

Infrastruktur-Zukunftsgesetz: Pro und Contra zum Referentenentwurf und zur Bundesrats-Stellungnahme

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hat laut Bundesregierung das Ziel, die „Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich [zu] steigern“. Effizientere Verfahren oder die Nutzung neuer Möglichkeiten im Rahmen der Digitalisierung sind grundsätzlich zu begrüßen. Vorteile ergeben sich insbesondere dann, wenn Zeit- und Ressourcenbedarf bei Vorhabenträger*innen, Behörden und beteiligten Verbänden reduziert werden. Gerade angesichts von Fachkräftemangel, Unterbesetzung und zunehmenden Belastungen kann das zielführend sein. Gleichzeitig sind materiell-rechtliche Anforderungen essentiell, um die Einhaltung von internationalem und europäischem Recht bzw. die Wahrung einer intakten Umwelt zu gewährleisten, die unser aller Grundlage für jegliche Lebensbereiche - Wirtschaft, Ernährung, etc. - ist. Bewährte Planungs- und Prüfprozesse sowie materiell-rechtliche Standards dürfen nur dann geändert werden, wenn der Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlage weiterhin sichergestellt bleibt.

Punkte aus dem Gesetzentwurf des IZG, die erhalten werden sollten

Insbesondere eine vorgeschlagene Änderung des Gesetzesentwurfs würde zu einer nachhaltigen und wirksamen Verbesserung von Planungs- und Genehmigungsprozessen führen und sollte daher im parlamentarischen Prozess erhalten bleiben:

Digitalisierung von Verwaltungsverfahren (Artikel 11 – Änderungen des VwVfG)

Die Digitalisierung von Anhörungsverfahren gemäß §73 VwVfG ist ausdrücklich zu begrüßen. Es ist ein wichtiger erster Schritt um behördliche Verfahren und Beteiligungsprozesse durch eine elektronische Durchführung zu erleichtern. Gleichzeitig ist positiv hervorzuheben, dass Stellungnahmen auch anderweitig – auf eine nicht-elektronische Art – eingereicht werden können. Dies stellt sicher, dass Bevölkerungsgruppen ohne Zugang zu digitalen Geräten weiterhin Einwendungen einreichen können.

Punkte aus der Stellungnahmen des Bundesrats, die aufgenommen werden sollten

Zu 30. (S.28) BR-Stellungnahme zu Artikel 1 Nummer 16a – neu – (§ 24b – neu – AEG):

Erläuterung:

Es ist nicht nachvollziehbar, dass bei der Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten, die ins überragende öffentliche Interesse eingeordnet werden soll, ausgerechnet Schienenstrecken von nicht bundeseigenen Bahnen fehlen. Für eine Verlagerung insbesondere des Nah- und Güterverkehrs auf die Schiene braucht es auch bei nicht bundeseigene Schienen Kapazitätserweiterungen. Grundsätzlich muss bei den Planungen zu allen Projekten des überragenden öffentlichen Interesses gewährleistet werden, dass sämtliche Natur-, Klima- und Umweltschutzbelange vollumfänglich berücksichtigt werden.

Punkte aus dem Gesetzentwurf des IZG, die abgelehnt werden sollten

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes enthält eine Vielzahl von höchst kritischen Änderungen, die gute und verlässliche Planung, Rechtssicherheit und Akzeptanz von Bauprojekten massiv gefährden würden.

Gleichstellung von Ersatzzahlungen mit der Realkompensation (Artikel 10 – Änderungen des BNatSchG)

Erläuterung:

Dies wäre eine Zäsur im Umweltrecht. Die entscheidende Frage, wie dann das Geld wieder zurück in die Fläche fließt und den entstandenen Schaden ausgleicht, bliebe so der öffentlichen Hand überlassen. Doch bereits heute sind die Naturschutzbehörden oft zu überlastet, um die Mittel wirksam einzusetzen. Überaus wichtig ist also die Frage, wie die Verwendung der Kompensationsmittel gesteuert und die Flächenverfügbarkeit gesichert werden soll. Die Realkompensation ist ein bewährtes System, welches den Ausgleich negativer Auswirkungen auf Arten und Lebensräume sicherstellt und gleichzeitig Vorhabenträger motiviert nach Alternativen mit weniger Beeinträchtigungen zu suchen. Die Kompensation direkt vor Ort unterstützt die Akzeptanz von Projekten.

Vorzeitiger Maßnahmenbeginn (Artikel 1 - § 18 Abs. 2 AEG, Artikel 4 - § 17 Abs. 2 FStrG, Artikel 6 - § 14 Abs. 2 WaStrG)

Erläuterung:

Durch die geplanten Änderungen der Vorschriften über die Festsetzung von vorläufigen Anordnungen in Planfeststellungsverfahren für Schiene, Straße und Wasserstraße wird die Möglichkeit, bereits vor Öffentlichkeitsbeteiligung und Planfeststellung irreversible Eingriffe in Ökosysteme vorzunehmen, massiv ausgeweitet. Bislang konnten Festsetzungen zu vorbereitenden Maßnahmen oder Teilbaumaßnahmen vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nur dann getroffen werden, wenn die Maßnahmen reversibel und eine Planfeststellung wahrscheinlich waren. Dies soll nun gestrichen und auch irreversible Maßnahmen ermöglicht werden, ohne dass die Erfolgsaussichten einer Genehmigung geprüft worden sind. Die zur Begründung herangezogenen Naturschutzmaßnahmen (CEF) erscheinen vorgeschoben, um potenziell Maßnahmen mit erheblicher Eingriffsintensität einschließlich von Teilbaumaßnahmen zu ermöglichen. Schließlich hätte der Anwendungsbereich auf CEF-Maßnahmen beschränkt werden können, wenn dies die Intention des Gesetzgebers gewesen wäre. Ergeht die beantragte Genehmigung nicht, muss nicht mehr der frühere, sondern nur noch ein im Wesentlichen gleichartiger Zustand hergestellt werden. Im Ergebnis werden die materiellen Anforderungen an das Instrument der vorläufigen Anordnung massiv abgesenkt und so irreversible Eingriffe in Ökosysteme und das Schaffen von Fakten ermöglicht, bevor die rechtlichen Grundlagen für ein Vorhaben abschließend geklärt sind und die Öffentlichkeit Gelegenheit zur Beteiligung hatte.

Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung (Artikel 12 - Änderung des UVPG)

Erläuterung:

Die vorgeschlagenen Änderungen des §14e UVPG führen statt zu Beschleunigung und Entbürokratisierung zu erheblicher Planungs- und Rechtsunsicherheit und riskieren Akzeptanz von Projekten. Problematisch ist bei den vorgeschlagenen Änderungen insbesondere der weitreichende Anwendungsbereich und fehlende klare Vorgaben sowohl für die Voraussetzungen, wann eine Ausnahme von Umweltverträglichkeitsprüfungen erteilt werden darf als auch für das Verfahren im Falle einer Ausnahme (wie werden z.B. die Ziele des UVPG ohne UVP verwirklicht?). Dies birgt zweierlei Gefahren: Zum einen könnte es dazu führen, dass das Instrument pauschal und vielfach genutzt wird und die Ausnahme zur Regel wird, was von den zugrundeliegenden EU-Vorgaben nicht gedeckt wäre. Zum anderen wird der Druck auf die Vollzugsbehörden erhöht, weil sie selbstständig und ohne nähere Vorgaben entscheiden müssen, ob die Voraussetzung der Eilbedürftigkeit des Projekts erfüllt ist, wie umfangreich sie die Erteilung der Ausnahme begründen und was für eine andere Form der Prüfung von Umweltauswirkungen denkbar und möglich ist. Darüber hinaus entfällt nach gegenwärtigem Stand des Entwurfes durch den Verzicht auf die UVP die reguläre Öffentlichkeitsbeteiligung. Im schlimmsten Fall erhalten die betroffene Bevölkerung vor Ort und Umweltorganisationen erst dann Kenntnis über das Projekt, seine Umweltauswirkungen und die Entscheidung von der Ausnahme, wenn das Zulassungsverfahren abgeschlossen ist. Gleichzeitig sind die Verfahren zur Erteilung der Ausnahme intransparent, weil die Öffentlichkeit erst sehr spät darüber informiert werden muss und die Kriterien von Behörde zu Behörde variieren können. So riskiert man einen massiven Akzeptanz- und Vertrauensverlust der Bevölkerung, da „in Hinterzimmern“ unter Ausschluss der Öffentlichkeit wesentliche Entscheidung für die Gestaltung des nahen Lebensumfelds getroffen werden.

Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses auf weitere Verkehrsinfrastrukturprojekte (Artikel 2 - §1 BSWAG, Artikel 5 - §1 Abs. 3 FStrAbG, Artikel 6 - §8 Abs. 1 WaStrG, Artikel 7 - §1 Abs. 3 WaStrAbG)

Erläuterung:

Die angedachte Zuerkennung eines überragenden öffentlichen Interesses für weitere Projekte der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Neubau weiterer Autobahnen, vierspurigen Bundesstraßen, Rastanlagen an Straßen) ist nicht zielführend. Eine hier angedachte, umfangreiche Vereinfachung naturschutzrechtlicher Prüfungen (§§ 34, 45 BNatSchG) ist verfassungs- und unionsrechtlich bedenklich, da dadurch Belange des Umwelt- und Klimaschutzes systematisch nachrangig behandelt würden. Hier droht eine Verletzung des Gleichheitssatzes (Art. 3 Abs. 1 GG) und des Rechtsstaatsprinzips (Art. 20 Abs. 3 GG) durch unsachlich differenzierende Gewichtung. Zudem droht die Aushöhlung von Art. 20a GG (Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen) und eine Gefährdung der systematischen Vorrangwirkung „überragender öffentlicher Interessen“ durch inflationäre Anwendung. Ob dadurch eine breite und für die Menschen merkbare Beschleunigung erzielt wird ist fraglich, da für viele Infrastrukturprojekte ohnehin kein entsprechendes Genehmigungshindernis vorliegt. Darüber hinaus werden bestehende Priorisierungen (Schiene für einen Deutschlandtakt, Ersatz maroder Brücken sogar mit Erweiterungen durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz 12/23) abgeschwächt.

Geplanter Wegfall der Raumverträglichkeitsprüfung (Artikel 13 – Änderung des ROG)

Die Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) dient dazu, frühzeitig potenzielle Konflikte zu identifizieren und sie bereits auf dieser Planungsstufe so weit wie möglich zu

entschärfen. Gerade aufgrund der noch offenen Planungssituation, in der das jeweilige Vorhaben noch nicht in allen Einzelheiten festgelegt ist, ermöglicht die RVP zudem die ernsthafte Prüfung und Berücksichtigung von Alternativen. Zusätzlich ist es faktisch die einzige Verfahrensstufe, in der eine Gesamttrasse unter Raumordnungs- und Umweltgesichtspunkten betrachtet werden kann. Fällt diese weg, entfällt faktisch auch die einzige Verfahrensstufe, in der eine Gesamttrasse unter Raumordnungs- und Umweltgesichtspunkten betrachtet wird. Ein Widerspruch der Raumordnungsbehörde gegen den Verzicht auf die RVP ist nur unter engen Voraussetzungen möglich. Der Wegfall der RVP dazu führen, die potenziellen Konflikte in das spätere Zulassungsverfahren des Vorhabens zu verlagern, zusätzlich werden Alternativen nur noch abschnittsbezogen betrachtet. Das fördert weder die Akzeptanz für das jeweilige Vorhaben noch wirkt sich dies beschleunigend auf das Verfahren aus und führt dazu, dass Alternativen nur noch abschnittsbezogen betrachtet werden. Es ist auch nicht ersichtlich, wie und durch wen ohne RVP frühzeitig Aspekte der Raumverträglichkeit, Alternativen und Umweltauswirkungen auf vorgelagerter Ebene sach- und fachgerecht abgeprüft werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass hier eine rechtliche Lücke auch gegenüber geltendem EU-Recht entsteht. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung kann in ihrer derzeitigen (und zukünftig geplanten) Konzeption den Wegfall der RVP nicht kompensieren, weil sie nicht verbindlich geregelt ist.

Punkte aus der Stellungnahmen des Bundesrats, die abgelehnt werden sollten

Der Bundesrat drängt auf Änderungen, die durch ihre weitreichenden negativen Auswirkungen abzulehnen sind und nicht in das Gesetz Eingang finden sollten.

Ausweitung der Gleichsetzung von Ersatzzahlung mit der Realkompensation auch auf Energieprojekte (Nr. 60 und 62 der BR-Stellungnahme) Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 1, 8 – neu – BNatSchG & § 15 Absatz 6a Satz 3a – neu – BNatSchG)

Erläuterung:

Eine Gleichsetzung von Ersatzzahlung mit Realkompensation für sämtliche Energieprojekte, also auch für fossile Infrastruktur wie Gas- und Wasserstoffleitungen, LNG und CCS-Pipelines (Nr. 62), ist abzulehnen. Durch den massiven Zubau der letzten Jahre, neue gesetzliche Regelungen und verringerte Beteiligungsrechte bei erneuerbaren Energien-Projekten gerät ihre Zustimmung bereits jetzt stark unter Druck. Eine faktische Abschaffung der Kompensation vor Ort würde diese Entwicklung weiter befeuern und eine Verlangsamung des Ausbaus durch wachsenden Widerstand vor Ort riskieren. Zusätzlich gelten die Bedenken zum Artikel 10 des IZG aus dem vorherigen Abschnitt an dieser Stelle ebenfalls.

Ausweitung des Wegfalls der Raumverträglichkeitsprüfung (Nr. 116 der BR-Stellungnahme) zu Artikel 13 Nummer 2 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 ROG)

Die Ausweitung des Wegfalls der Raumverträglichkeitsprüfung auf weitere Vorhaben (Magnetschwebbahnen und Seilbahnen mit Ausnahme der Sesselbahnen und Schleppaufzüge) ist kritisch wegen der im vorherigen Abschnitt genannten grundsätzlichen Kritikpunkte am Wegfall der RVP.

Erstellt, 23.02.2026