



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

Tel.: 030 22488412

Fax: 030 22488414

Email: info@promobilitaet.de

Homepage: www.promobilitaet.de

Stellungnahme

**zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Verkehr (BMV):**

Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG)

RA Christian Funke

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 15. Dezember 2025

1. Generelle Vorbemerkungen

Mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz legt das Bundesministerium für Verkehr einen weiteren Baustein zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben vor. Ziel ist es, insbesondere bei Vorhaben mit überregionaler Bedeutung für klarere Zuständigkeiten, schnellere Verfahren und mehr Planungssicherheit zu sorgen. Pro Mobilität begrüßt diesen Ansatz ausdrücklich. Infrastruktur braucht verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen und praxistaugliche Verfahren, die Umsetzung ermöglichen statt verhindern.

Allerdings bleibt der Gesetzentwurf in wichtigen Punkten hinter dem strukturellen Handlungsbedarf zurück. Bestehende Probleme wie zersplitterte Zuständigkeiten, nicht abgestimmte Prüfanforderungen oder fehlende Verbindlichkeit im Verfahrensablauf werden nur in Teilen aufgegriffen. Auch zentrale Elemente wie eine Fristenregelung mit Genehmigungsfiktion, die Integration von Umweltverfahren oder die Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße sind bislang nicht vorgesehen.

Gerade im Bereich der Straßeninfrastruktur ist ein entschlossener Reformansatz notwendig. Das deutsche Straßennetz trägt die Hauptlast des Personen- und Güterverkehrs. Es ist zugleich stark beansprucht und vielerorts dringend sanierungsbedürftig. Zahlreiche Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan können trotz politischer Priorität und verfügbarer Haushaltsmittel nicht umgesetzt werden, weil Planungs- und Genehmigungsprozesse zu lange dauern. Verzögerungen bei Ersatzneubauten und Erhaltungsmaßnahmen verdeutlichen, dass es nicht nur um Beschleunigung, sondern um Funktionsfähigkeit des Verfahrenssystems insgesamt geht.

Vor diesem Hintergrund ist der vorgelegte Entwurf ein Schritt in die richtige Richtung. Er greift einzelne zentrale Punkte auf, bleibt jedoch hinter einem systematisch angelegten Reformrahmen zurück. Im Folgenden nimmt Pro Mobilität daher Stellung zu den wichtigsten Regelungsvorhaben und benennt weiteren Handlungsbedarf.

2. Einzelbewertung der zentralen Änderungen im Gesetz

I. Definition des überragenden öffentlichen Interesses (§ 1 Abs. 3 FStrAbG und § 3 Abs. 1 FStrG)

Mit der gesetzlichen Einstufung bestimmter Vorhaben als „überragendes öffentliches Interesse“ greift der Gesetzentwurf eine zentrale Forderung aus der Planungspraxis auf. Projekte des Bedarfsplans mit dem Ziel der Engpassbeseitigung, die dem vordringlichen Bedarf oder dem Status „laufend und fest disponiert“ zugeordnet sind, sollen damit in umweltrechtlichen Verfahren eine erhöhte Gewichtung erfahren. Ergänzend wird im Bundesfernstraßengesetz klargestellt, dass auch der Bau und Ersatz von Brückenbauwerken sowie der Bau und Ausbau von Nebenbetrieben an Bundesfernstraßen (z. B. Rastanlagen) dem überragenden öffentlichen Interesse und der öffentlichen Sicherheit dienen. Darüber hinaus wird für Projekte im weiteren Bedarf mit Planungsrecht eine Ausnahme vorgesehen, sofern sie militärischer Relevanz sind.

Diese Klarstellungen können nach Ansicht des BMV dazu beitragen, Verfahren im Bereich des Artenschutzes oder bei Ausnahmeprüfungen schneller und rechtssicherer durchzuführen. Allerdings entfaltet die gesetzliche Einstufung keinen Vorrang im Sinne einer abschließenden Vorabgewichtung. Die Notwendigkeit der umfassenden Abwägung im Einzelfall bleibt bestehen, sodass der tatsächliche Beschleunigungs-Effekt stark von der Auslegung durch Verwaltung und Rechtsprechung abhängt. Entscheidend ist deshalb, dass die Abwägungspraxis der Behörden gestärkt wird und die Regelung durch Vollzugshinweise und Anwendungshilfen unterstützt wird. Dies ist maßgeblich für die gerichtliche Bestätigung und eine einheitliche Umsetzung.

