



Stellungnahme Deutsche Bahn AG
**zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der
Natürlichen Infrastruktur
und zur Fortentwicklung der
naturschutzrechtlichen
Eingriffsregelung**



Berlin, 9. Juli 2026

Lobbyregisternummer R001662

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

1. Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn (DB) dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich zum vorliegenden Gesetzesentwurf zu äußern. Die DB begrüßt die Zielsetzung sowohl zur Vermeidung von Biodiversitätsverlusten beizutragen als auch die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu beschleunigen.

Die vorgeschlagenen Änderungen am Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und hierauf basierenden Verordnungen und Verwaltungsvorschriften werden beiden Zielen gerecht. Dies sind insbesondere die beiden Regelungen zugunsten eines ökologischen Trassenmanagements an Schienenwegen (§ 14 Abs. 4) sowie die Bevorratung zugunsten von Realkompensationen (§ 15 Abs. 3a).

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn beide Regelungen für die Schiene ausgeweitet würden. Es sollten auch im Eisenbahnrecht planrechtsfreie Maßnahmen gem. § 18 Abs. 1 und 1a AEG eindeutig vom § 14 Abs. 4 erfasst werden. Im § 15 Abs. 3a sollte auch ein Anreiz zur Kombination von Realkompensationen mit vorhabenbezogenen Artenschutzmaßnahmen gegeben werden.

Sehr zu begrüßen ist die neu geschaffene Möglichkeit, die Verantwortung für Realkompensationen vollständig auf Dritte zu übertragen (§ 15b) sowie die Möglichkeit, Artenschutzprüfungen auch für Aus- und Neubauvorhaben im Bereich Schiene zu standardisieren (§ 54 Abs. 12).

Der Entwurf sollte jedoch noch stärker die Potenziale im Naturschutzrecht zugunsten schnellerer Verfahren bei gleichzeitig verbessertem Schutz der Biodiversität heben. Hierzu sollten für die Schiene große Teile des BNatSchG nicht mehr durch abweichendes Landesrecht wieder geändert werden können. Dies führt gerade für bundesweite Netze und Bundesbehörden zu einer unnötig hohen Komplexität und bürokratischem Aufwand. Der Erlass von Artenschutzstandards sollte durch Artenhilfsprogramme beschleunigt werden. Um den Wissensstand zum Artenschutz zu verbessern und Doppelprüfungen zu vermeiden. Diese sollten durch Internetportale für Kartierungsdaten von Artenschutzprüfungen weiter digitalisiert werden.

Mit der Erhöhung von Ersatzgeldzahlungen und Realkompensationen um jeweils 20 % bzw. 15% (§ 15 Abs. 6b Satz 6 und § 15 Abs. 3a) enthält der Entwurf jedoch zwei Regelungen, die für die klimafreundliche Schiene eine erhebliche Mehrbelastung darstellen. Sie würde gerade im Bedarfsplan Schiene die Unterfinanzierung erhöhen. Daher erfüllen die beiden Regelungen keine der beiden Zielsetzungen des Entwurfs. Daher sollte von ihnen abgesehen werden.

Sehr verbindlich und rechtssicher sollte durch Ergänzungen am Entwurf gewährleistet werden, dass die im Gesetzesentwurf vorgesehene Regelung zugunsten eines überragenden öffentlichen Interesses, u. a. am Schutz von Naturschutzgebieten (§ 1a), nicht zu Verzögerungen und Risiken bei den sehr zahlreichen Maßnahmen zur Verkehrssicherung, Instandhaltung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur führen.

Dies soll auch angesichts der häufigen Berührungspunkte im Schienennetz mit Naturschutzgebieten zwar richtigerweise durch eine Regelung im Entwurf vermieden werden (§ 74 Abs. 7 Nr. 3). Diese zu begrüßende Regelung ist jedoch gerade hinsichtlich ihrer Begründung und aufgrund der über 400 für die DB zuständigen Unteren Naturschutzbehörden noch deutlich ausführlicher und rechtssicherer zu fassen. Auch sollte diese nachvollziehbarer von einer ähnlichen Regelung (§ 74 Nr. 8) abgegrenzt werden.

