

Gesetzesentwurf

der Abgeordneten Richard Michael Swann und weiteren Abgeordneten und der CDP/CDS-Fraktion

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Arbeitszeitgesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie weiterer Gesetze zur Beschleunigung von Bundesinfrastrukturprojekten (Infrastrukturbeschleunigungsgesetz – InfraBG)

A. Problem

Deutschland verliert jährlich Milliarden Euro durch verzögerte Infrastrukturprojekte. Baustellen auf Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen erstrecken sich oft über Jahre, obwohl die eigentliche Bauzeit bei konsequentem 24-Stunden-Betrieb erheblich verkürzt werden könnte. Ursache ist nicht allein die technische Komplexität, sondern ein veraltetes Regelwerk: Das Nachtbauverbot der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm aus dem Jahr 1970 sowie restriktive Genehmigungsverfahren nach dem Arbeitszeitgesetz verhindern durchgehenden Baubetrieb. In anderen europäischen Ländern, insbesondere in Skandinavien und den Niederlanden, ist der 24-Stunden-Baubetrieb bei Großprojekten bereits etablierter Standard mit nachgewiesener Zeitersparnis von bis zu 40 Prozent. Besonders gravierend ist die Situation bei Brückensanierungen und Autobahnausbauten: Die durchschnittliche Bauzeit einer Bundesautobahn-Großbaumaßnahme beträgt derzeit über vier Jahre. Bei konsequentem 24-Stunden-Betrieb könnte dieser Zeitraum auf unter drei Jahre reduziert werden. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Staus, Umleitungen und Produktivitätsverluste übersteigt die zusätzlichen Kosten des Nachtbetriebs bei weitem. Gleichzeitig fehlen verbindliche Vorgaben im Vergaberecht, die öffentliche Auftraggeber verpflichten, den 24-Stunden-Betrieb als Option in Ausschreibungen aufzunehmen. Ohne diese Vorgaben unterbleibt eine systematische Nutzung der rechtlich bereits möglichen Ausnahmen. Die Maßnahme wird zunächst als fünfjährige Pilotphase umgesetzt. Eine verpflichtende Evaluation durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gewährleistet eine evidenzbasierte Entscheidung über eine dauerhafte Verstetigung. Es besteht daher dringender Reformbedarf sowohl im Arbeitszeit- und Immissionsschutzrecht als auch im Vergabe- und Planungsrecht des Bundes. Der vorliegende Gesetzesentwurf schafft die rechtlichen Voraussetzungen für einen durchgehenden 24-Stunden-Baubetrieb bei Infrastrukturprojekten des Bundes ab einem Bauvolumen von 50 Millionen Euro. Er ändert das Arbeitszeitgesetz, das Bundesfernstraßengesetz, das Allgemeine Eisenbahngesetz sowie das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und ermächtigt die Bundesregierung zur Anpassung der AVV Baulärm. Gleichzeitig werden verbindliche Lärmschutzstandards sowie Mindestlohnzuschläge für Nacht- und Wochenendarbeit festgeschrieben, um Arbeitnehmerrechte zu sichern und Anwohner zu schützen. Öffentliche Auftraggeber werden durch eine Änderung der Vergabeverordnung verpflichtet, den 24-Stunden-Betrieb als gesondert auszuschreibende und zu vergütende Option in Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen. Die Regelung gilt für Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Schienenwege des Bundes sowie Brückenbauwerke ab dem definierten Schwellenwert.

B. Lösung

Dieses Artikelgesetz berührt mehrere Rechtsgebiete und schafft ein in sich schlüssiges Gesamtgefüge aus Arbeitszeitrecht, Planungsrecht, Vergaberecht und Immissionsschutzrecht. Die unmittelbaren Mehrkosten entstehen durch Nacht- und Wochenendarbeitszuschläge sowie Lärmschutzmaßnahmen. Diese werden auf 8 bis 15 Prozent der jeweiligen Bausumme geschätzt. Dem gegenüber stehen erhebliche volkswirtschaftliche Einsparungen durch verkürzte Bauzeiten, reduzierte Staukosten und

frühere Nutzbarkeit der Infrastruktur. Gemäß Berechnungen des Bundesrechnungshofes und des ADAC übersteigen die Einsparungen bei Großprojekten die Mehrkosten regelmäßig um den Faktor drei bis fünf. Kosten für Schallschutzfenster und Entschädigungsleistungen an Anwohner werden im Rahmen der Projektmittel des Bundes getragen und sind bei Planfeststellungsverfahren gesondert auszuweisen. Für Länder und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten, da das Gesetz ausschließlich Bundesinfrastruktur erfasst. Gesamtkosten für die Evaluation der Pilotphase werden auf jährlich circa 2 Millionen Euro geschätzt und werden im Einzelplan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veranschlagt. Die Mehrausgaben stellen eine gezielte Investition in die Leistungsfähigkeit der deutschen Bundesinfrastruktur dar. Langfristig sind positive fiskalische Rückwirkungen durch schnellere Inbetriebnahme, höhere Wirtschaftsleistung und reduzierte Folgeschäden durch Infrastrukturmängel zu erwarten.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist es, die Planungs- und Bauzeiten für Großprojekte der Bundesinfrastruktur signifikant zu verkürzen. Deutschland liegt im europäischen Vergleich bei der Baugeschwindigkeit von Infrastrukturprojekten weit zurück. Ein wesentlicher Grund ist das faktische Nachtbauverbot der AVV Baulärm aus dem Jahr 1970, das für heutige Großbaustellen nicht mehr zeitgemäß ist. Das Gesetz schafft einen ausgewogenen Rahmen, der wirtschaftliche Effizienz, Arbeitnehmerrechte und Anwohnerschutz in Einklang bringt. Bürokratiekosten entstehen für Unternehmen durch vereinfachte Genehmigungsverfahren; per Saldo ergibt sich eine Entlastung. Die Finanzierung der Mehrausgaben erfolgt im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung. Die Reform ist zugleich ein Signal für eine neue Investitionskultur: Infrastruktur muss schnell, verlässlich und im Interesse der Allgemeinheit gebaut werden.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Arbeitszeitgesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie weiterer Gesetze zur Beschleunigung von Bundesinfrastrukturprojekten (Infrastrukturbeschleunigungsgesetz – InfraBG)

vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt für Bauvorhaben an Infrastrukturprojekten des Bundes mit einem Bauvolumen von mindestens 50 Millionen Euro. Erfasst sind:

1. Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Sinne des § 1 des Bundesfernstraßengesetzes;
2. Schienenwege des Bundes im Sinne des § 1 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes;
3. Bundeswasserstraßen im Sinne des § 1 des Bundeswasserstraßengesetzes;
4. Brückenbauwerke, die Bestandteil der in den Nummern 1 bis 3 genannten Infrastrukturen sind.

(2) Das Bauvolumen nach Absatz 1 bemisst sich nach dem im Planfeststellungsbeschluss oder im Auftrag ausgewiesenen Gesamtvolumen der Baumaßnahme.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist:

1. durchgehender 24-Stunden-Baubetrieb: ein Baubetrieb, bei dem Bauarbeiten ohne regelmäßige tageszeit- oder wochentags bedingte Unterbrechungen an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr durchgeführt werden;
2. Nachtzeit: die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr;
3. Anwohner: natürliche Personen, deren Wohngebäude innerhalb von 100 Metern zur Baustellengrenze liegen und die dort ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben;
4. Lärmschutzmaßnahmen: bauliche oder organisatorische Maßnahmen zur Minderung von Schallimmissionen auf ein nach § 4 zulässiges Maß.

§ 3 Grundsatz des durchgehenden Baubetriebs

(1) Bei Bauvorhaben nach § 1 ist der durchgehende 24-Stunden-Baubetrieb anzustreben. Planfeststellungsbehörden und öffentliche Auftraggeber haben die Voraussetzungen hierfür im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu schaffen.

(2) Abweichungen vom durchgehenden 24-Stunden-Baubetrieb sind nur zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die Lärmschutzanforderungen nach § 4 trotz aller zumutbaren Schutzmaßnahmen nicht eingehalten werden können und die damit verbundenen Beeinträchtigungen für Anwohner unverhältnismäßig wären.

(3) Die Entscheidung über eine Abweichung nach Absatz 2 ist schriftlich zu begründen und in den Planfeststellungsbeschluss oder den Vergabevermerk aufzunehmen.

§ 4 Lärmschutz

(1) Beim durchgehenden 24-Stunden-Baubetrieb sind folgende Immissionsrichtwerte einzuhalten:

1. tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr): 65 dB(A);
2. nachts (22:00 bis 6:00 Uhr): 55 dB(A) an der nächstgelegenen Bebauung;

3. an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen tagsüber: 60 dB(A).

(2) Können die Richtwerte nach Absatz 1 nicht eingehalten werden, sind vorrangig technische Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, insbesondere mobile Lärmschutzwände und lärmgeminderte Baugeräte. Ab 22:00 Uhr ist die Errichtung mobiler Lärmschutzwände an der der Wohnbebauung zugewandten Seite der Baustelle zwingend.

(3) Anwohner haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern, sofern die Immissionsrichtwerte nach Absatz 1 Nummer 2 trotz der Maßnahmen nach Absatz 2 überschritten werden. Der Anspruch ist gegenüber dem zuständigen Baulastträger geltend zu machen.

(4) Überschreiten die gemessenen Lärmimmissionen die Richtwerte nach Absatz 1 um mehr als 5 dB(A), haben betroffene Anwohner Anspruch auf eine angemessene finanzielle Entschädigung für die Dauer der Überschreitung. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der Dauer und dem Ausmaß der Überschreitung sowie nach dem ortsüblichen Mietniveau.

§ 5 Arbeitnehmerrechte

(1) Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die bei Bauvorhaben nach § 1 Nachtarbeit im Sinne des § 2 Nummer 2 leisten, ist ein Lohnzuschlag von mindestens 25 Prozent des Grundlohns zu gewähren.

(2) Für Arbeit an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen beträgt der Zuschlag mindestens 40 Prozent des Grundlohns.

(3) Die Zuschläge nach den Absätzen 1 und 2 sind unabdingbar. Sie können durch Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung nicht unterschritten werden. Eine Anrechnung auf sonstige Zulagen oder Zuschläge ist unzulässig.

§ 6 Pilotphase und Evaluation

(1) Die §§ 1 bis 5 gelten zunächst für eine Dauer von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr legt dem Deutschen Bundestag spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten einen Evaluationsbericht vor. Der Bericht hat insbesondere Aussagen zu treffen über:

1. die erzielten Zeitersparnisse bei den erfassten Bauvorhaben im Vergleich zu konventionellem Baubetrieb;
2. die Kostenentwicklung einschließlich der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungsleistungen;
3. die Einhaltung der Mindestlohnzuschlagspflichten nach § 5 durch die beauftragten Unternehmen;
4. die Auswirkungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie auf betroffene Anwohner.

(3) Der Deutsche Bundestag entscheidet auf Grundlage des Evaluationsberichts über eine dauerhafte Verstetigung der Regelungen dieses Gesetzes.

Artikel 2

Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Das Arbeitszeitgesetz vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170, 1171), das zuletzt durch Artikel 52 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3334) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 wird folgender § 6a eingefügt:

„§ 6a Nachtarbeit bei Infrastrukturprojekten des Bundes

Bei Bauarbeiten an Bundesinfrastrukturprojekten im Sinne des § 1 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes ist Nachtarbeit ohne gesonderte behördliche Einzelgenehmigung zulässig, sofern die Lärmschutzanforderungen nach § 4 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes eingehalten werden.“

2. § 7 Absatz 2a wird wie folgt ergänzt:

„Satz 1 gilt für Infrastrukturprojekte nach § 6a nicht; die in § 5 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes geregelten Mindestlohnzuschläge sind zwingend.“

Artikel 3

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Bei Planfeststellungsbeschlüssen für Bundesfernstraßen mit einem Bauvolumen von mindestens 50 Millionen Euro ist ein durchgehender 24-Stunden-Baubetrieb im Sinne des § 2 Nummer 1 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes als Regelfall vorzusehen. Von dieser Vorgabe kann nur nach Maßgabe des § 3 Absatz 2 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes abgewichen werden.“

Artikel 4

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 205) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Bei Planfeststellungsbeschlüssen für Schienenwege des Bundes mit einem Bauvolumen von mindestens 50 Millionen Euro gilt § 17 Absatz 3a des Bundesfernstraßengesetzes entsprechend.“

Artikel 5

Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 294) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 121 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Bei öffentlichen Bauaufträgen, die dem Anwendungsbereich des § 1 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes unterfallen, sind öffentliche Auftraggeber verpflichtet, in der Leistungsbeschreibung den durchgehenden 24-Stunden-Baubetrieb im Sinne des § 2 Nummer 1 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes als gesondert auszuschreibende und zu vergütende Option aufzunehmen. Bieter haben ein Angebot mit und ohne diese Option einzureichen. Die Entscheidung des öffentlichen Auftraggebers für oder gegen die Option ist im Vergabevermerk zu begründen.“

Artikel 6

Ermächtigung zur Anpassung der AVV Baulärm

Die Bundesregierung wird verpflichtet, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz Nr. 160 vom 1. September 1970) binnen zwölf Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes an die Anforderungen des durchgehenden 24-Stunden-Baubetriebs anzupassen. Die Anpassung hat die Richtwerte nach § 4 Absatz 1 des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes zu übernehmen und weitere Ausführungsregelungen zu treffen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

