

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz – eine Zusammenfassung von „Pro-Ausbau“

Das InfZuG ändert eine Vielzahl von Gesetzen, die alle die Infrastruktur betreffen. Das verdeutlicht, wie verwoben die Gesetzeslage ist und verkompliziert Änderungen. Es erschwert die Kontrolle der Änderungen und verschleiert den Überblick über die Gesamtauswirkung dieses Gesetzes (Stand 06.01.2026 ist das InfZuG ein Entwurf).

Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Inhaltsübersicht (Seite 4)

Artikel 1 Änderung des [Allgemeinen Eisenbahngesetzes](#)

Artikel 2 Änderung des [Bundesschienenwegeausbaugesetzes](#)

Artikel 3 Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Artikel 5 Änderung des Fernstraßenausbauugesetzes

Artikel 6 Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Artikel 7 Änderung des Bundeswasserstraßenausbauugesetzes

Artikel 8 Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

Artikel 9 Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Artikel 10 Änderung des [Bundesnaturschutzgesetzes](#)

Artikel 11 Änderung des [Verwaltungsverfahrensgesetzes](#)

Artikel 12 Änderung des [Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung](#)

Artikel 13 Änderung des [Raumordnungsgesetzes](#)

Artikel 14 Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Artikel 15 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Artikel 16 Änderung des Atomgesetzes

Artikel 17 Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Artikel 18 Änderung der Deponieverordnung

Artikel 19 Inkrafttreten

Artikel 1

AEG	Gestrichen!	Schade, dass den Bürgern immer strengere Pflichten auferlegt werden für den Klimaschutz zu sanieren / bauen, aber der Bund sich aus der Verantwortung stieht.
§ 11a	„Bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“	
AEG § 18 (1a)	Meterangabe verlängert! Sofern nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, können Gleisanschlüsse bis 3000 Meter ohne Planfeststellungsverfahren gebaut werden.	Gleisanschlüse am Bestand sind ein wesentlicher Teil der dringend benötigten Verbesserung von Kapazität und Qualität und sind daher begrüßenswert.
AEG § 18 (2)	Es bleibt beim „öffentlichen Interesse“!	Es reicht ein „nur“ öffentliches Interesse aus! Das „Überragende“ hätte ja schließlich zu einer Verschärfung der Regelung geführt, was der Bund ja nicht will! Es ist und bleibt eine juristisch unklare Aussage.

Klare Ansage zu kurzen Fristen!
14 Tage im Internet gelten als öffentliche Bekanntgabe!

Schade, dass solche kurzen Fristen nur dazu dienen, den Bürgern ihre Rechte zu beschneiden. Während **Bund und Vorhabenträger (DB)** sich in der Planungsphase **die Zeit nehmen, die sie brauchen, werden den Bürgern absurd kurze Fristen gesetzt werden**, sich mit den „angedrohten“ vorbereitenden Maßnahmen kritisch auseinanderzusetzen.

AEG **Verzögerung** von mindestens 4 Jahren.
§ 18e

Der Blick in die Glaskugel!
Wer soll seriös abschätzen, ob der Baubeginn sich um mindestens 4 Jahre verzögert?

Fehlende Haushaltsmittel sind kein Grund.

Der Staat hat kein Geld, aber gebaut werden darf trotzdem sofort. Das bedeutet, dass für Projekte des BSWAG, für die der Bund gar kein Geld (Haushalt) bereit gestellt hat, trotzdem die DB aus eigenen Mitteln bauen darf.

Aber schon mal Tatsachen schaffen!

AEG **Gesetz&Paragraphen-Gehopse ist absurd!**
§ 18a These: Das Verfahren der Planfeststellung
§ 18b ist juristisch derart aufgebläht und
§ 18c verschachtelt, sodass niemand mehr
§ 18d durchsteigt.
§ 18e
§ 18f
§ 18g

Das Planfeststellungsverfahren ist entscheidend für die konkrete Umsetzung des Bauvorhabens. Das unterstreichen die Details dazu im §18ff. des AEG. In den Abschnitten wird auf viele andere Gesetze, Paragraphen und Abschnitte verwiesen, sodass es an Übersichtlichkeit mangelt! **Die Erfolglosigkeit vieler Klagen mag darin begründet sein.**

Anlage 1 Anpassung an das aktuelle BSWAG.
zu § 18e (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

Taschenspielertrick!
Die Projektbündel dienen einzig dazu, den weit unter 1 (NKV) liegenden Teilprojekten über die Hürde zu verhelfen.

Artikel 2

BSWAG **Überragendes öffentliches Interesse!**
§ 1 (3) **Im Dienst der öffentlichen Sicherheit!**
 Ausbau, Neubau und Ersatzneubau.

Pauschal vorweggenommen!
Das heißt, alles was nicht Instandhaltung anbelangt; denn dafür ist die DB zuständig und verpflichtet!
Das heißt außerdem alles, was nicht im Bedarfsplan festgehalten wurde – also auch nicht vom Bundestag legitimiert wurde.
Das heißt, Schiene kann jetzt immer im Deckmantelchen der öffentlichen Sicherheit verpackt werden.

Artikel 10

BNatSchG **Geld statt Naturschutz.**

§ 15 (6a) Zahlung gleichbedeutend wie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Schiene als Naturschutzkiller.

§ 15 BNatSchG regelt ausdrücklich, dass vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen sind (1). Dem Verursacher werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf's Auge gedrückt (2) ... es sei denn, es betrifft die Schiene (6a)!

Verantwortung abgewälzt.

Das Verkehrsministerium bzw. die DB können sich freikaufen. Die sinnvolle Verwendung des Geldes liegt dann beim Umweltministerium. Das mühselige Sichkümmern um Naturschutz entfällt.

«Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet, der letzte Fisch gefangen ist, werdet ihr feststellen, dass man Geld nicht essen kann.»

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/zukunftssicheres-deutschland-2398516>

Naturschutz neu denken!

In dem Text heißt es, «das Problem werde durch Ausgleichsflächen ausbalanciert.» Offensichtlich kennt Kanzler Merz das InfZuG nicht, denn durch Absatz (6a) werden diese unbequemen Ausgleichsflächen durch bequeme Ausgleichszahlungen quasi ersetzt.

Ist das armselig!

Vorschlag: Deutschlandtakt neu denken!
Neuberechnung des Zielfahrplans unter klima- und naturschützenden Prämissen.

Artikel 11

VwVfG Relevant sind zukünftig §§ 27a, 27b, 27c, §§ 72, 72a, §§ 73, 73a, 73b, 73c §§ 74, 74a, 74b §§ 75, 75a

Das VwVfG ist beim Planfeststellungsverfahren bedeutsam.

Die umfangreichen Änderungen entfalten insbesondere zusammen mit dem AEG ihre Wirkung. Die Fülle der verschachtelt aufeinander verweisenden Gesetze und Paragraphen macht die Rechtslage bei Klagen zu einer Planfeststellung unübersichtlich.

Oftmals werden die Klageschriften der Anwälte der betroffenen Bürger oder Umweltverbände vom Bundesverwaltungsgericht als substanzloser Vortrag (unsubstantiiert = mangelnde Details, vage Behauptungen) abgeschmettert. Das spricht nicht für die Anwälte!!!

Artikel 12

UVPG	Modernisierung (inkl. Elektrifizierung) und Digitalisierung am Bestand.	Die UVP entfällt bei Maßnahmen wie Wiederaufbau, Elektrifizierung <60 km, Überleitstellen, Gleisanschlüssen, Lärmschutzwänden, Weichen, < 5000 m ²
§ 14a	<u>Ohne</u> UVP-Plicht	nur bei Anlage 1 14.7 + 14.8 + 14.11 + 19.13 und wenn einer der Punkte 1 bis 10 zutrifft
Pkt. 1-10	Mit standortbezogener Vorpfügung, ob doch eine UVP-Pflicht besteht	Eine Vorprüfung, ob doch noch eine UVP erfolgen soll, erfolgt bei Maßnahmen wie Elektrifizierung > 60 km, ≥ 5000 m ²
§ 14a (2)	wenn einer der Punkte 1 bis 3 zutrifft	<u>Flächenverbrauchen bei Umschlaganlagen.</u>
Pkt. 1-3		<u>Flächenverbrauchen bei Umschlaganlagen.</u> Das ist sinnvoll.
UVPG	Neu: das BMV oder eine von ihm benannte Stelle kann jedwede Maßnahme der Verkehrsvorhaben (Anlage 1 14.alte) von der UVP-Pflicht <u>ausnehmen!</u>	Hier ist der Eigenmächtigkeit des BMV oder zb. der DBInfraGo Tür und Tor geöffnet.
	Ein bestimmtes Vorhaben, wo sich eine UVP nachteilig auf den Zweck des Vorhabens auswirkt (insbesondere bei Eilbedürftigkeit). Aber unter der Voraussetzung, dass die Ziele des UVPG verwirklicht werden.	
§ 14e (5)	Im Falle dieser Ausnahme prüft die zuständige Behörde, ob eine andere Form der Prüfung angemessen ist! Wenn nicht, entfallen die UVPG-Anforderungen.	Wer wird diese prüfende Behörde sein? Siehe § 72 UVPG Vermeidung von Interessenkonflikten
§ 14e (6)	Info+Begründung an die betroffene Öffentlichkeit.	Die Öffentlichkeitsbeteiligung aus dem UVPG (Gelegenheit zur Äußerung) entfällt.
§ 14e (7)	Info+Begründung an die EU-Kommission!	Die Öffentlichkeit wird nur noch informiert. Es bleibt die Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem VwVfG!
UVPG	Hinweis: das UVPG ist eng mit dem VwVfG verknüpft §§ 3a, 72 bis 78	Es wird im Klageweg zu klären sein, → ob eine UVP eine nachteilige Auswirkung hätte → ob Eilbedürftigkeit besteht → ob die Ziele des UVPG noch verwirklicht oder nicht! Während der Klage darf weitergeplant bzw. gebaut werden.
§ 17 + 18		
UVPG	Gestrichen wurde die Möglichkeit der Verlängerung der Äußerungsfrist (ex 3 - 5).	Selbst bei Unterlagen mit erheblichem Umfang bleibt die Äußerungsfrist gleich. Frist für die Auslegung 1 Monat plus Frist für die Äußerung 1 Monat. Vom ersten Tag der Auslegung bis zum letzten Tag der Äußerung vergehen 2 Monate.
§ 21 (2)		
UVPG	Punkt 14.8 neu	Es gibt also grundsätzlich keine UVP-Pflicht mehr, sondern eine Vorprüfung + X !
Anlage 1	<u>Umschlagsanlagen</u> >= 1 ha (s.o. § 14a !)	

Artikel 13

ROG Keine RVP! Es sei denn, die RO-Behörde
§ 16 (2) widerspricht innerhalb von 4 Wochen.

Bislang ist das Standardverfahren eine RVP durchzuführen.

Jetzt ist das Standardverfahren keine RVP durchzuführen. Da der Vorhabenträger (DBInfraGo) das aber anzeigen muss, werden sich die RO-Behörden zukünftig standadisiert auf den Widerspruch einstellen (müssen!). Vorhaben mit einer relavanten Größenordnung (ABS / NBS Bahnstrecken) haben so viel Vorlauf, dass es da keine Überraschungen geben wird.

Mit der neuen Regelung ist also der Automatismus ausgeschaltet, mit dem die Länder und Landkreise ihre Interessenvertretung wahrnehmen konnten. Jetzt haben die Länder und Landkreise den Auftrag, selbst für ihr Recht zu sorgen.

Verfasser: Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

www.pro-ausbau.de

Sofern dieser Gesetzentwurf verabschiedet wird, hat das auf das Bahnprojekt Hannover – Bielefeld folgende Auswirkungen (ohne Gewähr ☺):

Artikel 1 Die DB InfraGo ist bei ihren Planungen nicht mehr angehalten („sollen“), an ihren AEG § 11aBahnanlagen zb. Solaranlagen aufzustellen.

