

## Bericht

des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)  
gemäß § 96 der Geschäftsordnung

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 21/4099, 21/4301, 21/6701 –

### Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

**Bericht der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta, Florian Oßner, Marcus Bühl, Uwe Schmidt, Sascha Wagner und Stefan Seidler**

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich zu steigern. Dazu sollen wesentliche Verkehrsinfrastrukturen in das überragende öffentliche Interesse gestellt sowie klargestellt werden, dass sie der öffentlichen Sicherheit und den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung dienen und einen Schutzgütervorrang genießen. Davon sollen auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur erfasst werden, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Es soll ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen werden. Verfahrensdopplungen im Verkehrsbereich durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung sollen gestrafft, Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen vereinfacht sowie die Umsetzung von vielfältigen Vorgaben des Natur- und Umweltschutzes in der Praxisanwendung vereinfacht werden.

Darüber hinaus hat der Verkehrsausschuss folgende Änderungen am Gesetzentwurf beschlossen:

Mit der Ergänzung des LuKIFG um einen § 4a soll klargestellt werden, dass die Länder und Kommunen die Mittel nach dem LuKIFG auch zur Erbringung notwendiger Kofinanzierungsanteile für andere Bundesprogramme verwenden können und die in den Bundesprogrammen verankerten Doppelförderungsverbote einer Kombination mit LuKIFG-Mitteln nicht entgegenstehen.

Für den Bereich Bundesstraße ergeben sich die folgenden wesentliche Änderungen:

- Wegfall der Einschränkung, dass nur Brücken bis zu einer Länge von 1500 Metern genehmigungsfrei und ohne UVP gebaut werden können (§ 17 Absatz 1 FStrG und § 14c UVPG);
  - Keine Erfüllungsaufwand (EA)-Änderungen prognostizierbar.

- Erweiterung der Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts in erster und letzter Instanz auf weitere 14 Straßenprojekte in (Anpassung Regelungstext und Begründung zur Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG);
  - Keine EA-Änderungen prognostizierbar.
- Erweiterung des überragenden öffentlichen Interesses und der öffentlichen Sicherheit auf den vierstreifigen Ausbau von Bundesstraßen (Ergänzung von § 3 Abs.1 FStrAbG);
  - Keine EA-Änderungen prognostizierbar.
- Für Deponien, Rohrfernleitungen und bergbaurechtliche Verfahren beim Kohleausstieg soll die geltende Rechtslage zu § 19 Absatz 3 WHG bestehen bleiben (d.h. Einvernehmen erforderlich);

Für den Bereich Eisenbahn ergeben sich die folgenden wesentliche Änderungen:

- Aufnahme einer gesetzlichen Klarstellung zur Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes im Bereich des Umweltrechts (Anpassung von § 4 Abs. 6 AEG);
  - Keine Änderung im EA (Klärung von Zuständigkeit, kein Wegfall von Umsetzungsaufwand)
- Aufnahme einer Regelung zu firmenbezogenen Anerkennung Prüforganisationen (Aufnahme eines neuen § 4b AEG),
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig).
- Anpassung der Regelung zu Vorarbeiten (§ 17 AEG),
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig, Anpassung an allgemeine Bekanntmachungsvorschriften, geringe jährliche Fallzahlen).
- Anpassung der Regelung zum Projektmanager (§ 17a) aufgrund der allgemeinen Regelung hierzu im VwVfG,
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig).
- Änderung des § 18 AEG, insbesondere Erweiterung des Absatzes 1 Satz 5 um Extremwetterereignisse, Erweiterung des Katalogs zu planrechtsfreien Maßnahmen in Absatz 1a sowie Aufnahme einer Regelung zur Fachplanungshoheit in einem neuen Absatz 1b, sowie die Erweiterung der vorläufigen Anordnung auf die Plangenehmigung
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostizierbar (geringfügig, derzeit noch nicht quantifizierbar):
    - Erweiterung des Absatz 1 Satz 5 um Extremwetterereignisse: Derzeit ist im Fachdienst nur 1 Fall bekannt, der sich nach bisheriger Einschätzung unter den Begriff „Extremwetter“ subsumieren lässt, wodurch eine Hochrechnung nicht möglich ist. Für Vorhaben, die die unter Absatz 1 Satz 5 fallen, entfällt das planrechtliche Zulassungsverfahren. Im Übrigen erforderliche Genehmigungen bleiben erforderlich.
    - Erweiterung des Maßnahmenkatalogs in Absatz 1a; Die Änderungen betreffen:
      - In Nr. 1 weitere Elektrifizierungsanlagen,
      - in Nr. 4 Lärmschutzwände zur Lärmvorsorge,
      - in Nr. 10 weitere LST-Anlagen,
      - in Nr. 11 Gleisanlagen, in Satz 4 Gleislageanpassungen.

Hier entfällt bei Vorliegen der Voraussetzung das planrechtliche

Zulassungsverfahren für die Vorhaben. Mit der Ausweitung des Katalogs für Vorhaben ohne größere Dritt-/Umweltbetroffenheiten werden viele dieser Vorhaben nennenswert beschleunigt. Dies spart Zeit und damit auch Kosten ein. Im Übrigen erforderliche Genehmigungen bleiben erforderlich.

- Die Klarstellung, dass die Gemeindebeteiligung im Rahmen des 38 BauGB und die Festsetzungen des B-Plans bei Erneuerungsmaßnahmen außerhalb des Planrechts nicht relevant sind (§ 18 Absatz 1b AEG), hilft Unstimmigkeiten zwischen den Beteiligten zu vermeiden. Aktuell gibt es bei den Erneuerungsmaßnahmen gerade zu diesem Punkt Unsicherheiten und Diskussionen mit den beteiligten Behörden vor Ort. Dieser Abstimmungsaufwand wird durch die Klarstellung der Fachplanungshoheit vermieden, was zu einer rechtssicheren und beschleunigten Abwicklung von Erneuerungsmaßnahmen führt.
- Regelung zum Wegfall der aufschiebenden Wirkung bei Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen in § 18e AEG
  - Keine relevante Änderung im EA (Klärung Verfahren, kein Wegfall von Aufwand).
- Erweiterung des § 18g um Erschütterungen und praxismgerechte Anpassung
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostizierbar (geringfügig, derzeit noch nicht quantifizierbar)
  - Durch die Ergänzung von Regelungen zu betriebsbedingten Erschütterungen und das Zusammenführen mit den Regelungen zum Verkehrslärm können die Zugzahlen nun einheitlich auf den Prognosezeitpunkt festgeschrieben werden, der bei Antragseinreichung der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt wurde, soweit keine signifikante Verkehrssteigerung prognostiziert wird.
  - Hierdurch kann voraussichtlich bei vielen Vorhaben auf das Erstellen bzw. Auslegen neuer Erschütterungsgutachten verzichtet werden. Dies spart die Zeit und die Kosten für die Erstellung neuer Gutachten sowie Verzögerungen durch eine erneute Offenlage oder durch mögliche Planungsschleifen
- Redaktionelle Anpassung der Regelung zur Veränderungssperre mit dem FStrG (§ 19 AEG)
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig).
- Erweiterung der Anlage 1 zu § 18e AEG
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostizierbar (geringfügig).
  - Durch die Regelung gibt es nur noch eine Instanz, es entfällt die Führung des Klageverfahrens vor dem OVG.
  - Der Umfang nicht entstandener Aufwände ist nicht bezifferbar, da unklar ist ob und in welcher Instanz kommende Verfahren beklagt werden würden.
- Aufnahme einer Ermächtigungsgrundlage zu vollautomatisiertem Fahren in Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung
  - Keine Änderung im EA (Ermächtigungsgrundlage, kein Wegfall von bestehenden Aufwänden)
- Weitere Anpassungen in § 14 a UVPG
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostizierbar.

- Durch die geplanten Änderungen im UVPG werden weitere UVP-Vorprüfungen entfallen, die in den vergangenen Jahren nicht zu einer UVP geführt haben.
- Zusätzlich wird auch durch diese Regelung das derzeit sehr komplizierte Procedere des UVP-Screenings bei Eisenbahnvorhaben vereinfacht, so dass die Änderungen zu einer Erhöhung der Verfahrenssicherheit beitragen.

Für den Bereich Bundeswasserstraße ergeben sich die folgenden wesentlichen Änderungen:

- Erweiterung des überragenden öffentlichen Interesses und öffentliche Sicherheit auf Unterhaltungsmaßnahmen an absehbar systemkritischen Schifffahrtsanlagen (§ 8 WaStrG);
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig, bisher 15 Fallzahlen pro Jahr, Verfahren werden beschleunigt).
- Anpassungen in § 14 Abs. 2 (vorläufige AO), § 14a (u.a. Streichung informelle Beteiligungsformate und Übertrag in VwVfG), § 14f (Projektmanager; bis auf Kostenregelung Übertragung in das VwVfG);
- Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Widersprüchen gegen Duldungsanordnungen (§ 16 WaStrG);
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig, redaktionelle Anpassung).
- Erweiterungen der Vereinfachungen der Kostenteilung bei Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern bei beidseitigem Ausbauverlangen (§§ 41, 42 WaStrG);
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (Verfahrensbeschleunigung, Auswirkungen auf die Kostenverteilung zwischen den Beteiligten sind möglich, jedoch derzeit nicht quantifizierbar).
- Änderung von § 1 Abs. 3 WaStrAbG: Streichung der Beschränkung auf Engpassbeseitigung;
  - Keine relevanten EA-Änderungen prognostiziert (geringfügig).

Für den Bereich Wasserwirtschaft ergeben sich die folgenden Änderungen:

- Einführung des überragenden öffentlichen Interesses und der öffentlichen Sicherheit für Maßnahmen des Hochwasser- und Küstenschutzes (§ 67 Abs. 3 WHG);
- Einstufung von Häfen im TEN-Netz als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend (§ 70a WHG)
- Für Deponien, Rohrfernleitungen und bergbaurechtliche Verfahren beim Kohleausstieg soll die geltende Rechtslage zu § 19 Absatz 3 WHG bestehen bleiben (d.h. Einvernehmen erforderlich);
  - Keine Änderung im EA (geltendes Recht bleibt bestehen)

Im Bereich Beteiligungsverfahren und Digitalisierung (Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), Onlinezugangsgesetz (OZG) ergeben sich die folgenden wesentlichen Änderungen:

- VwVfG: Streichung der Veröffentlichungspflicht im elektronischen Verkündungsblatt (§ 27a VwVfG), d.h. Bekanntmachungen erfolgen digital über die Internetseite der Behörde;

- Keine Änderung im EA (Aufwand entsteht vorrangig und weiterhin in der Textsetzung unabhängig vom Medium der Veröffentlichung).
- VwVfG und UVPG: Vereinheitlichung der Regelung zur Auslegung und zur Einwendungsfrist (6 Wochen);
  - Keine Änderung im EA (Vereinheitlichung, kein Wegfall)
- VwVfG: Die Übergangsregelung in § 102b VwVfG-E ist zur Beschleunigung der Digitalisierung um ein Jahr kürzer (bis 31.12.2027) als die in den Verkehrsträgerfachgesetzen.
  - Keine Änderung im EA.
- OZG: Bund und Länder verknüpfen ihre Verwaltungsportale nach § 72a Absatz 2 VwVfG bis spätestens zum 31. Dezember 2027 zu einem gemeinsamen Verwaltungsportal.
  - Bund
    - Der Einmalaufwand zur Einrichtung wird mit 100 T€ Sachkosten (Verknüpfung des Portales des Bundes mit den Portalen der Länder) veranschlagt. Über die Verknüpfung hinaus entstehen keine einmaligen Kosten, da gem. § 6 Abs. 6 1 EGovG bereits eine Ende-zu-Ende-Digitalisierung vorgesehen ist.
    - Der jährliche Umsetzungsaufwand wird mit 20T€ für Service/ Betrieb/ Wartung prognostiziert.
  - Länder
    - Die Länder hätten die optionale Möglichkeit redundante Portalentwicklungen mit ähnlichen Funktionsumfang zu unterlassen, wodurch sich Kosten für diese vermeiden würden.