2. Im Einzelnen:

2.1 Änderungsbedarf am vorliegenden Entwurf

§ 1 a und § 74 Absatz 7 Nr. 3 – Vermeidung von Verzögerungen bei Verkehrssicherungsmaßnahmen, Instandhaltung und Ersatzinstandhaltung

Die Flächen, zu deren Schutz nach § 1a ein überragendes öffentliches Interesse (ÜÖI) geregelt werden soll, entfallen relativ stark auf Waldgebiete und geologisch komplexe Hang- und Steillagen. Damit sind diese Flächen, wenn sie an das Schienennetz angrenzen, überproportional stark von eisenbahnrechtlich erforderlichen Verkehrssicherungs-, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen betroffen.

Von der Regelung des § 1a sind schließlich v. a. Naturschutzgebiete und Kernzonen von Biosphärenreservaten erfasst. Deren Berührung mit DB-Strecken ist umfassend. Jeweils für sich betrachtet betrug diese Berührung Ende 2025 bei Naturschutzgebieten 953 km und bei Biosphärenreservaten 893 km.

Bei Bestandsnetzvorhaben der DB ist damit nahezu ausgeschlossen, Vorhaben so zu planen und zu realisieren, dass es zu keinerlei Beeinträchtigungen dieser Schutzgebiete kommen kann. Betroffen sind v. a. notwendige Entnahmen von Gefahrenbäumen, die Erneuerung oder die erstmalige Errichtung von Hang- bzw. Felssicherungsanlagen sowie Erneuerungen von Brücken. Etwaige Beeinträchtigungen von Schutzgebieten durch derartige Maßnahmen konzentrieren sich jedoch auf die jeweilige Bauphase. Ferner betreffen sie regelmäßig nur geringe Anteile des Schutzgebietes.

Da diese Maßnahmen zwingend für die Verfügbarkeit der klimafreundlichen Schieneninfrastruktur erforderlich sind, ist die Regelung des § 74 Abs. 7 Nr. 3 sehr zu begrüßen. Diese regelt, dass „*bereits zugelassene Vorhaben einschließlich ihrer Änderung, Unterhaltung, Erneuerung und Instandhaltung*“ von der Regelung des § 1a ausgenommen sind. Zur notwendigen Rechtssicherheit dieser für den Schienenverkehr zentralen Regelung sollte die Begründung zu dieser deutlich ausführlicher gefasst werden. Insbesondere sollte dort eine Klarstellung erfolgen, wonach diese Regelung auch dann greift, sollte es Änderungen, Unterhaltung, Erneuerung und Instandhaltung von Eisenbahnbetriebsanlagen geben, bei denen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete im Anwendungsbereich der Regelung im § 1a nicht ausgeschlossen werden können.

Beim überragenden öffentlichen Interesse handelt es sich schließlich um eine materielle Zulassungsschranke, die auch im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nicht weggewogen werden kann. Das bedeutet, dass eine Abschwächung der zentralen Regelung des § 74 Abs. 7 Nr. 3 dazu führen würde, dass Projekte auch scheitern können. In jedem Fall würde es zu Verzögerungen in der Planungs- und Genehmigungsphase durch eine höhere Prüftiefe kommen. Dies kann dazu führen, dass zur Vermeidung von Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Infrastruktur erforderliche Projekte nicht mehr rechtzeitig umgesetzt werden können.

Vor diesem Hintergrund ist neben dem § 74 Abs. 7 Nr. 3 auch eine Regelung im § 1a zu begrüßen. Diese regelt, dass die Regelung zum ÜÖI im § 1a keine Anwendung findet, wenn Vorhaben der DB „*durch ein anderes Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden*“.

§ 14 Abs. 4 und § 74 Abs. 7 Nr. 3 – ökologische Vegetationspflege weiter vereinfachen

Die im Entwurf vorgesehene Regelung, wonach „im Falle eines ökologischen Trassenmanagements an Schienenwegen“ (ÖTM) kein zu kompensierender Eingriff vorliegt, ist zu sehr begrüßen.