Berlin, den 3. April 2026

Richard Michael Swann und CDP/CDS-Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Gesetzentwurf besteht aus sieben Artikeln. Artikel 1 erlässt das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz (InfraBG) als Stammgesetz mit Regelungen zu Anwendungsbereich (§ 1), Begriffsbestimmungen (§ 2), Grundsatz des durchgehenden Baubetriebs (§ 3), Lärmschutz (§ 4), Arbeitnehmerrechten (§ 5) und Pilotphase mit Evaluation (§ 6). Artikel 2 ändert das Arbeitszeitgesetz und ermöglicht Nachtarbeit ohne Einzelgenehmigung unter Verweis auf das InfraBG. Artikel 3 ändert das Bundesfernstraßengesetz und macht den 24-Stunden-Betrieb zum Regelfall bei der Planfeststellung. Artikel 4 enthält die parallele Regelung für Schienenwege im Allgemeinen Eisenbahngesetz. Artikel 5 ergänzt das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen zur Verpflichtung öffentlicher Auftraggeber. Artikel 6 verpflichtet die Bundesregierung zur Anpassung der AVV Baulärm. Artikel 7 regelt das Inkrafttreten. Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Artikel 1 erlässt das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz als eigenständiges Stammgesetz. § 1 InfraBG legt den Anwendungsbereich fest: erfasst sind Bauvorhaben an Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Schienenwegen des Bundes, Bundeswasserstraßen und dazugehörigen Brückenbauwerken ab einem Bauvolumen von 50 Millionen Euro. Der Schwellenwert stellt sicher, dass das Gesetz auf echte Großprojekte beschränkt bleibt. § 2 InfraBG enthält die für das Gesetz maßgeblichen Begriffsbestimmungen, insbesondere die Definition des durchgehenden 24-Stunden-Baubetriebs und der Nachtzeit. § 3 InfraBG normiert den Grundsatz des durchgehenden Baubetriebs als Regelfall und legt die Voraussetzungen für Abweichungen fest. Die Beweislastumkehr gegenüber dem bisherigen Recht ist das zentrale Steuerungsinstrument: Nicht der 24-Stunden-Betrieb, sondern die Abweichung davon ist begründungsbedürftig. § 4 InfraBG regelt die Lärmschutzstandards einschließlich gestaffelter Immissionsrichtwerte, die Pflicht zur Errichtung mobiler Lärmschutzwände ab 22:00 Uhr sowie den individuellen Anspruch auf Schallschutzfenster und finanzielle Entschädigung. § 5 InfraBG schreibt Mindestlohnzuschläge für Nacht- und Feiertagsarbeit zwingend fest. Die Unabdingbarkeit auch gegenüber Tarifverträgen ist verfassungsrechtlich zulässig, da es sich um einen staatlich gesetzten Mindestschutz als Reaktion auf staatlich ermöglichte Nachtarbeit handelt. § 6 InfraBG begrenzt die Geltungsdauer auf fünf Jahre und verpflichtet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zur Vorlage eines Evaluationsberichts. Die zwingenden Mindestlohnzuschläge in Absatz 2 schützen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor Lohndumping und kompensieren die Belastung durch Nacht- und Feiertagsarbeit. Die Unabdingbarkeit auch gegenüber Tarifverträgen ist verfassungsrechtlich zulässig, da es sich um einen staatlich gesetzten Mindestschutz als Reaktion auf staatlich erzwungene Nachtarbeit handelt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 2 passt das Arbeitszeitgesetz an das neue InfraBG an. Der neue § 6a ArbZG schafft eine spezialgesetzliche Ausnahme vom allgemeinen Genehmigungserfordernis für Nachtarbeit, verweist dabei auf die Lärmschutzstandards des § 4 InfraBG als zwingende Voraussetzung. Die Ergänzung des § 7 ArbZG stellt klar, dass Tarifverträge die Mindestlohnzuschläge des § 5 InfraBG nicht unterschreiten können. Artikel 3 und 4 übertragen die Regelung auf Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen (§ 17 FStrG) und Schienenwege (§ 18 AEG). Artikel 5 ergänzt das GWB um eine Ausschreibungspflicht für die 24-Stunden-Option bei öffentlichen Bauaufträgen ab dem Schwellenwert. Die Ermächtigung in Artikel 5 verpflichtet die Bundesregierung, die AVV Baulärm innerhalb von zwölf Monaten anzupassen. Die Ansprüche auf Schallschutzfenster und finanzielle Entschädigung schaffen einen unmittelbaren individuellen Ausgleich für betroffene Anwohner.

Zu Nummer 1

Die Pflicht zur Ausschreibung der 24-Stunden-Option nach Artikel 4 stellt sicher, dass öffentliche Auftraggeber die Möglichkeit des Nachtbetriebs systematisch prüfen und in Kostenätzen abbilden müssen. Bisher unterbleibt dies häufig mangels vergaberechtlicher Verpflichtung. Die Begründungspflicht im Vergabevermerk schafft Transparenz und Nachvollziehbarkeit. Die Pilotphase nach Artikel 6 von fünf Jahren ermöglicht eine empirisch fundierte Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen. Die Evaluationspflicht stellt sicher, dass der Deutsche Bundestag vor einer dauerhaften Verstärkung auf der Grundlage belastbarer Daten entscheiden kann.

Zu Buchstabe a

Die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Artikel 3 spiegelt die Regelung für Bundesfernstraßen für Schienenwege des Bundes. Damit wird eine einheitliche Rechtslage für alle Bundesverkehrsinfrastrukturen hergestellt. Eine Überprüfung der Einhaltung der Lärmschutzstandards erfolgt durch die zuständige Behörde auf Antrag. Bei wiederholten Verstößen kann die Behörde den Nachtbetrieb bis zur Mängelbeseitigung untersagen.