

Stellungnahme

Referentenentwurf eines Infrastruktur- Zukunftsgesetzes

Infrastruktur-Zukunftsgesetz (Inf- ZuG)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Stellungnahme

Der BDI begrüßt den die Initiative des Bundesverkehrsministeriums, Planungsverfahren effizienter und digitaler zu gestalten, Redundanzen abzubauen und damit für eine zügige Durchführung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu sorgen. Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Sie sichert Mobilität, Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand, stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist zugleich ein zentraler Faktor für Daseinsvorsorge, Klimaschutz und Sicherheit. Angesichts des erheblichen Modernisierungs- und Investitionsbedarfs in Straßen, Brücken, Schienen und Wasserwegen ist es ein wichtiges und richtiges Signal, dass die Bundesregierung mit dem Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes die Planungs- und Genehmigungsverfahren grundlegend beschleunigen will. Das ist notwendig, um die Infrastruktur zügig zu modernisieren und die Mittel aus dem Sondervermögen so in wirksame Investitionen umsetzen zu können.

Kritisch merken wir jedoch an, dass die Verbändeanhörung lediglich über das Wochenende vom 12. auf den 15. Dezember 2025 möglich war und in dieser Zeit keine abschließende und inhaltlich vertiefte Auseinandersetzung mit dem komplexen Regelwerk möglich ist. Dies ist aus unserer Sicht ein eklatanter Verstoß gegen eine gute gesetzgeberische Praxis.

Der Vorentwurf zu dem letztlich in die Anhörung gegebenen Referenten-Entwurf enthielt zahlreiche sinnvolle Beschleunigungsregelungen, die nunmehr gestrichen wurden. Wir bitten dringend darum, dass in der Kabinettsfassung, spätestens aber durch den Deutschen Bundestag, diese Vorschläge wieder in das Gesetz aufgenommen werden.

Im Einzelnen handelte es sich zum Beispiel um den Verzicht auf die Bekanntmachung der Auslegung, die digitale Auslegung sowie den Wegfall der Zustellung an Einwender. Diese Maßnahmen hätten eine Zeitersparnis von mehreren Wochen bis Monate ermöglicht. Leider wurden diese Regelungen weitgehend gestrichen.

Zudem wurden im Bundesnaturschutzgesetz und im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz weitreichende, sinnvolle und pragmatische Änderungen nicht umgesetzt, so z.B., dass die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen nicht als Eingriff anzusehen ist, kein Wegfall der UVP-Pflicht für Bundeswasserstraßen oder die Gleichstellung von Ersatzzahlungen mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für alle Verfahren. Dadurch bleiben

erhebliche Potenziale zur Verfahrensbeschleunigung ungenutzt. Auch die neu gefundene Regelung im Raumordnungsgesetz bleibt weit hinter den Erwartungen zurück: Aus einer gebundenen Entscheidung wurde eine stark eingeschränkte soll-Ermessensentscheidung.

Darüber hinaus fehlt im Entwurf eine Stichtagsregelung, und auch die Verfahren zur Inbetriebnahme von Verkehrsinfrastruktur sollten beschleunigt werden. Für eine möglichst schnelle Umsetzung von wichtigen Projekten müssen zudem auch die haushaltsrechtlichen Verfahren zur bedarfsgerechten und langfristigen Finanzierung, insbesondere für Neu- und Ausbauprojekte, deutlich vereinfacht werden.

Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist aber nicht nur für Erhaltung, Aus- und Neubau von Verkehrswegen von größter Bedeutung, sondern auch für die Gewinnung der dafür benötigten Rohstoffe. Daher sollten die im Referentenentwurf vorgesehenen Beschleunigungs- und Vereinfachungspotenziale für den Verkehrswegebau speziell im Artenschutz nicht nur gleichermaßen Straßen, Schienen und Wasserwege erfassen, sondern generell auch auf Vorhaben der Rohstoffgewinnung übertragen werden. Nur durch die gemeinsame Betrachtung von Infrastruktur- und Rohstoffpolitik können Projekte effizient und umweltverträglich umgesetzt werden.

Verkehrsinfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse

Positiv zu bewerten ist die im Referentenentwurf vorgesehene Ausweitung der Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses für den Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Bundesschienenwegen, den Bau und Ausbau von Rastanlagen und den Ersatz vorhandener Brückenbauwerke sowie die Engpassbeseitigung im Straßennetz. Gleiches gilt für wichtige, die Funktionsfähigkeit des Systems Wasserstraße aufrechterhaltende Maßnahmen sowie Projekte des Bedarfsplans und zur Engpassbeseitigung an Bundeswasserstraßen, die nun ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Allerdings werden die Voraussetzungen für die Anerkennung des öffentlichen im Bereich der Bundeswasserstraßen mit rechtlichen Hürden eingeschränkt, die die Anwendung gefährden. Die Voraussetzung, dass zur Erteilung einer vorläufigen Anordnung gem. §14 Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetzes „das Wohl der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn erfordert“, sollte wieder auf die ursprüngliche Formulierung des „Vorliegens eines öffentlichen Interesses“ ausgerichtet werden.

Der im Entwurf geplante Vorrang für Verkehrsinfrastrukturprojekte darf jedoch im Umkehrschluss nicht dazu führen, dass beteiligten Länderbehörden, insbesondere in den Bereichen Natur-, Grundwasser- und Immissionsschutz, personelle und ggf. finanzielle Ressourcen entzogen werden. Denn gerade diese Behörden werden z.B. auch für Genehmigungsverfahren der Rohstoffindustrie benötigt, welche sich schon jetzt langwierig und schwierig gestalten. Notwendige Verfahren der Rohstoffgewinnung dürfen nicht weiter in Verzug geraten, da die Verkehrsinfrastruktur letztlich mit Baustoffen der mineralischen Rohstoffe zu errichten ist.

Weiteren Handlungsbedarf gibt es auch mit Blick auf die Elektromobilität. Der flächendeckende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur sollte mit Blick auf den Netzausbau sowie Netzanschlüsse und Flächenverfügbarkeit ebenfalls als im überragenden öffentlichen Interesse liegend eingestuft werden, wobei die Bedarfe aller Fahrzeugsegmente einschließlich elektrifizierter Lkw-Flotten und elektrifizierter Fernlinienbusse zu berücksichtigen sind. Für die Bereitstellung von Netzanschlüssen (auch an KV-Infrastrukturen) sind außerdem die Möglichkeiten zum Genehmigungsverzicht zu erweitern und für die verbleibenden Verfahren verbindliche Fristen vorzusehen, da die Genehmigungsprozesse hier aktuell den größten Hemmschuh für den Aufbau von Ladeinfrastruktur darstellen. Neben der allgemeinen Beschleunigung muss dabei ebenso die möglichst bundesweite Vereinheitlichung von Planungs- und Genehmigungsprozessen im Fokus stehen.

