Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

Berlin, 09.07.2026

RefE zum Gesetz zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Stellungnahme des BSN e.V. im Rahmen der Verbändebeteiligung

Bezug: BMV, E-Mail vom 06.07.2026, Ref. G 24

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.
Marienstr. 18
10117 Berlin
info@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de

1. Vorbemerkung

Im Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. (BSN) sind alle 26 Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vertreten, die als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge auf der Grundlage der ÖPNV-Gesetze der Länder den gesamten SPNV in Deutschland planen, organisieren und bestellen.

Die Aufgabenträger des SPNV bestellen in der laufenden Fahrplanperiode ein SPNV-Angebot mit einem Volumen von mehr als 763 Mio. Zugkilometern in 2026, was gemessen an Zugkilometern einen Anteil von ca. 66 Prozent der Verkehrsleistung auf dem Netz der DB InfraGO darstellt.

Der BSN begrüßt ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, den Flächenbedarf für naturschutzfachliche Aufwertung zu decken und die ökologische Vernetzung zu stärken sowie die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen im Bereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung insbesondere für wichtige bauliche Infrastrukturvorhaben zu erleichtern und zu beschleunigen.

Gleichwohl sieht der BSN bei einzelnen Regelungen des Referentenentwurfs Anpassungsbedarf, um sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen gesetzlichen Regelungen nicht den Zielen des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes zuwiderlaufen.

Diese Stellungnahme berücksichtigt zusätzlich das Zusammenspiel der Regelungen des Referentenentwurfs mit dem Gesetzentwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (IZG, BT-Drs. 21/4099 vom 11.02.2026), das in mehreren Punkten unmittelbar in die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung hineinwirkt und für Schienenwege-Infrastrukturprojekte, insbesondere auch des SPNV, von zentraler Bedeutung ist.

2. Überragendes öffentliches Interesse (§ 1 Absatz 1a BNatSchG)

Der RefE führt in § 1 BNatSchG einen neuen Absatz 1a ein, der bestimmten Naturschutzgütern ein „überragendes öffentliches Interesse“ zuweist. Diese Regelung ist im Zusammenspiel mit dem parallel laufenden Gesetzentwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (IZG, BT-Drs. 21/4099 vom 11.02.2026) zu bewerten, das seinerseits Schienenwege-Infrastrukturprojekten überragendes öffentliches Interesse zuerkennt.

1. Vorschrift des RefE zum Gesetzentwurf

§ 1 BNatSchG soll um folgenden Absatz 1a ergänzt werden:

„(1a) Im überragenden öffentlichen Interesse liegen 1. der Schutz von a) Nationalparken, b) Naturschutzgebieten, c) Kernzonen von Biosphärenreservaten, d) natürlichen, nicht entwässerten Mooren und 2. die Wiedervernässung von Moorböden, sofern die Wiedervernässung aus Mitteln des Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz gefördert wird (allgemeiner Grundsatz); ein überragendes öffentliches Interesse nach Satz 1 findet keine Anwendung gegenüber Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung. Dies gilt außerdem gegenüber aktuellen und zukünftigen Vorhaben, die nach § 2 EEG, § 4 GeoBG, § 1 Absatz 3 WindSeeG, § 1 Absatz 1 BBPlG, § 1 Absatz 2 ENLAG, § 11c, § 14d Absatz 10, § 28q Absatz 8, § 43 Absatz 3a und § 43l Absatz 1 EnWG, § 1 Absatz 2 NABEG, § 4 Absatz 1 WasserstoffBG, § 2 Absatz 3 WPG, § 1 Absatz 3 GEG, § 4 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 KSpTG, § 1 TKG, § 1 Absatz 7a BauGB (Ergänzung der Aufzählung durch weitere Normen in Gesetzen mit bestehendem überragenden öffentlichen Interesse) oder bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes durch ein anderes Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse

gestellt wurden, und gegenüber Vorhaben, die aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden."

2. Erkenntnisse aus der Vorschrift und dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Satz 2 der Vorschrift enthält eine Bereichsausnahme: Vorhaben, die bereits nach anderen Bundesgesetzen ein überragendes öffentliches Interesse genießen, sind von der Abwägungsprivilegierung der neu geschützten Naturschutzgüter ausgenommen. Namentlich aufgeführt werden bislang ausschließlich Vorschriften aus dem Energie- und Netzausbaurecht (u. a. EEG, EnWG, NABEG, WasserstoffBG, WPG, GEG, KSpTG) sowie TKG und BauGB. Weder das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) noch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) werden genannt.

Der Klammerzusatz „(Ergänzung der Aufzählung durch weitere Normen in Gesetzen mit bestehendem überragenden öffentlichen Interesse)" zeigt, dass die Liste nach dem Verständnis der Verfasser des RefE ausdrücklich unvollständig und noch zu ergänzen ist. Ergänzend enthält Satz 2 einen Auffangtatbestand für Vorhaben, die „bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes" durch ein anderes Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden.