Eine solche u. a. die DB Energie betreffende Regelung besteht seit 2020 für Freileitungen (§ 4 Abs. 1 BKompV) und das sich in Umsetzung befindliche Leitbild sturmsichere Schiene (LsS) der DB InfraGO entspricht einem ÖTM. Dieses Konzept ist populationsfördernd für viele geschützte Arten (bspw. die Zauneidechse). Damit leistet hier der Entwurf sowohl einen Beitrag zur Biodiversität als auch zu schnelleren Verfahren. Ferner werden damit im BNatSchG die Regelungen zur Eingriffsregelung und jene zum Artenschutz sinnvoll miteinander verzahnt. Aus Gründen der Rechtssicherheit wäre es zu begrüßen, wenn in der Gesetzesbegründung klargestellt würde, dass die Regelung auch die erstmalige Umsetzung eines ÖTM bzw. das LsS erfasst.

Darüber hinaus könnte durch den Zusatz „dies gilt nicht für § 14 Abs. 4“ der Eindruck entstehen, dass ohne diesen Zusatz die neuen Vorschriften (z. B. § 14 Abs. 4) gemäß § 74 Abs. 7 nur für Neubauvorhaben und *deren* Unterhaltung gelten. Dies ist aber kraft des Wortlauts in § 74 Abs. 7 Satz 1 ohnehin nicht der Fall. Denn § 74 Abs. 7 Satz 1 formuliert abschließend, welche der neuen Vorschriften (z. B. § 1a, § 20a) nicht für bestehende bzw. in Planung befindliche Vorhaben gelten sollen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass alle anderen, nicht in § 74 Abs. 7 Satz 1 genannten neuen Vorschriften mangels anderweitiger Regelung „regulär“, also mit Inkrafttreten des Gesetzes gelten. Da § 14 Abs. 4 BNatSchG-E in § 74 Abs. 7 BNatSchG-E nicht genannt ist, würde die Norm regulär mit Inkrafttreten des Gesetzes gelten und damit für alle Unterhaltungsmaßnahmen – auch die an bestehenden Anlagen – gelten.

Folglich würde der o. g. Zusatz sogar Verwirrung stiften und sollte daher auch gestrichen werden.

§ 14 Abs. 4 – Regelung auch auf planrechtsfreie Maßnahmen ausweiten

Auch über das Thema Vegetationspflege hinaus wird die Regelung des § 14 Abs. 4 BNatSchG für schnellere Verfahren im Bereich Schiene sorgen. Diese Wirkung wäre bei notwendigen Ersatzneubauten (bspw. bei Personenbahnhöfen) jedoch größer, wenn sie wie folgt ergänzt und dabei auch sinnvoll mit den Regelungen des Fachplanungsrechts verzahnt würde:

*„Bei regelmäßig durchgeführten Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Unterhaltung von Verkehrswegen und zugehörigen Betriebsanlagen, **also Maßnahmen, die nach § 18 Abs. 1 und Abs. 1a AEG planrechtsfrei sind**, handelt es sich nicht um einen Eingriff; dies gilt auch im Falle eines ökologischen Trassenmanagements an Schienenwegen.“*

§ 15 Abs. 3a – Verringerung des Kompensationsbedarfs um 15 % noch weiter fassen

Die Regelung des § 15 Abs. 3a, wonach sich der Kompensationsbedarf um 15 Prozent verringert, wenn dieser durch bevorratete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert wird, schafft einen deutlichen Anreiz zur frühzeitigen Realisation solcher Maßnahmen.