II. Stärkung der Zuständigkeit der Straßenbaubehörden (§ 4 FStrG)

Die vorgesehene Änderung des § 4 Bundesfernstraßengesetz schafft Klarheit darüber, dass für Maßnahmen an Bundesfernstraßen ausschließlich die zuständigen Straßenbaubehörden verantwortlich sind. Zusätzliche Genehmigungen aus anderen Rechtsbereichen, etwa aus dem Wasser-, Immissionsschutz- oder Naturschutzrecht, sind nicht mehr erforderlich, sofern die Straßenbaubehörde die Einhaltung der jeweiligen Anforderungen sicherstellt.

Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die gesetzliche Präzisierung der Straßenbaulast. Aus Sicht von Pro Mobilität sollte eindeutig festgehalten werden, dass die Zuständigkeit der Straßenbaubehörden nicht nur den Bau und die Unterhaltung, sondern ausdrücklich auch den Betrieb der Bundesfernstraßen, wie beispielsweise Straßenreinigung und Winterdienste, umfasst. Diese Klarstellung ist notwendig, weil der Betriebsbegriff bisher nicht einheitlich ausgelegt wird und in der Praxis zu ungeklärten Zuständigkeiten führt. Nur wenn Bau, Unterhaltung und Betrieb vollständig von der Straßenbaubehörde verantwortet werden, kann die Einfachzuständigkeit ihre entlastende und beschleunigende Wirkung entfalten.

Damit die erweiterten Verantwortlichkeiten der Straßenbaubehörden in der Praxis wirksam erfüllt werden können, ist eine angemessene personelle und fachliche Ausstattung der Behörden unabdingbar. Die Übertragung zusätzlicher Aufgaben muss mit einer entsprechenden Stärkung der Verwaltung einhergehen, um die beabsichtigte Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zu erreichen.

III. Reform der Linienbestimmung (§ 16 FStrG)

Die vorgesehene Neufassung des § 16 Bundesfernstraßengesetz sieht vor, das bislang eigenständige Linienbestimmungsverfahren zu streichen. Stattdessen soll das Fernstraßenbundesamt künftig im Rahmen eines verwaltungsinternen Prozesses die Trassenführung bestätigen. Grundlage hierfür sind die Festlegungen im Bedarfsplan, vorhandene raumordnerische Entscheidungen sowie fachliche Vorgaben des Bundes. Eine gesonderte Linienbestimmung als eigener Verwaltungsakt mit förmlicher Beteiligung entfällt.

Diese Vereinfachung ist sinnvoll und praxisgerecht. Die Linienbestimmung war bisher oft redundant und hat sich mit anderen Planungsstufen überlagert. Mit der Reform wird die Trassenfestlegung früher im Verfahren verankert, was die Planbarkeit erhöht und die Projektsteuerung verbessert.

Wichtig ist, dass die für die Linienwahl maßgeblichen Belange weiterhin sorgfältig geprüft und transparent dokumentiert werden. Dazu gehören insbesondere Fragen der Raumverträglichkeit, der Umweltfolgen und der verkehrlichen Notwendigkeit. Damit die Neuregelung rechtsicher und einheitlich umgesetzt wird, sollte sie durch praxisorientierte Vollzugshinweise ergänzt werden.

IV. Digitalisierung der Einziehungsverfahren (§ 2 Abs. 5 FStrG)

Mit der Änderung des § 2 Absatz 5 Bundesfernstraßengesetz soll das Verfahren zur Einziehung von Bundesfernstraßen künftig vollständig digitalisiert werden. Die Veröffentlichung in Printmedien entfällt, wenn die Einziehung bereits Bestandteil genehmigter Planunterlagen ist und die öffentliche Bekanntmachung über digitale Kanäle erfolgt. Ziel ist es, Medienbrüche zu vermeiden und den Bekanntmachungsprozess rechtssicher, effizient und anwenderfreundlich zu gestalten.