Der als Gesetzentwurf der Bundesregierung vorliegende Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (IZG, BT-Drs. 21/4099 vom 11.02.2026) schließt genau diese Lücke für den Schienenverkehr: Nach § 20 Absatz 1 AEG-E (Art. 1 Nr. 13 IZG) liegen 50 in einer neuen Anlage 1 abschließend benannte Großprojekte (überwiegend TEN-V-/grenzüberschreitende Korridore) im überragenden öffentlichen Interesse. Weit bedeutsamer für den SPNV ist § 1 Absatz 3 BSWAG-E (Art. 2 Nr. 1 IZG): Danach liegen Aus-, Neu- und Ersatzneubau von Bundesschienenwegen mit Vordringlichem Bedarf generell im überragenden öffentlichen Interesse – und ausdrücklich auch „Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr, deren Finanzierung ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt".

Ob diese neu geschaffenen überragenden öffentlichen Interessen von der Bereichsausnahme des § 1 Absatz 1a Satz 2 BNatSchG-RefE erfasst werden, ist nach dem Wortlaut nicht sicher: Weder AEG noch BSWAG sind ausdrücklich genannt; ob der allgemeine Auffangtatbestand greift, hängt zusätzlich davon ab, ob das IZG bereits vor dem RefE in Kraft getreten ist. Da beide Gesetzentwürfe unabhängig voneinander das parlamentarische Verfahren durchlaufen, besteht ein Sequenzierungsrisiko: Tritt der RefE zuerst in Kraft, liefe die Privilegierung des Schienenverkehrs zunächst leer.

3. Bewertung für den SPNV und die mit dem SPNV verbundenen Infrastrukturvorhaben

Für den SPNV ist § 1 Absatz 3 Nummer 1 BSWAG-E von zentraler Bedeutung, da erstmals ausdrücklich GVFG-finanzierte SPNV-Verbesserungsvorhaben mit überragendem öffentlichen Interesse ausgestattet werden. Damit könnten SPNV-Infrastrukturvorhaben in der Abwägung mit den neu privilegierten Naturschutzgütern (Nationalparke, Naturschutzgebiete, Moorschutz) grundsätzlich gleichrangig behandelt werden. Ohne eine klarstellende Ergänzung des § 1 Absatz 1a BNatSchG-RefE bleibt diese Wirkung jedoch rechtsunsicher und ist überdies vom zeitlichen Ablauf zweier voneinander unabhängiger Gesetzgebungsverfahren abhängig. Zusätzlich erfasst § 1 Absatz 3 Nummer 1 BSWAG-E nur SPNV-Vorhaben mit (auch nur teilweiser) GVFG-Finanzierung; SPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des GVFG-Anwendungsbereichs blieben ohne Privilegierung. Für den SPNV besteht damit sowohl ein Rechtsunsicherheits- als auch ein Abgrenzungsrisiko, das sich unmittelbar auf Planungs- und Genehmigungsverfahren auswirken kann.

4. Lösungsvorschlag

Der BSN schlägt vor, § 1 Absatz 1a Satz 2 BNatSchG-RefE um eine ausdrückliche Nennung der schienenrechtlichen Privilegierungstatbestände zu ergänzen und redaktionell wie folgt zu fassen:

„… oder bis zum [Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] durch ein anderes Bundesgesetz, insbesondere nach § 20 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder § 1 Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden oder werden, …“

Durch die Ergänzung „… gestellt wurden oder werden“ entfällt zugleich das Sequenzierungsrisiko: Die Bereichsausnahme greift unabhängig davon, ob das Infrastruktur-Zukunftsgesetz vor oder nach dem Gesetz zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur in Kraft tritt.

Ergänzend regt der BSN an, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz darauf hinzuwirken, dass § 1 Absatz 3 Nummer 1 BSWAG-E auf sämtliche Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr erstreckt wird, unabhängig von einer (auch nur teilweisen) Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, um Abgrenzungsschwierigkeiten und eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung einzelner SPNV-Vorhaben zu vermeiden.

3. Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Unterhaltung von Verkehrswegen

In § 14 BNatSchG soll der neue Absatz 4 mit folgendem Inhalt eingefügt werden:

(4) Bei regelmäßig durchgeführten Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Unterhaltung von Verkehrswegen und zugehörigen Betriebsanlagen handelt es sich nicht um einen Eingriff; dies gilt auch im Falle eines ökologischen Trassenmanagements an Schienenwegen.

Der BSN begrüßt diese Ergänzung, die beispielsweise die notwendige Vegetationspflege auf oder an Schienenwegen vereinfacht.

4. Ergänzung des § 54 Absatz 12 BNatSchG

Der BSN begrüßt, dass dem Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften durch die Bundesregierung eine Anhörung der beteiligten Kreise vorauszugehen hat.