Neben dieser der frühzeitigen Umsetzung zahlt die Kombination von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen mit notwendigen vorhabenbezogenen Artenschutzmaßnahmen gleichermaßen auf die Zielsetzung des Erhalts der Biodiversität ein. Wegen der EU-rechtlichen Vorgaben zum Artenschutz ist jedoch die Bündelung beider sinnvollen Ansätze nur sehr schwer möglich. Daher sollte die naturschutzfachlich sinnvolle Anreizregelung des § 15 Abs. 3a auf diese multifunktionalen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen erweitert werden. Sie sollte wie folgt gefasst werden:

Werden Eingriffe durch nach § 16 Absatz 1 bevorratete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert **oder erfolgen auf diesen Flächen vorhabenbezogene Artenschutzmaßnahmen**, verringert sich der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf insoweit um 15 Prozent.

§ 15 Absatz 6b Satz 6 und § 15 Abs. 3a – Verzicht auf Erhöhung der Ersatzzahlungen und des Kompensationsbedarfs um 20 % bzw. 15%

Durch § 15 Absatz 6b Satz 6 sollen laut Gesetzesbegründung „Ersatzzahlungen, die aufgrund der im Infrastruktur-Zukunftsgesetz vorgesehenen Gleichstellungen von Ersatzzahlungen geleistet werden pauschal um 20 Prozent erhöht [werden], sodass mit noch nicht bezifferbaren Mehreinnahmen für den Bund zu rechnen ist.“

Diese Erwartung von Mehreinnahmen in Folge der Regelung ist für den Verkehrsträger Schiene unzutreffend. Es würden sich Mehrbelastungen für den Bundeshaushalt einstellen und diese Regelung wäre für die Erreichung der gesetzlichen Klimaschutzziele kontraproduktiv.

Es entfallen etwa rd. 3 % bis 5 % des Mittelbedarfs im Bedarfsplan Schiene auf die Eingriffsregelung. Wenn für diesen Kostenanteil eine Erhöhung von 20 % erfolgen soll, so wird auch bezogen auf den gesamten Bedarfsplan die Kostensteigerung signifikant sein. D. h. auch aufgrund dieser Effekte wäre bei gleicher Mittellinie im Bundeshaushalt eine Verschiebung oder gar ein kompletter Verzicht auf einzelne Projekte des Bedarfsplans unvermeidlich. Gleiches gilt für die Aus- und Neubaumaßnahmen der DB, die auch dem GVFG finanziert werden. Damit würde wenige Monate nach dessen Inkrafttreten die Beschleunigungswirkung der Regelung zum Ersatzgeld des kürzlich vom Bundestag beschlossenen Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) wieder erheblich abgeschwächt.

Die sich regelmäßig mit Inbetriebnahme eines Bedarfsplanprojektes einstellende jährliche Klimaschutzwirkung liegt einschließlich Lebenszyklusemissionen, gemessen an unmittelbar eingesparten Tonnen CO₂e nach den Berechnungen der BVWP-Methodik im mittleren fünfstelligen Bereich. Damit sollte für den Verkehrsträger Schiene auch aufgrund der Zielsetzung des Schutzes der Biodiversität auf § 15 Absatz 6b Satz 6 verzichtet werden.

Aus gleichen Erwägungen sollte auch auf die vorgesehene Regelung des § 15 Abs. 3b verzichtet werden. Diese sieht eine Erhöhung des Kompensationsbedarfs um ebenfalls 20 Prozent vor, wenn die Eingriffe auf Flächen der Natürlichen Infrastruktur nach § 20a erfolgen.

Die Flächenkulisse des § 20a ist schließlich naturschutzfachlich sehr weit gefasst. Sie schließt „soweit sie durch die Landschaftsplanung dargestellt werden“ bspw. auch dann Landschaften von sog. „hervorragender Bedeutung“ ein, wenn diese weder Vorkommensgebiete seltener, noch gefährdeter Arten sind. Der Gesetzesentwurf sollte daher zu § 20a um eine Abschätzung zur Größe der Flächenkulisse des § 20a ergänzt werden.