Zudem schlagen wir vor, die bestehende Flächengrenze von 5.000 m² für die Bemessung der UVP-Pflicht und damit für die Einordnung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs in das planfeststellungspflichtige Verfahren auf 10.000 m² bis 15.000 m² anzuheben. Vor dem Hintergrund der zunehmenden funktionalen Bedeutung moderner KV-Infrastrukturen, einschließlich ihrer Relevanz für Versorgungssicherheit und militärische Mobilität, erscheint eine Anpassung dieser Schwellenwerte sachgerecht. Eine höhere Grenze würde zu einer effizienteren Ausgestaltung der Genehmigungsverfahren beitragen und damit den bedarfsgerechten Ausbau sowie die langfristige Leistungsfähigkeit des kombinierten Verkehrs stärken.

1:1 Umsetzung von EU-Recht im UVPG im Verkehrsbereich

Positiv zu bewerten ist die im Referentenentwurf vorgesehene 1:1 Umsetzung von EU-Recht im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP). Mit dem Entwurf wäre hier auch für die Schiene eine 1:1 Umsetzung sichergestellt.

Handlungsbedarf besteht jedoch für den kombinierten Verkehr. Hierzu schlagen wir vor, die bestehende Flächengrenze von 5.000 m² für die Bemessung der UVP-Pflicht und damit für die Einordnung von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs in das planfeststellungspflichtige Verfahren auf 10.000 m² bis 15.000 m² anzuheben. Vor dem Hintergrund der zunehmenden funktionalen Bedeutung moderner KV-Infrastrukturen, einschließlich ihrer Relevanz für Versorgungssicherheit und militärische Mobilität, erscheint eine Anpassung dieser Schwellenwerte sachgerecht. Eine höhere Grenze würde zu einer effizienteren Ausgestaltung der Genehmigungsverfahren beitragen und damit den bedarfsgerechten Ausbau sowie die langfristige Leistungsfähigkeit des kombinierten Verkehrs stärken.

Einführung von Genehmigungsfiktionen und vorzeitiger Maßnahmebeginn

Die Einführung von Genehmigungsfiktionen, wonach die Zustimmung nach Ablauf der Fristen insbesondere im Rahmen der Behördenbeteiligung als erteilt anzusehen ist, bewertet die deutsche Industrie grundsätzlich positiv. Genehmigungsfiktionen haben das Potential eine Beschleunigung der Verfahren herbeizuführen, wie bereits im Pakt zwischen Bund und Ländern zur Genehmigungsbeschleunigung dargelegt. Diese betrifft in der Verkehrsinfrastruktur insbesondere Fälle historischer Zulassungsentscheidungen, die mangels Unterlagen nicht (mehr) nachweisbar sind. Daher sollte der § 18 AEG um eine Regelung ergänzt werden, dass eine Betriebsanlage als planfestgestellt gilt, wenn sie bereits vor dem 14.12.1951 betrieben wurde.

Die in den verschiedenen Fachgesetzen – wie dem Bundesfernstraßengesetz, dem Bundeswasserstraßengesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz – verankerten Regelungen zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn sind zwar zu begrüßen, orientieren sich jedoch nicht stark genug an der in der letzten Legislatur beschlossenen Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Für zentrale Infrastrukturprojekte muss der vorzeitige Maßnahmenbeginn im laufenden Planverfahren auch für die Gesamtmaßnahmen möglich sein, um die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur sicherzustellen. Ein zeitnahe vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist nur möglich, wenn diese ohne vorherige Anhörungen erfolgen kann.

Den Entwurf mit dem § 8a BImSchG zu harmonisieren ist nicht nur im Sinne einer Harmonisierung des Planungsrechts geboten, sondern auch wegen des Nachholbedarfs bei der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Dieser Nachholbedarf kann dazu führen, dass genehmigungspflichtige

Modernisierungsvorhaben sehr schnell realisiert werden müssen, um Sperren wichtiger Verkehrsachsen und hohe Folgekosten für die Wirtschaft abzuwenden.

Regelungen für Ersatzneubauten

Für Ersatzneubauten wie etwa den Abriss und anschließenden Neubau von Brücken oder die Sanierung von Fahrbahnabschnitten auf derselben Trasse bestehen bereits heute rechtliche Möglichkeiten, auf aufwendige Genehmigungsverfahren zu verzichten. Diese Spielräume müssen endlich konsequent genutzt werden, um Verfahren zu beschleunigen, Kosten zu senken und die dringend notwendige Instandhaltung voranzubringen. So ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG bei Ersatzneubauten keine Planfeststellung erforderlich, solange keine wesentliche bauliche Veränderung vorgenommen wird. Dennoch wird in der Praxis häufig auf das langwierige Planfeststellungsverfahren zurückgegriffen, aus Angst vor rechtlichen Unsicherheiten oder möglichen Klageverfahren. Diese Praxis führt zu vermeidbaren Verzögerungen, bindet personelle Ressourcen und gefährdet die schnelle Instandsetzung wichtiger Verkehrswege. Anstatt eine Vielzahl neuer Regelungen zu schaffen, sollten die vorhandenen Gesetze daher zunächst konsequent angewendet und ihre Auslegung durch die Rechtsprechung geschärft werden. Es braucht ein deutliches Signal an Behörden, Gerichte und Projektträger: Ersatzneubauten sind in der Regel ohne förmliches Verfahren zulässig, wenn keine erheblichen Naturschutz- und Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Darüber hinaus ist es notwendig, den Anwendungsbereich der Plangenehmigung gesetzlich auszuweiten. Ein verbindlicher Katalog sollte festlegen, in welchen Fällen eine Plangenehmigung zulässig ist, damit Rechtsklarheit, Einheitlichkeit und Verlässlichkeit entstehen und zugleich langwierige Ermessensentscheidungen auf Verwaltungsebene vermieden werden.

Die in der vorletzten Legislatur gleichermaßen für Straße und Schiene eingeführten Regelungen zu Gunsten des Planrechtsverzichts bzw. zu Gunsten eines Wahlrechts Planrecht für bestimmte Modernisierungsmaßnahmen haben sich in diesem Kontext bereits bewährt und sollten entsprechend ausgeweitet werden. Im FStrG sind Tunnelbauwerke von der Regelung zur Beschleunigung von Ersatzneubauten durch Wahlrecht Planrecht bislang nicht erfasst. Speziell bei sicherheitsrelevanten Ersatzneubauten oder umfangreichen Sanierungen von Tunnelanlagen sollte jedoch die Möglichkeit bestehen, von einem Wahlrecht Planrecht Gebrauch zu machen.