Pro Mobilität begrüßt diesen Schritt ausdrücklich. Die Digitalisierung von Verwaltungsverfahren ist ein zentrales Element moderner Infrastrukturplanung. Die bisher vorgeschriebene Printveröffentlichung verursacht hohen Aufwand, ohne die Verfahrensqualität wesentlich zu erhöhen. Die digitale Bekanntmachung ist sachgerecht und verbessert die Transparenz durch bessere Auffindbarkeit im Internet.

Zugleich zeigt diese Einzelregelung, dass es für eine durchgreifende Digitalisierung der Planungsverfahren an einer übergreifenden Strategie fehlt. Einzelne digitale Elemente sind zwar vorgesehen, etwa bei der Öffentlichkeitsbeteiligung oder im Antragsverfahren. Ein einheitliches, verbindlich zu nutzendes digitales Planungssystem mit standardisierten Eingabeformaten, Verfahrensmonitoring und Schnittstellen

zu Fachbehörden bleibt jedoch aus. Um die Potenziale digitaler Verfahren vollständig auszuschöpfen, braucht es ein zentrales digitales Planungskockpit, das alle relevanten Akteure einbindet und alle Projektphasen abbildet.

V. Übergangsregeln für laufende Verfahren (§24 FStrG)

Mit dem neuen § 24 Bundesfernstraßengesetz wird eine Übergangsregelung geschaffen, die es den zuständigen Behörden ermöglicht, bereits begonnene Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach den bisher geltenden Vorschriften weiterzuführen. Voraussetzung ist, dass das Verfahren vor Inkrafttreten der neuen gesetzlichen Regelungen eröffnet wurde. Die Entscheidung, ob altes oder neues Recht zur Anwendung kommt, liegt bei der jeweiligen Behörde.

Pro Mobilität begrüßt diese Klarstellung. Übergangsregelungen schaffen Rechtssicherheit und verhindern, dass laufende Verfahren aufgrund neuer Anforderungen unterbrochen oder neu aufgerollt werden müssen. In langwierigen Verfahren ist Kontinuität entscheidend, um Verzögerungen zu vermeiden.

Allerdings fehlt eine Stichtagsregelung für zukünftige Verfahren. Für Planungen, die nach dem Inkrafttreten beginnen, sollte gesetzlich festgelegt werden, welcher Rechtsstand maßgeblich ist, etwa durch Anknüpfung an den Zeitpunkt der Vollständigkeitserklärung der Planunterlagen (§ 73 VwVfG). Ohne eine solche Regelung bleibt das Risiko bestehen, dass neue gesetzliche Anforderungen rückwirkend auf weit fortgeschrittene Verfahren angewendet werden. Eine klare Stichtagsregelung würde hier für Verlässlichkeit sorgen.

VI. Umweltrechtliche Standardisierung bei Erhaltungsmaßnahmen

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz greift in Teilen die Forderung nach einer stärkeren Standardisierung im Umweltrecht auf. Vorgesehen ist insbesondere die Entwicklung einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die auf Grundlage fachlich anerkannter Konventionen bundeseinheitliche Standards für artenschutzrechtliche Prüfungen bei Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen schafft.

Pro Mobilität bewertet diese Entwicklung grundsätzlich positiv. Unterschiedliche fachliche Einschätzungen, divergierende Methodenanwendungen und eine Vielzahl an nicht abgestimmten Leitfäden führen derzeit zu erheblichen Unsicherheiten in der Planungspraxis. Viele Vorhabenträger sehen sich gezwungen, konservativ zu planen oder freiwillig umfangreiche Gutachten zu beauftragen, um gerichtsfesten Lösungen näherzukommen. Die Folge sind überlange Verfahren, widersprüchliche Bewertungen und unnötige Planungsrunden.

Die Einführung bundeseinheitlicher Standards ist daher ein zentraler Beitrag zur Verfahrensbeschleunigung und zur Reduktion von Rechtsunsicherheit. Die geplante Umsetzung über Verwaltungsvorschriften ist geeignet, eine flexible und zugleich verlässliche Grundlage zu schaffen. Entscheidend wird sein, dass die Standardisierung nicht nur für ausgewählte Maßnahmen gilt, sondern schrittweise auf weitere Prüfbe-

reiche ausgeweitet wird, etwa auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung oder die Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch die Errichtung eines digitalen Umweltdatenportals mit Kartierungen, Prüfkategorien und Best-Practice-Beispielen kann hier unterstützen.