5. Ersatzzahlungen (§ 15 Absatz 6b BNatSchG)

1. Vorschrift des RefE zum Gesetzentwurf

Der durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz voraussichtlich eingefügte § 15 Absatz 6a BNatSchG (im RefE umnummeriert zu Absatz 6b) soll um folgenden Satz 4 ergänzt werden (Satz 8 entsprechend):

„(6b) Für verkehrliche Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, und für die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben stehen Ersatzzahlungen nach Absatz 6 und Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 Satz 3 und 4 gleichrangig zur Verfügung. Dies betrifft insbesondere die Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Fernstraßenausbaugesetzes, § 8 Absatz 1 Satz 6 und § 18 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes. … [RefE-Ergänzung:] Im Fall der Sätze 1 bis 3 erhöht sich die Ersatzzahlung um 20 Prozent. … Satz 4 findet auch Anwendung bei Ersatzzahlungen nach dem Absatz 9."

2. Erkenntnisse aus der Vorschrift und dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Die Grundnorm, auf die sich die 20-Prozent-Erhöhung bezieht, wird durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (Art. 10 Nr. 1 IZG) erst geschaffen. Sie stellt für „verkehrliche Vorhaben …, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind" – ausdrücklich einschließlich der Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 AEG und § 1 Absatz 3 BSWAG, also gerade auch Vordringlicher-Bedarf- und GVFG-finanzierte SPNV-Vorhaben – Ersatzzahlung und Realkompensation als „gleichwertige Wahlmöglichkeit" zur Verfügung (so ausdrücklich die Begründung zu Art. 10 Nr. 1 IZG).

Der RefE greift exakt diese neu geschaffene Wahlfreiheit auf und verteuert sie pauschal um 20 Prozent, sobald ein Vorhabenträger von ihr Gebrauch macht. Im Ergebnis nimmt der RefE damit einen wesentlichen Teil des finanziellen und planerischen Spielraums, den das IZG für privilegierte Schienenprojekte gerade erst geschaffen hat, wieder zurück.

Die Erhöhung trifft nicht abstrakt „Infrastrukturvorhaben", sondern konkret jene Projekte, die aufgrund ihrer Bedeutung für Verkehr, Landesverteidigung oder Klimaneutralität ohnehin bereits unter besonderem Kosten- und Zeitdruck stehen und denen der Gesetzgeber mit dem IZG zusätzliche Flexibilität einräumen wollte.

3. Bewertung für den SPNV und die mit dem SPNV verbundenen Infrastrukturvorhaben

Für den SPNV ist die Wahlmöglichkeit zwischen Realkompensation und Ersatzzahlung von hoher praktischer Bedeutung, da insbesondere in dicht besiedelten oder bereits stark genutzten Trassenkorridoren geeignete Kompensationsflächen häufig nicht oder nur mit erheblichem Aufwand verfügbar sind. Eine pauschale Verteuerung dieser Option um 20 Prozent verteuert SPNV-Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben unmittelbar. Da zahlreiche SPNV-Infrastrukturprojekte nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis knapp über eins aufweisen, kann bereits eine vergleichsweise geringe Kostensteigerung dazu führen, dass die standardisierte Bewertung negativ ausfällt und die GVFG-Förderfähigkeit sowie die Realisierung des Vorhabens insgesamt gefährdet werden. Die Regelung wirkt damit den Beschleunigungs- und Entlastungszielen entgegen, die der Gesetzgeber mit dem IZG für genau diese Vorhabenkategorie verfolgt.

4. Lösungsvorschlag

Der BSN fordert die ersatzlose Streichung des neuen Satzes 4 (und des hierauf verweisenden Satzes 8) in § 15 Absatz 6b BNatSchG-RefE, sodass es bei der durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz vorgesehenen Gleichrangigkeit von Ersatzzahlung und Realkompensation ohne finanziellen Aufschlag bleibt.

Sollte der Verordnungsgeber an einer Erhöhung festhalten wollen, schlägt der BSN hilfsweise vor, § 15 Absatz 6b BNatSchG-RefE um eine Ausnahme für Vorhaben nach § 1 Absatz 3 BSWAG (insbesondere GVFG-finanzierte SPNV-Vorhaben) zu ergänzen sowie eine Kappungsgrenze vorzusehen, wonach die Erhöhung nicht zur Anwendung kommt, soweit sie das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens unter den Wert von eins senken würde. Ein entsprechender Formulierungsvorschlag für Satz 4 lautet:

„Im Fall der Sätze 1 bis 3 erhöht sich die Ersatzzahlung um 20 Prozent; dies gilt nicht für Vorhaben nach § 1 Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, soweit die Erhöhung das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens unter den Wert von eins senken würde.“