Die Mehraufwände für Portalverknüpfung und Betrieb werden voraussichtlich durch Einsparungen (einheitliche Veröffentlichung online, schlankere Verfahren, Umsetzungsbeschleunigung) ausgeglichen, sodass in Summe weder zusätzliche Aufwände noch Einsparungen zu erwarten sind.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung der vom federführenden Verkehrsausschuss beschlossenen Änderungen auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

Die Ergänzung des LuKIFG um einen § 4a führt zu keinen zusätzlichen finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

Für die weiteren oben gelisteten weiteren Änderungen sind ebenfalls in Summe keine finanzwirksamen Auswirkungen ermittelbar.

### **Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Durch den Gesetzentwurf werden keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund veranlasst. Die Einnahmen aus Ersatzzahlungen nach § 15 Absatz 6a BNatSchG können aktuell noch nicht beziffert werden. Eventuelle Mehrbedarfe des Bundes sind finanziell und stellenmäßig in den jeweiligen Einzelplänen auszugleichen.

### **Erfüllungsaufwand**

#### **Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Gesetzentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Aufwände verringern sich durch Online-Einreichungen oder digitale Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverfahren.

### Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht eine geringe Entlastung. Die Autobahn GmbH des Bundes, als Trägerin öffentlicher Aufgaben, wird der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfaden zum EA, Kap. 3.1). Dies gilt ebenso für die Eisenbahn des Bundes.

0	0	-8,73	15	-130,94	0	0
IP	jährliche Sachkosten gesamt in T€	jährlicher Aufwand pro Fall in T€	Fallzahl	Gesamtaufwand in T€	einmalige Sachkosten gesamt in T€	einmaliger Aufwand pro Fall in T€

### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

### Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene ist durch die gesetzlichen Maßnahmen eine Entlastung zu erwarten. Arbeitsumfang und Durchlaufzeiten werden reduziert.

Im Besonderen die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzgütervorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit Gesetzeskraft wird die Planung und Genehmigung der Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der vorbereitenden Maßnahmen von Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in noch nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Infolgedessen ist zu erwarten, dass sich Projekte weniger häufig verzögern und Kostensteigerungen geringer ausfallen. Die Entlastung ist vorgabenspezifisch noch genauer zu beziffern.

Auf Bundesebene ergeben sich folgende Erfüllungsaufwände der Verwaltung:

Summe in T€	-5.556	-4.728	-10.283	302	0	302
davon Bund	-4.452	-4.726	-9.178	269	0	269
davon Land	-1.100	0	-1.100	33	0	33
davon Kommune	-3,5	-1,3	-4,8	0,0	0,0	0,0
	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	einmaliger Erfüllungsaufwand in T€

### Weitere Kosten

Es werden keine weiteren Kosten erwartet. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.**

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Verkehrsausschuss vorgelegten Beschlussempfehlung.

Berlin, den 24. Juni 2026

**Der Haushaltsausschuss**

**Lisa Paus**

Amtierende Vorsitzende

**Dr. Paula Piechotta**

Berichterstatterin

**Florian Oßner**

Berichterstatter

**Marcus Bühl**

Berichterstatter

**Uwe Schmidt**

Berichterstatter

**Sascha Wagner**

Berichterstatter

**Stefan Seidler**

Berichterstatter

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*