3. Weiterer Reformbedarf

Neben den im Gesetzentwurf enthaltenen Maßnahmen sieht Pro Mobilität weiteren gesetzlichen Regelungsbedarf, um die angestrebte Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen tatsächlich zu erreichen. Mehrere zentrale Elemente einer strukturellen Reform werden im vorliegenden Entwurf nicht oder nur unzureichend adressiert.

I. Einführung verbindlicher Fristen und Genehmigungsfiktion

Ein wirksamer Beschleunigungseffekt setzt voraus, dass Genehmigungsbehörden und Träger öffentlicher Belange an gesetzlich definierte Fristen gebunden sind. Derzeit bestehen keine einheitlichen Vorgaben zur Fristsetzung, und selbst dort, wo Fristen benannt werden, fehlen klare Konsequenzen bei deren Nichteinhaltung. Pro Mobilität plädiert daher für die Einführung eines verbindlichen Fristenmodells mit gesetzlicher Genehmigungsfiktion. Bleibt eine Stellungnahme innerhalb der vorgesehenen Frist aus, sollte von einer Zustimmung ausgegangen werden.

Ein solches Instrument wäre geeignet, Verfahrensdisziplin zu fördern, Koordination zu verbessern und Vorhabenträgern mehr Planungssicherheit zu geben. Es könnte differenziert nach Art der Maßnahme ausgestaltet und mit qualifizierten Rückmeldungen kombiniert werden, ohne Beteiligungsrechte unangemessen einzuschränken. Die Maßgabe einer zügigen und rechtsverbindlichen Bearbeitung von Anträgen sollte in einem modernen Genehmigungsrecht selbstverständlich sein.

Auch im Koalitionsvertrag sowie im Bund-Länder-Pakt zur Genehmigungsbeschleunigung wurde ein solcher Mechanismus ausdrücklich angekündigt. Die Umsetzung sollte zeitnah erfolgen, um eine flächendeckend wirksame Verfahrensdisziplin zu erreichen.

II. Gesetzliche Klarstellung der materiellen Präklusion und Einführung einer Stichtagsregelung

Verfahren leiden heute nicht nur unter langen Bearbeitungszeiten, sondern auch unter der fehlenden Klarheit, welcher rechtliche Maßstab im jeweiligen Verfahrensstadium gilt. Neue gesetzliche oder fachliche Anforderungen können selbst bei weit fortgeschrittenen Projekten eine erneute Prüfung erforderlich machen. Das führt zu doppelten Gutachten und damit zu vermeidbaren Verzögerungen.

Pro Mobilität fordert daher die Einführung einer klaren Stichtagsregelung, die etwa an den Zeitpunkt der Vollständigkeitserklärung der Planunterlagen anknüpft. Gleichzeitig sollte die materielle Präklusion wieder eingeführt werden. Einwendungen, die nicht innerhalb der festgelegten Frist eingebracht werden, dürfen dann im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden. Diese Regelung würde zu mehr Verlässlichkeit führen und verhindern, dass Projekte durch strategische Nachreichungen künstlich verzögert werden.

III. Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße

Trotz seiner zentralen Bedeutung bleibt die Frage der Finanzierung im Gesetzentwurf vollständig unberücksichtigt. Dabei ist klar: Verfahrensbeschleunigung ist ohne Finanzierungssicherheit nicht realisierbar. Der Rückgriff auf straßenbezogene Einnahmen aus der Lkw-Maut sollte gesetzlich wieder zweckgebunden und im Haushalt verstetigt werden. Die Wiedereinführung eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs könnte etwa durch eine einfache Änderung in § 11 Absatz 3 Bundesfernstraßenmautgesetz erfolgen.

Pro Mobilität betont, dass nur mit verlässlicher Mittelbereitstellung eine kontinuierliche Projektumsetzung möglich ist. Andernfalls laufen selbst beschleunigte Verfahren ins Leere, weil es an der Finanzierung scheitert. Eine Rückbesinnung auf das Prinzip „Mittelverwendung nach Verursacherprinzip“ ist haushaltspolitisch und im Sinne der Investitionssicherheit geboten.

