende gesetzgeberische erste Akt der notwendigen vierten Novellierung des GVFG. Er ist das Präludium, dem man zustimmen muss. Anschließend muss im parlamentarischen Verfahren das passieren, was Herr Staatssekretär Hirte und Frau Abgeordnete Cademartori neulich im VDV angekündigt haben, nämlich eine vierte Novellierung des GVFG, die über die Förderfähigkeit der Magnetschwebebahnen hinausgeht. Der VDV hat die Hoffnung, dass die Bundesregierung, die sie tragenden Fraktionen und möglicherweise auch Grüne und Linke das GVFG in dem Sinne novellieren, dass die kommunale Schiene gestärkt wird. Wir empfehlen in unserer schriftlichen Stellungnahme, den Regel-

ungsgehalt des vorliegenden Gesetzentwurfs in Bezug auf die bundeseigene Schiene auf alle anderen Formen der öffentlichen Mobilität im PBefG und AEG auszuweiten. Dazu gehört auch, der Transformation des straßengebundenen ÖPNV – also beim Bus – von Diesel- auf Elektroantrieb Rechnung zu tragen. Im GVFG müssen die Förderprämissen um folgende Punkte erweitert werden: Anschaffung, Betriebshöfe, Ladeinfrastruktur und Elektrifizierung. Aber natürlich kann das nicht zulasten der Fördermaßnahmen für die kommunale Schiene im GVFG gehen. Deshalb empfehlen wir – das wird Sie nicht wundern oder erschrecken – eine zusätzliche Milliarde Euro. Und ich könnte auch, wenn wir vertraulich tagen würden, vorschlagen, woher sie kommen soll. Wir nehmen wahr, dass es einen breiten Konsens gibt, die Kommunen nicht allein zu lassen. Wie Sie wissen, wird das GVFG seit 2023 komplett ausgeschöpft. Das ist eine gemeinsame Anstrengung der Kommunen, der Branche, aber auch des Bundes, der sich hier ein Stück weit zur Finanzierung der Infrastruktur im ÖPNV bekennt.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Dr. Rohleder, ich möchte noch einmal auf das Thema „Realkompensation“ zu sprechen kommen. Herr Müller hat es so dargestellt, dass Ausgleichsflächen von den Landesagenturen ganz einfach ökologisch aufgewertet werden könnten, wenn nur endlich Geld da wäre. Können Sie noch einmal darstellen, was aus Ihrer Sicht die Folgen wären, wenn die Realkompensation durch das Ersatzgeld abgelöst würde?

Dr. Christiane Rohleder (VCD): Die Agenturen stehen den Vorhabenträgern im Moment auch schon zur Verfügung, um Grundstücke zu finden. Ich bin überzeugt davon, dass es in der Praxis das Problem geben wird, dass es eben nicht gelingt, Biotopverbünde zu schaffen. Die Trassen führen zu einer weiteren Fragmentierung von Flächen, gerade wenn sie in das überragende öffentliche Interesse gestellt werden. Das macht es noch schwerer, überhaupt solche Verbünde zu erstellen. Für eine zentrale Behörde oder für die Flächenagenturen ist es auch schwer, auf viele Flächen zuzugreifen. Die Bahn etwa hat viele eigene Flächen und kann manchmal direkt neben einer Trasse Ausgleichsmaßnahmen, zum Beispiel für Zauneidechsen, vornehmen. Für eine Bundesbehörde wäre das nicht so leicht möglich, da sie auf diese Flächen gar nicht zugreifen könnte. Der Zugriff auf Flächen wird schwerer, da eben kein Instrument dafür zur Verfügung gestellt wird. Es besteht die große Gefahr, dass es zwar in der Theorie schön klingt, aber in der Praxis dann komplett ins Leere läuft. Und dass das Naturflächenbedarfsgesetz erst in einem zweiten Schritt kommen soll, ist ein zusätzliches Problem. Ein Satz noch zur Raumverträglichkeitsprüfung: Ich bezweifle, ob das dann wirklich gemacht wird und eben nicht doch getrickst wird. Es fehlt die Zeit, um auf Erfahrungswerte zurückgreifen zu können. Ich glaube, es wird viel häufiger dazu kommen, dass Vorhabenträger selbst ein Interesse daran haben, das Verfahren zu Ende zu führen und es nicht nach einem halben Jahr enden zu lassen, da sie dann mehr Rechtssicherheit haben. In einem späteren Stadium ist es viel schwerer, noch einmal neu- oder umzuplanen, wenn sich Tatsachen ergeben, die man mit einer frühen Raumverträglichkeitsprüfung hätte erheben können.