Gleiches gilt für das AEG: Hier ist zwar die für § 18 Abs. 1a AEG vorgesehene Ausweitung des Wahlrechts Planrechts zu begrüßen, sie sollte aber noch weiter gefasst werden. Sieht der Entwurf bereits für den Neubau von Anlagen zur Fels- und Hangsicherung ein Wahlrecht vor, sollte dieses auf weitere kleinere Neubaumaßnahmen erweitert werden. Diese betrifft insbesondere den Bau zusätzlicher Weichen, Überhol- und Kreuzungsgleise wie auch den Neubau von Stelleinheiten, Bahnstromanlagen, Durchlässen sowie Strom- und Antennenmasten. Auch sollte für Änderungen an Bahnstromleitungen und Umbauten an Empfangsgebäuden ein Wahlrecht Planrecht ermöglicht werden. Neben dem Wahlrecht Planrecht sollten im AEG durch Änderung von § 18 Abs. 1 auch die Möglichkeiten zum planrechtsfreien Bauen erweitert werden. Es sollte generell nach einer Zerstörung durch Fremdeinwirkung ein genehmigungsfreier Wiederaufbau von Anlagen ermöglicht werden. Aktuell ist diese Möglichkeit auf Zerstörungen durch Naturkatastrophen begrenzt.

Zudem erkennt der Entwurf zwar die besondere Bedeutung von Brückenersatzmaßnahmen an (§ 3 Abs. 1 Satz 3 FStrG), es fehlen jedoch weiterführende Regelungen zur Beschleunigung vollseitiger Ersatzneubauten. Gerade der Bau vollseitiger Ersatzneubauten parallel zur bestehenden Brücke ist entscheidend, um bei stark frequentierten Strecken lange Vollsperrungen zu vermeiden. Daher sollte der Gesetzgeber prüfen, den vollseitigen Ersatzneubau ausdrücklich zu beschleunigen, etwa durch eine Ausweitung des Planrechtsverzichts (§ 17 Abs. 1 S. 2 FStrG) oder durch eine Ausweitung des Wahlrechts Planrechts (§ 17 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 FStrG).

Stärkung der Zuständigkeit der Straßenbaubehörden (§ 4 FStrG)

Eine weitere zentrale Änderung betrifft § 4 FStrG, der das Verhältnis zu sonstigen Sicherheits- und Genehmigungspflichten regelt. Hier wird künftig ausdrücklich normiert, dass Bundesfernstraßenmaßnahmen, die durch die zuständige Straßenbaubehörde verantwortet werden, keine zusätzlichen Genehmigungen anderer Behörden mehr erfordern (beispielsweise keine eigenständige naturschutz-, wasser- oder immissionsschutzrechtliche Erlaubnis). Die Einhaltung aller einschlägigen Vorschriften obliegt ausschließlich der Straßenbaubehörde, die dafür die Verantwortung trägt. Hierbei sollte präzisiert werden, dass die Zuständigkeit der Straßenbaubehörde den Bau, Unterhaltung und den Betrieb (wie beispielsweise Straßenreinigung und Winterdienste) umfasst. Diese Klarstellung dient dem Abbau von Schnittstellen und der Stärkung der sogenannten „Einfachzuständigkeit“. Darüber hinaus ist der Begriff „Rastanlage“ dem FStrG bislang fremd und sollte daher durch den Begriff „Nebenbetrieb“ getauscht werden.

Im Einzelnen:

§ 3 Absatz 1 sollte durch folgenden § 3 Absatz 1 ersetzt werden:

„(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange der Menschen mit Behinderungen und der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Der Bau oder Ausbau eines Nebenbetriebes und der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Brückenbauwerke im Bereich einer Fernstraße sollen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut, unterhalten und betrieben werden, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“

§ 4 sollte durch den folgenden § 4 ersetzt werden:

§ 4 Sicherheitsvorschriften

„Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten und deren Betrieb allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen, insbesondere naturschutz- oder wasserrechtlicher Erlaubnisse oder Genehmigungen, durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch das Fernstraßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht.“

Stichtagsregelung für alle Verfahren gemäß Koalitionsvertrag einführen

Der Referentenentwurf sieht keine umfassende und verbindliche Stichtagsregelung vor. Damit bleibt der Entwurf weit hinter der Vereinbarung des Koalitionsvertrags zurück, der eine solche verbindliche Regelung ausdrücklich zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess vorsieht. In vielen Fällen verzögern sich Projekte aller Verkehrsträger aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich hierfür ist, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf den Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen

Gesetzesänderungen bis zum Erlass der Genehmigung noch Eingang in die Planung finden, was zu zeitintensiven Umplanungen führt. Eine Stichtagsregelung, die für alle zu genehmigenden Projekte wirken kann, sollte einheitlich im Verwaltungsverfahrensgesetz in Teil 5 Abschnitt 2 sowie in allen Fachgesetzen verankert werden. Eine solche Regelung könnte auf den Zeitpunkt der Erklärung der Vollständigkeit der Antragsunterlagen gelegt werden und damit das zeitaufwendige Nachreichen von Unterlagen aufgrund von Rechtsänderungen verhindern. So sollte die in § 18g AEG bestehende Regelung demzufolge auch als „Stichtagsregelung“ bezeichnet und entsprechend gefasst werden, sodass die Grundlage der Genehmigungsentscheidung die zum Zeitpunkt der Erklärung der Vollständigkeit geltende Rechts- und Sachlage darstellt. Die notwendige EU-Konformität (bspw. hinsichtlich der Sachlage im Artenschutz) könnte mit einer Einschränkung in der gesetzlichen Regelung sichergestellt werden, dass eine generelle Stichtagsregelung nur gilt, soweit dem nicht höherrangiges Recht entgegensteht.

Plangenehmigung gemäß Koalitionsvertrag stärken

Auch hinsichtlich des Verzichts auf Planfeststellungsverfahren zugunsten von Plangenehmigungsverfahren bleibt der Entwurf hinter der Vereinbarung des Koalitionsvertrags zurück, der eine verstärkte Anwendung der Plangenehmigung vorsieht. Die im Verwaltungsverfahrensgesetz zur Plangenehmigung bestehende Regelungen sollte daher angepasst werden.

Abschaffung von Raumverträglichkeitsprüfungen

Die Industrie begrüßt die im Referentenentwurf entsprechend Koalitionsvertrag angedachte Regelung, Raumverträglichkeitsprüfungen für Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege entfallen zu lassen. Die Regelung sollte jedoch - wie ursprünglich geplant - eine gebundene Entscheidung enthalten und nicht eine an diverse Voraussetzung geknüpfte Ermessensentscheidung. Die Raumverträglichkeitsprüfung vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren führt zu langwierigen Doppelprüfungen und Beteiligungsverfahren, da die Prüfung der Vereinbarkeit eines Vorhabens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung bereits über das Planfeststellungsverfahren sichergestellt wird. Der vollständige Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen hat sich bereits im Bereich der Übertragungsnetze bewährt und hätte eine Reduzierung der Planungs- und Genehmigungszeiten bei raumordnungspflichtigen Vorhaben um mehrere Jahre zur Folge. Diese

Verfahren nun auch im Bereich der Verkehrsnetze abzuschaffen wäre ein Beitrag zur Harmonisierung.

Sollte die Widerspruchslösung zur Raumverträglichkeitsprüfung beibehalten werden, so sollte aber jedenfalls die “Widerspruchsschwelle” heraufgesetzt werden und die Widerspruchsbefugnis davon abhängen, dass die Raumordnungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde “außergewöhnlich hohe” raumbedeutsame Konflikte erwartet.

Beschleunigte Linienbestimmung und Inbetriebnahme

Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass die Linienbestimmung für Bundesfernstraßen künftig als nichtförmliches, vereinfachtes Verfahren ausgestaltet und stärker mit der Raumordnung gebündelt werden soll. Dies ist ein richtiger Schritt zur Straffung der Verfahrensabläufe. Um jedoch verbleibende Doppelprüfungen und Ineffizienzen zu vermeiden, sollten die bislang rechtlich getrennten Verfahren der Raumordnung, Linienbestimmung und Planfeststellung künftig weitergehend in ein einheitliches, übergreifendes Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturen integriert werden. Eine solche Bündelung würde Planungszeiten erheblich verkürzen und die Rechtssicherheit für Vorhabenträger wie auch für die beteiligten Behörden erhöhen.

Bestehen bei Neubauten von Schienenwegen bereits keine Linienbestimmungsverfahren mehr, sorgen bei diesem Verkehrsträger komplexe Verfahren zur Inbetriebnahme für unnötige Verzögerungen, die gleichermaßen Neu- und Ausbauprojekte wie auch Modernisierungsvorhaben betreffen.

Diese Verfahren würden beschleunigt, wenn neben Prüfsachverständigen auch Prüforganisationen tätig werden könnten. Hierzu sollte § 4b AEG entsprechend ergänzt werden. Im zweiten Schritt sollten dann auch die für diese Verfahren zu beachtenden eisenbahnrechtlichen Verordnungen vereinfacht werden. Neben Regelung für Prüforganisationen ist dabei eine Stichtagsregelung auch für Inbetriebnahmeverfahren zu schaffen.

Digitalisierung durch Nutzung digitaler Datenmodelle

Die Einführung eines einheitlichen digitalen Verfahrensrechts und die konsequente Umstellung von analogen auf digitale Planungs- und Beteiligungsprozesse sind ein echter Fortschritt. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die vollständige elektronische Kommunikation und Veröffentlichung im Verwaltungsverfahrensgesetz (insbesondere §§ 72 ff. und § 73 VwVfG neu), die digitalen Einwendungs- und Beteiligungsprozesse statt Papier- und

Aushangpflichten, sowie der geplante Aufbau eines zentralen Antrags- und Beteiligungsportals für Verkehrs- und Offshore-Vorhaben als Plattform für Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren und als digitale Anlaufstelle für Stakeholder.

Mit der Überarbeitung des Planfeststellungsverfahrens hin zu einem vollständig digitalen Ablauf und der Bündelung einschlägiger Verfahrensvorgaben aus Fachgesetzen wird ein wichtiger Grundstein für Beschleunigung gelegt.

Die erheblichste qualitative Änderung ist die Möglichkeit einer datenmodellbasierten Arbeitsweise. Die Nutzung digitaler Modelle und Building Information Modeling (BIM) kann die Dauer von Genehmigungsprozessen und damit von Bauvorhaben deutlich reduzieren. Durch die Arbeit im Projektgesamtkontext verringert sich die Zahl der Rückfragen aufgrund fehlender oder missverständlicher Informationen erheblich. Die bisher zur BIM-Anwendung in Planfeststellungsverfahren vorgesehene optionale Regelung sollte daher nach zwei Jahren Übergang verbindlich werden.

Die Umstellung auf digitale Verfahren verlangt eine angemessene technische und personelle Ausstattung der zuständigen Behörden. Ohne geschultes Personal, belastbare IT-Infrastruktur und einheitliche Datenstandards und Schnittstellen besteht das Risiko, dass digitale Vorgaben nur zu einer Digitalisierung von Papier führen. Einen signifikanten Beitrag wird die Digitalisierung der Verfahren erst dann leisten, wenn von der Prüfung digitaler Dokumente auf die Prüfung digitale Datenmodelle umgestellt wird.

Die Fokussierung auf „Building Information Modeling“ (BIM), d.h. digitale Bauwerksinformationsdatenmodelle, ist zudem nicht ausreichend. Für eine ganzheitliche digitale Transformation müssen BIM, GIS, KI und Digitale Zwillinge integriert werden. Zudem fehlt die gesetzliche Grundlage für ein nationales Infrastrukturkataster. Ein Nationales Infrastrukturkataster als interoperabler Datenraum für alle Verkehrsträger und Leitungen kann dazu beitragen, redundante Planungen und Genehmigungen zu vermeiden und die Grundlage für digitale Zwillinge und Smart Infrastructure zu schaffen.

Standardisierung im Artenschutz

Negativ hervorzuheben ist, dass der Bund keine Standardisierungen bei artenschutzrechtlichen Prüfungen anstrebt und die ursprünglich angedachten sinnvollen und längst überfälligen Ermächtigungsgrundlagen (§54 Abs.13

und 14 BNatSchG) nun nicht regelt, Der BDI fordert, diese Regelungen wieder in das Gesetz aufzunehmen.

Dies wäre ein wichtiger Schritt, um Verfahren zu vereinheitlichen, den Gutachtenaufwand zu reduzieren und Planungszeiten zu verkürzen. Die Herausforderungen bei der artenschutzrechtlichen Prüfung im Hinblick auf u.a. die Prüftiefe bestehen in gleicher Weise für alle Projektbetreiber und Verkehrsträger. Um eine übergreifende und durchgreifende Beschleunigung zu erreichen, sollte der Bund seine Rolle als Normgeber deutlich stärker wahrnehmen und einheitliche fachrechtliche Standards für alle Bundesinfrastrukturen schaffen. Dies würde nicht nur die Planungsprozesse beschleunigen, sondern auch die Rechtssicherheit und Qualität der naturschutzfachlichen Prüfungen erhöhen.

Die ursprünglich im Entwurf vom 7.11.2025 vorgesehene Artenschutzregelung in § 44 Abs. 7 BNatSchG neu sollte für betriebliche Unterhaltung an Bundesfernstraßen und Schieneninfrastruktur wieder aufgenommen werden – zumal sie sich stark an einer bereits für die Land- und Forstwirtschaft bestehenden Regelung orientiert (§ 44 Abs. 4 BNatSchG).

Bündelung von Umweltprüfungen

Die Vielzahl getrennter Umweltprüfungen – von der Strategischen Umweltprüfung (SUP) über die Umweltprüfung in Raumverträglichkeitsverfahren (RVP), anschließender Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Berücksichtigungsgebot im Bundes-Klimaschutzgesetz (§ 13 KSG) (bis hin zu FFH-Verträglichkeits- und Artenschutzprüfungen – führt heute zu unnötiger Komplexität, da viele Umweltbelange in separaten Verfahren behandelt werden, obwohl sie inhaltlich eng miteinander verknüpft sind. Dies führt zu redundanten Bewertungen, widersprüchlichen Ergebnissen und vermeidbaren Verzögerungen. Das übergeordnete Ziel sollte sein, dass Umweltprüfungen in einem einheitlichen, digital unterstützten Verfahren gebündelt werden, mit klaren Zuständigkeiten, verbindlichen Fristen und standardisierten Bewertungsmaßstäben.

Dieses Grundprinzip der Bündelung sollte darüber hinaus nicht nur für die Umweltprüfungen selbst gelten, sondern aus Effektivitätsgründen auch für die Umsetzung notwendiger naturschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen.

Der im Entwurf vorgesehene Vorrang für Ersatzgelder ist daher zu begrüßen, sollte jedoch praktikabler ausgestaltet werden.

Reduktion des naturschutzrechtlichen Ausgleichs

Dieses Grundprinzip der Bündelung sollte darüber hinaus nicht nur für die Umweltprüfungen selbst gelten, sondern aus Effektivitätsgründen auch für die Umsetzung notwendiger naturschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen. Der im Entwurf vorgesehene Vorrang für Ersatzgelder ist daher zu begrüßen und entspricht zudem der im Koalitionsvertrag vorgesehene Reduktion der dieser nicht auf EU-Umweltrecht beruhenden sog. Eingriffsregelung. Es ist jedoch völlig unverständlich, warum diese sinnvolle Regelung nur für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse gelten soll. Der Gesetzgeber hebt in der Begründung hervor, eine „zunehmende Flächenknappheit“ herrscht und es einer „fachlich gesicherte, institutionell gebündelte Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen“ bedarf. Diese vom Gesetzgeber beschriebene Probleme haben jedoch nicht nur Vorhaben mit einem überragenden öffentlichen Interesse, sondern alle Vorhaben.

Durch die Verknüpfung der Berechnung des Ersatzgeldes mit der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) wäre sie zudem gar nicht in Baden-Württemberg und Bayern anwendbar. In diesen Ländern bestehende von der BKompV abweichende Regelungen.

Die Eingriffsregelung sollte praktikabler ausgestaltet werden. Der BDI fordert, sich an der Regelung in § 15 (6a) aus dem Entwurf vom 7.11.2025 zu orientieren:

„(6a) Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleich, wenn ihre zweckgebundene Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung erwarten lässt. Die Gleichwertigkeit gilt als gewährleistet, wenn das Ersatzgeld auf Grundlage einer anerkannten Bewertungsmethode berechnet wird und einem nach Landesrecht anerkannten Fonds oder einer anderen von der für Naturschutz- und Landschaftspflege zuständigen Behörde benannten öffentlichen Stelle zugeführt wird, und diese Stelle nachweislich Maßnahmen im Sinne des § 1 durchführt. Mit Zahlung des Ersatzgeldes gilt die Verpflichtung des Verursachers zur Durchführung und Unterhaltung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen als erfüllt.“

Zur Vermeidung von Unsicherheiten bei der Anwendung der Vorrangregelung zum Ersatzgeld sollte dabei der zweite Halbsatz des § 15 Abs. 6a Satz 2 präzisiert werden. Der Satz 2 sollte daher wie folgt gefasst werden:

“Die Gleichwertigkeit gilt als gewährleistet, wenn das Ersatzgeld auf Grundlage einer anerkannten Bewertungsmethode berechnet wird und einem nach Landesrecht anerkannten Fonds oder einer anderen von der für Naturschutz- und Landschaftspflege zuständigen Behörde benannten öffentlichen Stelle zugeführt wird, zu deren Aufgaben die Durchführung von Maßnahmen im Sinne des § 1 gehört.”

Zudem ist die im Entwurf vom 7.11.2025 noch vorgesehene Klarstellung, wonach die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur keinen ausgleichenden Eingriff darstellt, insbesondere für die Vegetationspflege eine deutliche Verfahrenserleichterung. Da die Unterhaltung der Infrastruktur per se in regelmäßigen Intervallen erfolgt, wirft die dabei verwendete Begrifflichkeit *“regelmäßige Unterhaltung”* jedoch die Frage auf, welche Form der Unterhaltung bzw. Instandhaltung hiervon möglicherweise nicht der erfasst sein könnte. Eindeutiger gefasst ist hingegen die im Entwurf vorgesehene Regelung des § 44 Abs. 7 BNatSchG, wo die Begrifflichkeit *“betriebliche Unterhaltung”* verwendet wird. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten sollte dabei in einem neuen § 14 Abs. 4 BNatSchG entweder auf den Zusatz *“regelmäßig”* verzichtet oder analog zu § 44 Abs. 7 BNatSchG der Begriff *“betriebliche Unterhaltung”* verwendet werden.

Reduktion von Variantenplanungen an Bahnübergängen

Sieht der Entwurf durch Änderungen am Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) bereits Vereinfachungen für bauliche Änderungen an höhenungleichen Kreuzungsbauwerken zwischen Straße und Schiene vor, sollte auch die Verfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ) vereinfacht werden. Zur Vermeidung von zwischen den Beteiligten oft sehr zeitintensiven Diskussionen und umfangreiche Variantenplanungen zu neuen technischen Lösungen an BÜ sollte § 3 EKrG um einen neuen Absatz 2 ergänzt werden:

“Die Beteiligten haben höhengleiche Kreuzungen mit hohem Verkehrsaufkommen oder hoher Verkehrsbedeutung vorrangig durch den Bau von Überführungsbauwerken zu beseitigen.”

Umweltverträglichkeitsprüfung

Der BDI fordert eine umfassende Novelle des UVPG und das zurückführen auf ein europarechtliches Mindestmaß. Der Gesetzgeber macht in der Begründung zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz deutlich, dass das deutsche UVPG weit über die europäischen Vorgaben hinausgeht (S. 112): „Maßgebliches Ziel dieses Vorschlags ist es, die UVP-pflichtigen und vorprüfungspflichtigen Eisenbahnvorhaben auf das europarechtlich durch die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) erforderliche Maß zu begrenzen. So sollen europarechtlich nicht geforderte Prüfungen nach dem UVPG vermieden und dadurch Genehmigungsverfahren schneller durchgeführt werden können.“

Im Einzelnen:

Zu Art. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz

§ 18 (AEG) Abs. 2 Nr. 1 müsste wie folgt lauten:

„1. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Antragstellers besteht und,“

Denn § 18 AEG ist auch die wesentliche Norm für die Planfeststellung und Plangenehmigung von Werksbahnen der Industrie. Auch hierfür müssen Beschleunigungspotenziale genutzt werden. Die Anpassung entspricht dem Wortlaut in § 8a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG und ist rechtlich konsequent sowie geboten.

Zu Art. 10 Bundesnaturschutzgesetz

Zu § 14 Abs. 3 auch folgenden Abs. 5 einzufügen:

(Nicht als Eingriff gilt ...)

(5) die Beseitigung einer vorübergehenden Verbesserung des Zustands von Biotopen oder Arten auf Flächen, auf denen eine neue oder die ehemalige Nutzung wieder aufgenommen werden soll, wenn die Verbesserung ohne rechtliche Verpflichtung entstanden ist (Natur auf Zeit).

Begründung:

Vergleichbare Regelungen sind Bestandteil einzelner Naturschutzgesetze der Bundesländer (siehe etwa in Nordrhein-Westfalen oder Sachsen-Anhalt). Die bei einer vergangenen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes eingefügte Begünstigung von Natur auf Zeit im Rahmen der Abwägung (siehe § 2 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz) wird durch die hier vorgeschlagene Ergänzung zu einem konkreten Handlungsinstrument. Auch im Bereich des Verkehrswegebbaus kommt es immer wieder zu vorübergehend ungenutzten Flächen, auf denen sich Natur auf Zeit bilden kann. Mit der vorgeschlagenen Ergänzung würde eine praxisrelevante Regelungslücke jedenfalls teilweise geschlossen.

Zu § 15 Abs. 2 Satz 4 folgende Klarstellung aufzunehmen:

Festlegungen von Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Gebiete im Sinne des § 20 Abs. 2 Nummer 1-4 und in Bewirtschaftungsplänen nach § 32 Abs. 5, von Maßnahmen nach § 34 Abs. 5, § 44 Abs. 5 Satz 3 und § 45 Abs. 7 dieses Gesetzes, ... stehen der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegen.

Begründung:

Die damit angesprochenen Maßnahmen zum Ausgleich artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen (sog. FCS-Maßnahmen), die nach Maßgabe artenschutzrechtlicher Ausnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG durchgeführt werden, sind ebenso auf die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anrechenbar. In der Sache besteht hieran im Hinblick auf den multifunktionalen Ansatz von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung kein Zweifel. Eine entsprechende Klarstellung im Bundesnaturschutzgesetz ist möglicherweise bislang unterblieben, weil in der Ausnahmeregelung des § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz nicht ausdrücklich die Durchführung entsprechender artenschutzrechtlicher Maßnahmen gefordert wird. Dies ist allerdings absolut übliche Praxis und es gibt keinen Grund, diesen Maßnahmen die Gleichstellung zu versagen. Die sehr praxisrelevante Klarstellung ist geboten, da durch derartige Ausgleichsmaßnahmen genauso wie bei vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 Bundesnaturschutzgesetz (sogenannten CEF-Maßnahmen) der ökologische Zustand der Natur aufgewertet wird.

Zu § 15 Abs. 6 und 6a sollte folgende Klarstellung erfolgen:

Das Verhältnis der vorgeschlagenen Regelung in § 15 Absatz 6a BNatSchG zu § 15 Absatz 6 BNatSchG ist nicht ganz zweifelsfrei. § 15 Abs. 6a Satz 1 BNatSchG stellt die Ersatzzahlung “nach Absatz 6” der Realkompensation gleich. Die weiteren Regelungen in § 15 Absatz 6a Satz 2 ff. BNatSchG sehen dann aber eine Ersatzzahlung an das BMUKN (oder eine von diesem benannte Stelle) vor.

Es ist unklar, ob es dabei um eine zusätzliche Möglichkeit neben der in Absatz 6 bereits geregelten (an sich subsidiären) Ersatzzahlung handelt oder ob es sich bei § 15 Abs. 6a BNatSchG um ein Sonderregime für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse handelt. Dann wäre der Bezug in § 15 Absatz 6a Satz 1 BNatSchG auf § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht stimmig. In den vorgesehenen Änderungen zu § 17 BNatSchG ist teils nur von “Ersatzzahlung”, teils von “Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a” die Rede, ohne dass ohne Weiteres klar wäre, weshalb differenziert wird. Zur Vermeidung eines die Komplexität unnötig steigernden Sonderregimes sollte § 15 Abs. 6 BNatSchG wie folgt gefasst werden:

„Der Verursacher hat die Wahl, anstelle der Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Ersatz in Geld zu leisten. In diesem Fall findet Absatz 5 keine Anwendung [Rest wie im geltenden Recht]“

Als Folgeänderung wäre die Fassung von § 15 Absatz 6a BNatSchG dann:

„Die Ersatzzahlung nach Absatz 6 kann bei Vorhaben, für die durch Bundesgesetz ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt wird, auch wie folgt geleistet werden:...”“

Zu § 15 Absatz 6a Satz 1 das Wort „nachweislich“ zu streichen.

Begründung:

In Satz 2 dieser neu vorgeschlagenen Regelung wird im Einzelnen festgelegt, wann eine Gleichwertigkeit der Ersatzgeldleistung als gewährleistet gilt. Durch Verwendung des Wortes „nachweislich“ in Satz 1 sollte nicht der Eindruck entstehen, dass darüber hinaus noch weitere Nachweise/Belege erforderlich sein können.

Zu § 17 Abs. 4 Satz 1 Nummer 2 in dem Klammerzusatz am Ende die Worte „und des Kompensationszwecks“ zu streichen.

Nach der Neuregelung ist vorgesehen, Ersatzgelder nach § 15 Abs. 6a an einen nach Landesrecht anerkannten Fond oder an eine andere von der für Naturschutz- und Landschaftspflege zuständigen Behörde benannten öffentlichen Stelle zu leisten.

