

SRL / VEREINIGUNG FÜR
STADT-, REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG
SCHRAMMSTR. 8
10715 BERLIN
FON +49.(0)30.27 87 468-0
FAX +49.(0)30.27 87 468-13
INFO@SRL.DE / WWW.SRL.DE

VEREINSREGISTER BERLIN
15141 NZ
STEUERNR. 1127/620/54736
UST-ID: DE 299544485
BERLINER SPARKASSE
IBAN DE92 1005 0000 0013 3002 02
BIC BELADEVXXX

SRL SCHRAMMSTR. 8 10715 BERLIN

SRL

SRL-GESCHÄFTSSTELLE

VORSTAND

M. SC. FLORIAN WINTER,
VORSITZENDER, WAREN (MÜRTZ)
DIPL.-GEOGR. WOLFGANG OEHLER,
STELLV. VORSITZENDER, HAMBURG
DR.-ING. MORITZ MAIKÄMPER,
SCHATZMEISTER, WIESBADEN
M.SC. MAIK BUBKAMP, STUTTGART
DIPL.-ING. BETTINA GERLACH,
MÜNCHEN
B.A. LEAH ROLLNY, GIEßEN
DR.-ING. MARTIN RUMBERG,
GERBACH

DIPL.-ING. GUIDO SPOHR,
GESCHÄFTSFÜHRER

18.02.2026

Stellungnahme der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung zum Gesetzgebungsverfahren Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Am 26. Februar 2026 wird im Bundestag in erster Lesung das Infrastruktur-Zukunftsgesetz beraten. Dieses berührt verschiedene raumplanerische Belange. Dennoch wurde die SRL im Rahmen der Verbändebeteiligung nicht beteiligt und bezieht daher auf diesem Wege Stellung.

Überwiegendes öffentliches Interesse

Bereits in der Vergangenheit war festzustellen, dass sich Privilegierungen von Fachplanungen, d.h. deren Einstufung als „überwiegendes öffentliches Interesse“ inflationär ausgeweitet haben. Die weitere erhebliche Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf eine sehr große Anzahl von Infrastruktur- und Verkehrsvorhaben ist für eine integrierte, dem Interessenausgleich dienende Planung höchst problematisch. Zudem wird hier ein Schutzgütervorrang dieser Vorhaben definiert. Letztlich führt diese Vorgehensweise dazu, dass sich die entsprechend privilegierten Vorhaben bzw. Belange beim Aufeinandertreffen gegenseitig blockieren. Weder Wohnungsbau noch Bildungseinrichtungen und soziale Infrastruktur wurden vom Bundesgesetzgeber im Übrigen bisher als überragendes öffentliches Interesse eingestuft. Maßnahmen zum Naturschutz werden durch die aktuellen Gesetzesänderungen zurückgestuft.

Der vielfach vorgesehene Verzicht auf die Einbindung von Fachbehörden sei es beim Wasserrecht oder beim Naturschutz, erhöht die Verantwortung der jeweiligen verfahrensführenden Behörde erheblich und wird eher die Verunsicherung der Genehmigungsbehörden fördern, die in unstrukturierter Umgebung Entscheidungen treffen müssen, bei denen dann fraglich ist, ob sie einer gerichtlichen Überprüfung standhalten.

Schwächung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für bestimmte Planverfahren (z.B. Linienbestimmungsverfahren) wird das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung gänzlich abgeschafft bzw. reduziert. Auch wenn die hier insbesondere betroffene Modernisierung der Schieneninfrastruktur ein wichtiger Aspekt einer zukunftsorientierten Entwicklung ist, sollten Umweltbelange nicht außer Acht bleiben. Für andere Verfahren erfolgt eine Kann-Regelung zum möglichen Verzicht.

Statt die Umweltverträglichkeitsprüfung als zentrales Instrument, um Umweltbelange umfassend zu prüfen und zu bewerten, ggf. stärker zu strukturieren, zu standardisieren und zu fokussieren, soll künftig darauf verzichtet werden. Dies erhöht das Risiko, dass Umweltaspekte nicht oder nicht zutreffend erkannt werden und vermeidend auf sie reagiert wird. Verzögerungen erst in der Umsetzungsphase aufgrund später erkannter Problemlagen sind weitaus gravierender, als wenn sie bereits in der Planungsphase erkannt werden.

Nach dem Willen der Bundesregierung soll ein neuer § 14e ins UVPG eingeführt werden. Mit diesem wird für bestimmte Vorhaben der Verkehrs- und der Energieinfrastruktur ermöglicht, von einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei Dringlichkeit abzusehen. Zwar soll geprüft werden, ob eine andere Form der Umweltprüfung angemessen ist, um die Ziele des UVPG zu verwirklichen, wann dieses erfolgt und wie dieses aussehen soll, bleibt jedoch der jeweiligen Behörde vorbehalten. Dies führt zu erheblicher Planungs- und Rechtsunsicherheit und in der Folge nicht zu einer Beschleunigung von Verfahren.

Raumverträglichkeitsprüfung

Mit der vorgesehenen Änderung des Raumordnungsgesetzes soll künftig auf die Raumverträglichkeitsprüfung bei der Planung von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Schienenwegen des Bundes sowie für Pumpspeicherkraftwerke verzichtet werden. Diese Regelung widerspricht einer vorausschauenden Planung mit der Prüfung möglicher Alternativen.

Ersatzgeld

Mit dem Gesetz wird für die Vielzahl von Verkehrs- und Infrastrukturvorhaben beim naturschutzrechtlichen Ausgleich- und Ersatz eine Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung zur Realkompensation im Vorhabenzusammenhang geregelt.

Auch wenn es insbesondere bei kleineren Vorhaben sinnvoll sein kann, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen räumlich zusammenzufassen, lehnen wir die pauschale gesetzlich normierte Gleichrangigkeit ab. Es muss weiterhin bei der Prüfkaskade bleiben, dass Vermeidung und Verminderung Vorrang haben und Ausgleich und Ersatz primär in räumlicher Nähe zu prüfen sind. Erst in einem zweiten Schritt sind dann weiter entfernt liegende Maßnahmen in Betracht zu ziehen. Ersatzgeld kann allenfalls die letzte Möglichkeit am Ende der Prüfkaskade darstellen. Wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden soll, muss auch bezogen auf das Vorhaben der Nachweis erbracht werden, dass ein entsprechender Ausgleich praktisch umsetzbar ist.

Fazit

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz enthält eine Vielzahl problematischer Regelungen, durch die eine integrierte, zukunftsorientierte Planung, die Grundlage für eine rechtssichere und akzeptierte Umsetzung ist, weiter geschwächt wird. Der Bundestag sollte die vorgesehenen Regelungen nochmals hinterfragen.