Sollte dennoch trotz ihrer negativen Auswirkungen auf Klimaschutz und Biodiversität sowie dem Widerspruch zum InfZuG an beiden Regelungen des § 15 festgehalten werden, würde es zumindest die Verzögerungswirkung reduzieren, wenn es zu Vereinfachungen bei den für Großprojekte komplexen haushaltsrechtlichen Prüfungen käme. Von Relevanz sind hier v.a. die Bewertungsmethoden des BVWP und des GVFG sowie die Bundeshaushaltsordnung (BHO).

§ 74 Absatz 8 BNatSchG – Präzisierung durch Ergänzung der Gesetzesbegründung

Nach § 74 Abs. 8 können zu begrüßende Regelungen im Entwurf auch auf die in Abs. 7 genannten Vorhaben („Bestandsvorhaben“) Anwendung finden, wenn der Vorhabenträger dies beantragt. Diese hat allein für die Regelungen in § 15 Abs. 6 b Satz 5 bis 7 Relevanz.

Es sollte auch zur deutlicheren Abgrenzung zu § 74 Abs. 7 Nr. 3 in der Begründung zu § 74 Abs. 8 klargestellt werden, dass Abs. 8 sich nur auf diesen Bereich bezieht. Dies vermeidet eine ver-
sehentliche Fehlinterpretation des Gesetzesentwurfs, wonach weitere Regelungen des Gesetzes
ausdrücklich per Antrag auf Bestandsvorhaben ausgedehnt werden müssten.

2.2 Ergänzungsbedarf am Gesetzentwurf

§ 3 a Abs. 3 BNatSchG (Neu) – Regelung zum abweichenden Landesnaturschutzrecht

Erhebliche Teile des Naturschutzrechts, wie auch das ebenfalls Umweltprüfungen umfassende
Raumordnungsrecht, unterliegen der sog. konkurrierenden Gesetzgebung. Diese Möglichkeit
zum abweichenden Landesnaturschutzrecht wird von den Ländern sehr umfassend genutzt. Das
wird an den zahlreichen Hinweisen in Form von Fußnoten deutlich, die hierzu im BNatSchG be-
stehen. Es führt insbesondere für bundesweit tätige Vorhabenträger wie die DB zu einer unnöti-
gen Komplexität, was die Planungen verzögert.

Zusätzlich werden durch das umfassende Landesnaturschutzrecht auch zahlreiche Genehmi-
gungsverfahren verzögert. Die Genehmigungsbehörden des Bundes, wie bspw. das Eisenbahn-
Bundesamt (EBA), können abweichendes Landesrecht aus berechtigten verfassungsrechtlichen
Gründen nicht unmittelbar, sondern nur durch Verfahren mit Konzentrationswirkung vollziehen.
Damit ist dem EBA die Anwendung des umfassenden abweichenden Landesnaturschutzrecht al-
lein im Rahmen von Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren möglich. Auch für den
notwendigen Erhalt der Biodiversität wäre es wichtig, zumindest im Bereich der Verwaltung des
Bundes ein möglichst bundesweit einheitliches Naturschutzniveau sicherzustellen.

Wie bereits im InfZuG für das Raumordnungsrecht durch den Verzicht auf Raumverträglichkeits-
prüfungen erfolgt, sollte daher auch im BNatSchG die Bundesebene gestärkt werden. Hierzu
sollte eine neue Regelung § 3a mit der Bezeichnung abweichendes Landesrecht mit folgendem
Wortlaut erlassen werden:

*Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße sowie der Schienenwege des Bun-
des, für die eine Bundesbehörde zuständig ist, gelten die Regelungen dieses Gesetzes auch dann,
wenn hierzu abweichendes Landesrecht besteht.*

§ 41a BNatSchG (noch nicht in Kraft) – Temporäre Baustellenbeleuchtung

Die Anwendung der Beleuchtungsvorgaben nach dem noch nicht in Kraft getretenen § 41a führt
regelmäßig zu Konflikten mit arbeits- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen. Anders als fest
installierte Beleuchtungen unterliegen Baustellen typischerweise kurzfristigen und regelmäßigen
Veränderungen der örtlichen Verhältnisse und der Beleuchtungserfordernisse.