Hierdurch sowie durch die weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen ist gewährleistet, dass ein sinnvoller Kompensationszweck verfolgt wird. Es erscheint jedoch für den Vorhabenträger kaum leistbar und auch nicht erforderlich, schon bei Beantragung des Vorhabens mit entsprechenden Unterlagen den jeweiligen Kompensationszweck anzugeben. Durch die geplante institutionell abgesicherte Ersatzgeldzahlung wird auch die Erreichung eines sinnvollen Kompensationszwecks gewährleistet sein. Daher sollte das Genehmigungsverfahren für alle Beteiligten von dieser Angabe entlastet und den Verfahren mehr Flexibilität zugestanden werden.

Aus dem gleichen Grund wird weiter angeregt, in dem neu einzufügenden Satz 2 des Abs. 4 die Worte „und vorgesehenen Verwendung“ zu streichen.

Eine solche Prüfungspflicht ginge über das geltende Recht zur Ersatzgeldzahlung in § 15 Abs. 6 auch hinaus. Dort ist in Abs. 6 letzter Satz nur geregelt, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu verwenden ist, was als abstrakt-generelle Anforderung ausreichend ist.

Zu § 40 Abs. 1 Satz 4 Nummer 4 folgende Ergänzung aufzunehmen:

„4. das Ausbringen von Gehölzen und Saatgut außerhalb ihrer Vorkommensgebiete zur Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 oder von Maßnahmen zur Gewährleistung des Erhaltungszustandes der Populationen einer Art nach § 45 Abs. 7 Satz 2, wenn kein ...“.

Begründung:

Wie bereits oben zur Eingriffsregelung erläutert, sind die in artenschutzrechtlichen Ausnahmen festgelegten Ausgleichsmaßnahmen genauso wie die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 zu behandeln. Es gibt keinen sachlichen Grund, für diese Maßnahmen ein anderes oder gar strengeres Regelungsregime zu verlangen.

Zu Nummer 6 (§ 74 Absatz 7 BNatSchG)

Mit der Einführung von § 74 Absatz 7 wird eine Übergangsvorschrift geschaffen, die sicherstellt, dass die geänderten Regelungen in § 15 sowie § 17 BNatSchG (u.a. Erweiterung des Suchraums für Ersatzmaßnahmen, Anerkennung von Maßnahmen im Sinne der Verordnung zur Wiederherstellung der Natur, Gleichstellung des Ersatzgeldes) nicht auf bereits begonnene oder beantragte Vorhaben rückwirkend Anwendung finden.

Die Vorschrift sollte auch auf begonnene Verfahren ausgeweitet werden, um diese weitmöglichst zu beschleunigen.

Zu Art. 11 Verwaltungsverfahrensgesetz

Wir begrüßen, dass erhebliche Änderungen im Planfeststellungsrecht vorgenommen werden, um eine Beschleunigung und Digitalisierung der Verfahren zu erzielen. Allerdings sind wir der Auffassung, dass man nicht nur die Planfeststellungsverfahren, sondern alle (Genehmigungs-)Verfahren digitalisieren und beschleunigen müsste.

Wir begrüßen, dass dies nunmehr dadurch ermöglicht wird, dass die §§ 27a und 27b VwVfG geändert werden sollen.

Durch eine zeitlich nachfolgende Änderung des Fachrechts kann sodann auf diese Regelungen verwiesen werden.

Zu § 27a Absatz 1 VwVfG: Ausschließliche Veröffentlichung im Internet

Wir begrüßen, dass nunmehr in § 27a VwVfG ausdrücklich die Internetveröffentlichung als “öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung” gilt. Die bisherigen Voraussetzungen, wonach die Bekanntmachung auch in den örtlichen Tageszeitungen veröffentlicht werden muss entfällt damit ersatzlos.

Eine in § 27a Abs.1 Satz 2 VwVfG angeordnete weitere Veröffentlichungspflicht in einem elektronischen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt halten wir jedoch für überflüssig. W

Zu § 27b Abs. 1 VwVfG:

Auch hier begrüßen wir grundsätzlich, dass eine Auslegung von Dokumenten zur Einsicht grundsätzlich über das Internet zu erfolgen hat.

Bei der Auslegung im Internet sollten jedoch ausdrücklich Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse angesprochen und besser geschützt werden.

Wir schlagen vor, sich hierbei an dem im Jahr 2024 eingefügten § 10 Abs. 3 Satz 4 BImSchG zu orientieren, wonach der Antragsteller einer Veröffentlichung im Internet widersprechen kann.

Zu § 30 VwVfG Geheimhaltung:

Wir begrüßen, dass in den Schutzstandard des § 30 VwVfG nunmehr auch die kritische Infrastruktur aufgenommen wurde.

Allerdings sehen wir die zusätzlichen Tatbestandsmerkmale der “nachweislich besonderen Schutzbedürftigkeit” **und** der “Maßgeblichkeit der Funktionsfähigkeit der kritischen Infastruktur” kritisch. Hier werden zu hohe Hürden für eine Geheimhaltung aufgestellt. Wenn schon aufgrund eines Gesetzes bestimmt Vorhaben als “kritisch” eingestuft werden, so sollte eine gesetzliche Regelvermutung gelten, dass die vom Vorhabenträger als “geheim” eingestuften Unterlagen auch zu schützen sind.

Zu §§ 72a, 73 und 74 VwVfG (neu):

Vorab stellen wir fest, dass die Neu-Kodifizierung im Wesentlichen gelungen ist, allerdings ist die Verzahnung mit dem Fachrecht und dem UVPG noch verbesserungsfähig.

Die Änderungen im Fachrecht (z.B. § 17a BFernStrG, 14a Bundeswasserstraßengesetz) enthalten Doppelungen zu den neu vorgeschlagenen Änderungen im VwVfG, inhaltliche Ergänzungen („informelle Beteiligungsformate“ z.B. in § 14a Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz) und auch unklare Verweise (z.B. in § 18a Abs. 4 AEG mit einem Verweis auf Verwaltungsportale nach dem Onlinezugangsgesetz).

Hier könnte das Fachrecht gestrafft werden und ausschließlich auf die Regelungen im VwVfG verwiesen werden.

Zu § 72a VwVfG (neu):

§ 72a VwVfG neu ist zu begrüßen und ein wichtiger Schritt zur umfassenden Digitalisierung.

Zu § 73 VwVfG (neu)**Zu § 73 Abs. 1 VwVfG (neu):****Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen bei Auslegung im Internet stärken und Sicherheitsinteressen berücksichtigen**

Bei der Auslegung im Internet sollten ausdrücklich Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse angesprochen und besser geschützt werden. Siehe hierzu unsere Anmerkungen zu dem § 30 VwVfG (neu) oben.