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Frau Dr. Heß, der Entwurf sieht die vollständige Digitalisierung von Anhörungsverfahren vor. Digitalisierung klingt erst einmal positiv. Wie sehen Sie das?

Dr. Franziska Heß: Es ist heute schon mehrfach angesprochen worden, dass wir mehr Digitalisierung brauchen. Das kann ich aus meiner täglichen Praxis bestätigen. Der Umfang der Digitalisierung ist abhängig vom jeweiligen Bundesland. Es bestehen große Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern, auch zwischen einzelnen Behörden. Wir haben dahingehend auch schon eine Menge erlebt: Beispielsweise PDF-Dokumente mit drei bis vier Megabyte Größe, die 15.000 bis 20.000 Seiten ohne Gliederung oder Suchmöglichkeit enthielten. Das ist alles schwierig. Ich finde aber trotzdem, dass es im vorliegenden Entwurf problematisch ist, den Zugangsweg ausschließlich digital zu gestalten und analoge Möglichkeiten ersatzlos zu streichen. Es reicht auch nicht aus, ChatGPT zu befragen, um herauszubekommen, wie verbreitet der digitale Zugang in der Bevölkerung ist. Im vorliegenden Entwurf kommen mehrere Dinge zusammen: Künftig soll die öffentliche Bekanntmachung des Planfeststellungsverfahrens primär auf der Internetseite der Behörde erfolgen. Die Veröffentlichung in örtlichen Tageszeitungen soll nur noch freiwillig sein. Für Einwendungen und Stellungnahmen sieht der Entwurf zusätzlich ein Verwaltungsportal mit BundID vor. Ich traue es auch Menschen zu, die noch nicht

so digital unterwegs sind, ihre Einwendungen in einer E-Mail zu formulieren. Ich habe die Sorge, dass einzelne Menschen zurückbleiben, wenn man mit Beteiligungsportalen arbeitet, für die man erst einmal digitale Ausweisdokumente braucht. Die typischerweise von Infrastrukturvorhaben in der Praxis am stärksten betroffenen Gruppen sind ältere Menschen in ländlichen Räumen, Familien, Landwirtinnen und Landwirte oder Anwohnerinnen und Anwohner kleiner Gemeinden. Nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes verfügen gerade diese Gruppen überproportional oft über keinen Internetzugang. Selbst wer über einen Internetanschluss verfügt, wird sicherlich nicht täglich auf den Webseiten ihm unbekannter Behörden nachsehen, ob dort irgendetwas zu seinen Lasten oder zu seinen Gunsten veröffentlicht wurde. Das ist aus meiner Sicht lebensfremd. Auch die besondere Authentifizierung mit der BundID halte ich für einen schwierigen Ansatz. Zumindest für eine Übergangsphase bis zu einer vollständigen Digitalisierung muss man das überdenken. Die Digitalisierung ist der Lauf der Zeit. Das wird so kommen. Wir müssen aber aufpassen, dass wir während des Übergangs bestimmte Menschen auf diesem Weg nicht zurücklassen. Wenn man den digitalen Zugang zur Regel macht, muss man eine analoge Rückfallmöglichkeit für diejenigen bereithalten, die darauf noch angewiesen sind. So würden wir die meisten Leute auch mitnehmen. Gerade die öffentliche Bekanntmachung in den Gemeinden und in örtlichen Tageszeitungen erreicht einen Großteil der Bevölkerung, da sie an ihre Nutzungsgewohnheiten anknüpft. Daher mein Votum: Digitalisierung ja, aber mit der Möglichkeit, sich auch weiterhin analog zu beteiligen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich blicke auf die Uhr: Es ist kurz vor 15.30 Uhr. Eine weitere Runde schaffen wir nicht mehr. Ich darf mich daher herzlich bei allen Auskunftspersonen und den Kolleginnen und Kollegen für die konzentrierte Arbeit bedanken und schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 15:23 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender