

# Stellungnahme

Februar 2026

## Regierungsentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG)

### Zusammenfassung

Das von der Bundesregierung im Dezember 2025 vorgelegte Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) hat das Potenzial, die dringend notwendige Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur entscheidend voranzubringen. Bitkom begrüßt den Entwurf und die darin enthaltene Vereinfachung und Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrssektor ausdrücklich. Besonders hervorzuheben ist hierbei der vorgesehene Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen, der noch umfassender geregelt werden sollte.

Um ein wirklicher Infrastruktur-Booster zu werden, muss das Infrastruktur-Zukunftsgesetz weitere relevante digitale Planungstechnologien berücksichtigen und von ausreichender personeller und technologischer Ausstattung der zuständigen Behörden flankiert werden. Eine zukunftsfähige Infrastruktur ist nur durch konsequentes digitales Planen, Bauen und Betreiben möglich.

Zudem sollte der Entwurf eine Regelung zur Vermeidung nachteiliger Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingung für laufende (oft langwierige) Genehmigungsverfahren einführen und die Verfahren zur Inbetriebnahme von Schieneninfrastruktur beschleunigen.

### Anmerkungen im Einzelnen

#### [360-Grad-Digitalisierung statt digitaler Analog-Prozesse](#)

Die vorgesehene vollständige Digitalisierung der Planungs-, Antrags- und Genehmigungsverfahren (§§ 72 ff. und § 73 VwVfG neu) ist ein Meilenstein für schnelle, effiziente und medienbruchfreie Planung und Genehmigung von

Infrastrukturvorhaben. Positiv hervorzuheben sind die digitale Zustellung durch Veröffentlichung im Internet, der Wegfall paralleler Analog-Verfahren und die vollständig digitalen Einwendungs- und Beteiligungsprozesse.

Aber: Digitale Prozesse sind mehr als die Digitalisierung von Papieranträgen. Entscheidend ist der Übergang von dokumentenbasierten zu datenmodellbasierten Prozessen. Hierfür braucht es zum einen eine technisch angemessene Infrastruktur, die mit anderen Planungs- & Antragssystemen interoperabel ist und auf einschlägige Branchenstandards zurückgreift. Gleichzeitig müssen die Mitarbeitenden der zuständigen Behörden ausreichend geschult und die Behörden selbst technisch optimal ausgestattet sein.

## Weitere relevante Technologien berücksichtigen

Ebenso positiv hervorzuheben ist, dass das Gesetz ausdrücklich die Nutzung einer digitalen Plattform zum Austausch der Planungs- & Genehmigungsdaten vorsieht und hierbei in der Gesetzesbegründung auch Building Information Modeling (BIM) als eine modellbasierte Arbeitsmethode nennt. Gerade für den Verkehrssektor sind aber auch weitere Technologien relevant, darunter z.B. Geoinformationssysteme (GIS), Digitale Zwillinge und KI-basierte Anwendungen. Diese bieten, im Vergleich zu reinen BIM-Modellierungen die Möglichkeit, nicht nur die Bauwerke selbst, sondern auch ihre Bezüge zur Umwelt und mögliche Veränderungen im Betrieb zu modellieren und simulieren. Gleichzeitig kann die gemeinsame Integration verschiedener Technologien und Datenquellen auf Grundlage einheitlicher Standards und Schnittstellen die Verfahrensdauer zusätzlich erheblich verkürzen. Dies schließt den Einsatz öffentlich betriebener IoT-Infrastrukturen, etwa energieeffizienter Funknetze, ein, die von Kommunen bzw. kommunalen Unternehmen als Teil der digitalen Daseinsvorsorge betrieben werden und eine kontinuierliche, standardbasierte Bereitstellung von Betriebs- und Zustandsdaten für Planung, Genehmigung und Betrieb öffentlicher Infrastrukturen ermöglichen. Daher sollte die Gesetzesbegründung auch weitere relevante Technologien, darunter die oben genannten, berücksichtigen.

## Digitalisierung der Schienenwege kohärent beschleunigen

Die in §14a UVPG (neu) vorgesehene Ausnahme von der Umweltverträglichkeitsprüfung für Baumaßnahmen, die zur Digitalisierung einer Bahnstrecke notwendig sind, ist mit Blick auf eine schnelle und umfassende Ausstattung der Schieneninfrastruktur mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik zu begrüßen. Im Sinne der Kohärenz und einer schnellen Umsetzung sollten an dieser Stelle auch Anlagen wie Bahnübergänge, Bahnsteige, Gleisanlagen und Reisendenübergänge vom Anwendungsbereich erfasst sein.

Der Entwurf sieht durch Änderung von § 18 Abs. 1 AEG eine Ausweitung des Kataloges von Baumaßnahmen, die planrechtsfrei durchgeführt werden können, vor. Dies ist sehr zu begrüßen. Jedoch ist diese Empfehlung nur teilweise umgesetzt, da diese Regelung weiter darauf begrenzt ist, dass diese Maßnahmen als »Einzelmaßnahmen« umgesetzt

werden. Diese Regelung sollte generell jede Maßnahme erfassen, die vom Katalog erfasst ist.

Ebenso sollte § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG um folgende weitere Maßnahmen erweitert werden. Bspw. sollte der Katalog auch den Einbau und Rückbau von Weichen und damit verbundene notwendige Gleislageänderungen erfassen und die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik/Stelleinheiten (LST), insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

## Festlegung von Eingriffsschwellen - § 14 BNatSchG

In § 14 sollte ein neuer Abs. 4 aufgenommen werden:

»(4) Nicht als Eingriff in die Natur gilt die Errichtung von Mobilfunkmasten auf Acker- und Grünflächen. Nicht als Eingriff in das Landschaftsbild gelten Mobilfunkmasten mit einer Höhe von weniger als 21 Metern.«

Die Regelungen orientieren sich an der zutreffenden Festlegung des VG München, Beschluss vom 20.11.2021, Az. M 9 SN 2.5136, wonach ein Eingriff in das Landschaftsbild bei einem 20 Meter hohen Mobilfunkmast nicht anzunehmen ist, und den Vollzugshinweisen zu der BayKompVO, wonach ein Mobilfunkmast auf Acker- und Grünflächen keinen ausgleichsbedürftigen Eingriff darstellt, da die Bodeninanspruchnahme äußerst geringfügig ist.

## Ersatzzahlungen in § 15 Abs. 6a BNatSchG wirksam regeln

Gemäß Gesetzesentwurf gilt nach Satz 3 zwar Satz 1 für Vorhaben nach § 1 Abs. 1 TKG entsprechend, aber die Wahlmöglichkeit ist in Satz 4 geregelt, der bei systematischer Auslegung auf diese Vorhaben keine (auch nicht entsprechende) Anwendung findet. Gesetzestechnisch ist daher Satz 3 hinter den Satz 4 zu ziehen und um eine Referenz auf den neuen Satz 3 zu ergänzen, damit klar ist, dass dieser auch entsprechend für Telekommunikationsausbauvorhaben Anwendung finden soll.

Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass hinsichtlich der Wahl zwischen Ersatzgeld oder Ausgleichsmaßnahme der Antragsteller das Wahlrecht hat oder zumindest die Genehmigungsbehörde vorrangig das Mittel des Ersatzgeldes zu wählen hat, soweit dieses nicht praktisch ausscheidet.

Es erscheint zielführend, die Regelungen für Telekommunikationsausbauvorhaben in einen eigenen Abs. 6b aufzunehmen. Die Festlegung einer entsprechenden Anwendung der Regelungen für die schwerpunktmäßig geregelten anderen Vorhaben für Telekommunikationsvorhaben wirkt wie ein Fremdkörper und führt zu unklaren oder sachlich falschen Folgen, wie etwa zu der Frage, an wen das Ersatzgeld zu zahlen ist (insbesondere, wenn Satz 3 hinter Satz 4 gezogen wird).

Zur Vermeidung normsystematischer Widersprüche sollte auch § 13 S. 2 BNatSchG angepasst werden: »Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch

Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich **oder anderweitig nach diesem Gesetz zulässig ist**, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.«

Darüber hinaus wären Änderungen bundeseinheitlich zu begrüßen, die die in der Vollzugspraxis unterschiedlichen landesrechtlichen Ausgestaltungen und Vollzugspraxen und die erheblichen Verzögerungen, Rechtsunsicherheiten und regional divergierenden Ergebnisse adressieren und den Mobilfunkausbau rechtssicher und praktikabel ermöglichen.

Insbesondere im Hinblick auf die Ersatzgeldzahlung wäre es begrüßenswert, wenn diese pauschaliert ausgestaltet ist. Die Einführung eines pauschalierten Ersatzgeldes in § 15 Abs. 6a BNatSchG ermöglicht eine standardisierte, nachvollziehbare und rechtssichere Bewertung der Kompensation von Eingriffen in Landschaft und Naturhaushalt. Sie trägt dazu bei, den erheblichen Ermessens- und Bewertungsaufwand der bisherigen Einzelfallermittlungen zu reduzieren, die Genehmigungsbehörden zu entlasten, die Verfahrensdauer zu beschleunigen sowie die Gleichbehandlung vergleichbarer Vorhaben bundesweit zu gewährleisten, ohne das Schutzniveau für den Naturschutz grundsätzlich in Frage zu stellen. Entsprechende Regelungen könnten in eine Änderung der BKompV einfließen, deren Anwendungsbereich auf privatwirtschaftliche Telekommunikationsausbauvorhaben zu erweitern wäre. Eine solche Regelung würde dann auch die durch den Gesetzesentwurf vorgeschlagene Ergänzung des § 17 Abs. 4 S. 2 entbehrlich machen.

## Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen weiter fassen

Der geplante Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP) ist ausdrücklich zu begrüßen, da sich RVP-pflichtige Vorhaben hierdurch um mehrere Jahre beschleunigen lassen. Allerdings sollte dieser Verzicht konsequent an die seit 2011 für Übertragungsnetze geltende Regelung des § 28 NABEG angelehnt werden. Entsprechend ist eine verbindliche Ausgestaltung erforderlich und nicht lediglich eine Soll-Vorschrift.

Vor diesem Hintergrund sollte auch die im Entwurf vorgesehene vorhabenbezogene Bestimmung, nach der das Land innerhalb von vier Wochen jeweils dem Entfallen einer RVP widersprechen kann, in Anlehnung an das NABEG entfallen. Falls an der Widerspruchslösung festgehalten wird, ist die Schwelle für einen Widerspruch anzuheben und die Widerspruchsbefugnis daran zu knüpfen, dass die Raumordnungsbehörde im Einvernehmen mit der obersten, für Verkehr zuständigen Landesbehörde »außergewöhnlich hohe« raumbedeutsame Konflikte prognostiziert.

## Stichtagsregelung zur Rechts- und Sachlage regeln

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung geltende Sach- und Rechtslage entscheidend. Das heißt, Planungen müssen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Vorschriften – insbesondere an das technische Regelwerk – sowie an veränderte

tatsächliche Umstände angepasst werden. Änderungen der Sach- oder Rechtslage führen daher – auch vor dem Hintergrund langer Verfahrenslaufzeiten - regelmäßig zu verzögernden Umplanungen, die mitunter sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Daher sollte festgelegt werden, dass nach Einreichung des Antrags erfolgte Änderungen der Sach- und Rechtslage keine nachteiligen Auswirkungen auf den Antrag haben dürfen, um (zeit-)aufwändige Umplanungen zu vermeiden.

Im Einklang mit Koalitionsvertrag und Deutschlandpakt sollte die bislang in § 18g AEG lediglich auf Änderungen der Sachlage (Verkehrsprognose) begrenzte Regelung daher zu einer umfassenden Stichtagsregelung für Rechts- und Sachlage erweitert und dabei europarechtskonform ausgestaltet werden. Alternativ könnte eine entsprechende Bestimmung auch im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) verortet werden, dessen Vorschriften der Entwurf ebenfalls anpasst.

## Inbetriebnahme-Genehmigungsverfahren beschleunigen

Gerade im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (LST) wird die Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur derzeit nicht nur durch unsachgemäße Vorgaben der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) und der Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) erschwert.

Hinzu kommt, dass die EPSV aktuell keine unternehmensbezogenen Anerkennungen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Sachverständigenorganisationen zulässt. Anerkennungsfähig sind bislang ausschließlich einzelne Prüfsachverständige (PSV) als Personen. Würde die Anerkennung auch auf Prüforganisationen erstreckt, ließe sich nicht nur das Anerkennungsverfahren selbst vereinfachen; zugleich würden Einsatzplanung und Personalgewinnung erleichtert. Dadurch wäre ein deutlich flexiblerer Einsatz der PSV möglich. Zudem könnte die Sachverständigenorganisation die Haftung übernehmen, anstelle der heute bestehenden individuellen Haftung der PSV. Darüber hinaus ließen sich nationale Plan- und Abnahmeprüfungen sowie die europäischen Inbetriebnahmeverfahren (Prüfung der sog. TSI-Konformität) besser aufeinander abstimmen. Auf diese Weise könnten auch die bei LST-Projekten bislang häufig erforderlichen, personalintensiven Doppelprüfungen vermieden werden.

Eine solche Erweiterung der EPSV setzt allerdings voraus, dass auch § 4b AEG, der die PSV betrifft, um einen neuen Absatz 3 ergänzt wird: »Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten entsprechend, wenn im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder Prüforganisationen tätig sein sollen.«

Als Folgeanpassung ist in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1f AEG nach dem Begriff »Prüfsachverständigen« die Ergänzung »und Prüforganisationen« aufzunehmen.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

## Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

## Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T 030 27576-243 | f.hake@bitkom.org

## Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

## Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugswweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.