Während immer mehr Gesetze und Verordnungen den Bürgern verpflichtend auferlegen, Solaranlagen auf ihrem Dach zu montieren.

NRW = <https://www.wohneigentum.nrw/beitrag/solardachpflicht>,

Niedersachsen = <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/PV-Pflicht-in-Niedersachsen-ab-2025-4115>

Artikel 1 Das Projekt Hannover – Bielefeld steht derzeit in der Vorplanung (Lph 2). Das im § 18 AEG § 18 behandelte Planfeststellungsverfahren findet erst in der Lph 4 statt; also vermutlich und geschätzt in 4-5 Jahren. Auf dem Weg dorthin bleibt zu verfolgen, wie sich die Eine Linienführung entwickeln wird. Die vielen erfolglosen Klagen von Bürgern oder Umweltverbänden vor dem Bundesverwaltungsgericht lassen erkennen, dass viele Klageschriften schlecht vorbereitet und verfasst wurden (unsubstantiiert). Hier muss sich der klagebereite Bürger bzw. Umweltverband also frühzeitig um fundiert sachliche Argumente bemühen. In der eh viel zu kurzen Zeit der Klagemöglichkeit eine immense Herausforderung.

Artikel 2 Das Bahnprojekt Hannover – Bielefeld ist nicht nur eng mit dem Deutschlandtakt (3. BSWAG Zielfahrplan) verknüpft. Es ist auch Teil der TEN-Strecke (Europa-relevant) und jetzt § 1 noch mal verschärfend relevant für die öffentliche Sicherheit (Verteidigung, NATO). Da der Deutschlandtakt bereits als politisch-strategisches Gesamtvorhaben gesetzlich verankert ist (!!!), ist die einzige Möglichkeit, auf die Varianten-beschränkenden 31 Minuten Einfluss zu nehmen, die Neuberechnung des Deutschlandtakts (Zielfahrplan) mit vorgegebenen „anderen“ Prämissen als bisher!!! Bei allen Demonstrationen und Streitschriften muss das viel mehr in den Vordergrund rücken.

Artikel 10 Die DB InfragGo kann sich künftig auf eine Zahlung beschränken anstatt der BNatSchG mühseligen Suche nach Ausgleichsflächen nachzugehen.

§ 15 Hier ist also ein enger und konstruktiver Kontakt zur „Teamkoordination Umwelt“ gefragt, um eine DB selbst auferlegte Suche nach Ausgleichsflächen zu erwirken!!! Erfolgversprechend wäre der Nachweis, dass es für die Umsetzung des Bahnprojekts sowie für die Kosten-Nutzen-Berechnung von Vorteil ist, eben Flächen auszugleichen anstatt pauschal Geld zu zahlen. Dazu wären konstruktive Vorschläge sicherlich hilfreich (zb. Bereitstellung/Tausch von Grün-/Waldfächern durch Eigentümer).

Artikel 11 Die Suche / das Finden eines wirklich engagierten und kompetenten Anwalts des VwVfG Verwaltungsrechts stellt sicherlich eine riesige Herausforderung dar ... von dessen Kosten ganz zu schweigen.

Artikel 12 Das Bahnprojekt Hannover – Bielefeld ist aufgrund seines Umfangs UVP-verpflichtet. UVPG Das gilt auch für alle anderen Bahn-Großprojekte in Deutschland.

Artikel 13 Da die Projektleitung der DB InfraGo bereits im Kontakt mit den RO-Behörden der ROG Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen steht, ist es unwahrscheinlich, dass eines der Länder auf die Raumverträglichkeitsprüfung verzichten wird und die Widerspruchsfrist verstreichen lassen wird. Die RVP ist auch für die Bahn als Chance zu sehen, Befindlichkeiten und Ärgernisse im Vorfeld auszuräumen; anstatt dies später im Planfeststellungsverfahren klären zu müssen. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.