IV. Fehlende gesetzliche Grundlage für ein digitales Planungscockpit

Ein durchgängig digitaler Planungsprozess wird im Gesetzentwurf zwar angedeutet, jedoch nicht konkret geregelt. Einzelne Schritte wie die digitale Veröffentlichung von Einziehungen sind vorgesehen, doch ein zentrales, rechtsverbindliches digitales System zur Abwicklung aller Planungs- und Genehmigungsverfahren fehlt. Dabei zeigen Erfahrungen aus der Praxis, dass Medienbrüche, uneinheitliche Datenformate und fehlende Verfahrensübersicht zu erheblichen Verzögerungen führen.

Pro Mobilität fordert die gesetzliche Grundlage für ein bundesweit verpflichtendes digitales Planungscockpit. Dieses sollte alle Projektphasen abbilden, Beteiligungsverfahren strukturieren, Fristen überwachen und die Kommunikation zwischen Behörden und Vorhabenträgern standardisieren. Nur durch eine verbindliche digitale Infrastruktur kann die Planung in das digitale Zeitalter überführt werden.

4. Schlussbemerkung

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz enthält wichtige und grundsätzlich begrüßenswerte Ansätze zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Bundesfernstraßen. Die gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses für prioritäre Projekte, die Stärkung der Zuständigkeit der Straßenbaubehörden, die Reform der Linienfestlegung sowie erste Schritte zur Vereinheitlichung umweltrechtlicher Prüfungen markieren notwendige Fortschritte, die aus Sicht von Pro Mobilität in die richtige Richtung weisen.

Gleichzeitig bleibt der Entwurf in seinem Umfang und seiner Systematik hinter dem zurück, was zur strukturellen Modernisierung erforderlich wäre. Statt eines umfassenden neuen Planungsrahmens wurden bestehende Vorschriften punktuell angepasst. Zentrale Elemente einer echten Verfahrensreform, etwa ein konsolidiertes Genehmigungsverfahren, verbindliche Fristen mit rechtssicherer Genehmigungsfiktion oder die gesetzliche Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs für die Straße, bleiben unberücksichtigt. Auch die fehlende gesetzliche Verankerung digitaler Standardverfahren und die nach wie vor uneinheitliche fachliche Bewertungspraxis im Umweltrecht wirken in der praktischen Umsetzung hemmend.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt Pro Mobilität, das parlamentarische Verfahren zu nutzen, um über die Vorschläge des Referentenentwurfs hinauszugehen. Die Herausforderungen für die Straßeninfrastruktur sind zu groß, um sie mit einzelnen Korrekturen zu bewältigen. Es braucht jetzt den Mut, die Strukturen im Planungsrecht grundlegend zu modernisieren. Dazu gehört eine stärkere Integration der Verfahren ebenso wie klare Verantwortlichkeiten und verbindliche zeitliche Abläufe. Nur so kann die Umsetzung dringend notwendiger Projekte spürbar beschleunigt und dauerhaft gesichert werden.

Über Pro Mobilität

Pro Mobilität ist ein breites Bündnis für leistungsfähige Infrastrukturen und eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Deutschland. Als gemeinnütziger Verband ist für uns der gesellschaftliche Nutzen der Straßen im Zusammenspiel aller Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Pro Mobilität unterstützt Forschung und Wissenschaft in diesem Bereich. Der Kreis der Mitglieder zählt 45 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, die Güterkraftverkehrs- und Logistikbranche, Infrastrukturbetreiber, verkehrsinfrastrukturelle Dienstleister sowie die heimische Rohstoffindustrie, die sich dem gemeinsamen Ziel einer leistungs- und funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit verpflichtet fühlen. Pro Mobilität begleitet die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im Dialog mit Wissenschaft, Politik und Wirtschaft und setzt sich zusammen mit seinen Mitgliedern für das Zusammenspiel aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens eines zukunftsfähigen Infrastrukturnetzes zum Wohle von Wirtschaft und Bevölkerung ein.

Impressum

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

www.promobilitaet.de

T: +49 30 22 48 84 12

Ansprechpartner

Christian Funke

Geschäftsführer

T: +49 30 22 48 84 12

funke@promobilitaet.de

Leon Gärtner

Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik,

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

T: +49 30 22 48 84 12

gaertner@promobilitaet.de