Zu § 73 Abs. 2 VwVfG: Die sechswöchige Beteiligungsfrist sollte Vorrang haben vor den Regelungen des UVPG. Denn nach § 21 Abs. 1 UVPG (neu) endet die Äußerungsfrist einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen. Es müsste also hier jedenfalls, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, ein Anwendungsvorrang des § 73 VwVfG vor dem § 21 UVPG verankert werden. Einfacher wäre es, da der Gesetzentwurf sowieso den § 21 ändert, auch im UVPG gleich die zweiwöchige Äußerungsfrist nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen einzuführen. **Zu § 73a VwVfG (neu): Verkürzung der Fristen zur Behördenbeteiligung notwendig**

§ 73 Abs. 3a VwVfG (neu) übernimmt unverändert die bisherige Regelung. Damit wurde hier eine Chance vertan, auch im Behörden-Beteiligungsverfahren erhebliche Beschleunigungspotentiale zu heben.

Die Maximal-Frist von drei Monaten für die Stellungnahme der zu beteiligenden Behörden ist zu lang und mittlerweile auch in Fachgesetzen durch differenziertere Bestimmungen ersetzt worden. Wir verweisen hier nur beispielhaft auf die Regelungen in § 10 Abs. 5 BImSchG (Frist von einem Monat, mit Verlängerungsmöglichkeit von einem weiteren Monat) oder die durch das Geothermie-Beschleunigungsgesetz vom 4. Dezember 2025 geregelten Fristen in § 15 Abs. 2 BBergG oder § 57e Abs. 4 BBergG.

Zu § 73b VwVfG (neu):**Erörterungstermin umfassend fakultativ gestalten**

§ 73b regelt, dass die Planfeststellungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist einen Erörterungstermin durchführen **kann**, sofern sie diesen für erforderlich hält.

Der BDI schlägt vor diese Regelung so zu erweitern, dass generell im Umwelt- und Planungsrecht der Erörterungstermin ausschließlich auf Antrag des Vorhabenträgers, durchgeführt wird. Insofern sollte § 73b Abs. 1 neu gefasst werden.

Dies entspricht auch der Vereinbarung zwischen Bund den Ländern (Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern vom 6. November 2023).

Es heißt dort: *„In einigen Fällen ist die Durchführung eines Erörterungstermins bereits jetzt fakultativ, der Bund wird auch dort sowie darüber hinaus Fristverkürzungen und Fakultativ-stellung von Erörterungsterminen im weitestmöglichen Umfang in seinen materiellen Gesetzesvorhaben umsetzen.“*

Zu § 73c VwVfG (neu):**Anwendungsvorrang zu § 22 Abs. 1 UVPG klarstellen**

Die Sonderregelung in § 73c VwVfG (neu) zu Planänderungen mit der verkürzten Beteiligungsfrist ist nur teilweise kompatibel zu der Bestimmung in § 22 Abs. 1 UVPG. Um Rechtsunsicherheiten bei UVP-pflichtigen Vorhaben zu vermeiden, ist ein eindeutiger Anwendungsvorrang der VwVfG-Regelungen gegenüber § 22 Abs. 1 UVPG festzulegen.

Zu Artikel 12: Änderungen des UVPG**Zu § 18 Abs. 1 UVPG (neu):**

Das UVPG-Verfahren wird durch Verweise auf das VwVfG neu geregelt (§ 18 Abs. 1 Satz 4). Hier ist aufgrund der Kürze der Zeit nicht abschließend festzustellen, ob alle Verweise aus Sicht der Industrie Sinn ergeben. Zu Artikel 13: Änderungen im Raumordnungsgesetz

Der im Entwurf vorgesehene Verzicht auf RVP für die Bundesverkehrswege, die 1:1 Umsetzung von EU-UVP-Recht auch für Schieneninfrastruktur sowie die stärkere Standardisierung des § 13 KSG sind auch vor diesem Hintergrund grundsätzlich positiv zu werten. Weitere entsprechende Maßnahmen zur Reduktion von Doppelprüfungen müssen jedoch folgend.

Die Möglichkeit der Länder, auf eine Raumverträglichkeitsprüfung zu bestehen, geht auf eine Maßgabe des Koalitionsausschusses zurück, jedoch könnte dieses zurückhaltender geregelt werden:

§ 16 Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt

*Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße, Schienenwege des Bundes sowie für Pumpspeicherkraftwerke soll keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Satz 3 gilt nicht, wenn die zuständige Raumordnungsbehörde im Benehmen mit der für Verkehr oder Pumpspeicherkraftwerke zuständigen obersten Landesbehörde innerhalb von vier Wochen nach Anzeige nach § 15 Absatz 4 Satz 2 widerspricht, soweit sie erwartet, dass das Vorhaben zu **außergewöhnlich hohen** erheblichen raumbedeutsamen Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen führen wird*

Neuer Artikel: Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetz

1. § 41 Abs. 1 BImSchG benötigt eine Klarstellung:

*„(1) Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen (**einschließlich**) Werksbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“*

Diese Änderung ist im Entwurf nicht vorgesehen aber immens wichtig. Denn einige Immissionsschutzbehörden stellen infrage, ob Eisenbahn auch eine Werksbahn umfasst und damit in den Anwendungsbereich von § 41 BImSchG iVm § 1 16. BImSchV fällt. Dabei stellt die Rechtskommentierung klar, dass dies der Fall ist (Bracher, in: Landmann/Rohmer, 81. EL September 2016, § 41 Rn. 22). Auch die Begrifflichkeiten im AEG gehen in diese Richtung. So sind nach § 2 Abs. 1 „Eisenbahn“ auch privat organisierte

Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben. Unter § 2 Abs. 8 AEG wird erläutert, dass „Werksbahnen“ zu Eisenbahninfrastrukturen gehören. Dennoch argumentieren die besagten Behörden, dass § 41 BImSchG nur die öffentliche Eisenbahn betreffen würde. Daher ist die Klarstellung erforderlich. Sollte die Änderung nicht aufgenommen werden, ist der Betrieb von Werksbahnen künftig nicht mehr möglich, weil die TA Lärm Anwendung finden würde und deren strengen Werte kaum auf den Betrieb von Eisenbahnen und Schienenwegen ausgelegt sind.

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**

Lobbyregisternummer

R000534

Hausanschrift

Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift

11053 Berlin

Ansprechpartner

Raffael Kalvelage
T: +49 30 20281528

E-Mail: r.kalvelage@bdi.eu

Internet

www.bdi.eu

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 39 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
Lobbyregisternummer: R000534

Ansprechpartner

Raffael Kalvelage
Referent Mobilität und Logistik
Telefon: +49 30 20281528
r.kalvelage@bdi.eu

Catrin Schiffer
Referentin Umwelt, Technik, Nachhaltigkeit
Telefon: +49 30 2028-1582
c.schiffer@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2195