Dies lässt sich nicht im Voraus planen. Eine permanente Anpassungspflicht der Beleuchtung
i.S.d. § 41a bzw. der darauf basierenden Rechtsverordnung ist unverhältnismäßig. Die Privilegie-
rung von Baustellen ist dem Umweltrecht nicht fremd (z. B. AwSV, 4. BImSchV). Daher sollte der
§ 41a BNatSchG um einen Absatz 3a mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

Die Vorschriften der Absätze 1 bis 3 gelten nicht für temporäre Baustellenbeleuchtungen.

§ 45 a BNatSchG (Neu) – Internetportal für Artenschutzkartierungsdaten

Mit einer höheren Datenverfügbarkeit im Artenschutz lassen sich sowohl die Verfahren be-
schleunigen, als auch die Biodiversität besser schützen. Die DB bekräftigt daher den kürzlich im
Rahmen der Verbändeanhörung zum „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung eines modernen,

digitalen und wirksamen Umweltschutzes“ vorgelegten Vorschlag einer grundsätzlichen digitalen und transparenten Lösung hierzu.

Vorbild hierfür könnte der Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Städtebau- und Raumordnungsrechts sein, dort § 3 BauGB Abs. 1: „(...) *Die nach Satz 1 zu veröffentlichenden Unterlagen und der Inhalt der Bekanntmachung sind über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich zu machen.*“. Die Regelung würde die Entlastungswirkung der Nr. 107 der Föderalen Modernisierungsagenda erhöhen (s. u.). Bereits 2023 wurde im Rahmen des „Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern“ vereinbart, „*vorhabenbezogen erhobene Kartierungsdaten gesetzlich verpflichtend zu öffentlich zugänglichen Quellen*“ zu erklären. Ferner ist bspw. im Portal Digitaler Zwilling NRW bereits ersichtlich, wo Bohrungen erfolgt und ökologische landwirtschaftliche Vorrangflächen ausgewiesen sind.

Daher sollte das BNatSchG um eine neue Regelung § 45a mit der Bezeichnung „Daten zum Artenschutz“ und folgendem Wortlaut ergänzt werden:

Behörden vorliegende vorhabenbezogen erhobene Artenschutzkartierungsdaten sind durch diese in anonymer Form über ein zentrales Internetportal des Landes oder des Bundes zugänglich zu machen.

§ 45d Abs. 1 BNatSchG – Erweiterung der Möglichkeit zu Artenhilfsprogrammen

Bei bestehenden Artenschutzprogrammen können für die jeweiligen geschützten Arten schneller Verwaltungsvorschriften mit einheitlichen Standards zum Artenschutz entsprechend der Ermächtigungsgrundlage des § 54 Abs. 12 BNatSchG erlassen werden (bspw. für Fledermäuse, die Tunnel von Eisenbahnbetriebsanlagen als Sekundärlebensraum nutzen), die der vorliegende Entwurf zudem ausweitet.

Das Instrument der Artenschutzprogramme auszuweiten, würde auch folgender Maßgabe des Koalitionsvertrages entsprechen: „*Beim Arten- und Naturschutz soll bundeseinheitlich der Populationsansatz angewendet werden.*“ Daher sollte die bestehende Regelung des § 45d Abs. 1 BNatSchG auf die Schiene ausgeweitet und wie folgt gefasst werden:

*Das Bundesamt für Naturschutz stellt nationale Artenhilfsprogramme zum dauerhaften Schutz auf ~~insbesondere der durch den Ausbau der erneuerbaren Energien betroffenen Arten, einschließlich deren Lebensstätten,~~ und ergreift die zu deren Umsetzung erforderlichen Maßnahmen. **Diese Programme werden insbesondere aufgestellt für durch den Ausbau der erneuerbaren Energien betroffene Arten, einschließlich deren Lebensstätten, sowie für Arten, die besonders häufig Eisenbahnbetriebsanlagen als Sekundärlebensraum nutzen.** Im Rahmen der Umsetzung ist der Erwerb von landwirtschaftlich genutzten Flächen nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig, die die Bundesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt.*