

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr (BMV):
Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG)

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V.
Augustastr. 99
D-53173 Bonn
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Vorlagedatum des Entwurfs:	Freitag, 12. Dezember 2025
Einreichungsdatum der Stellungnahme:	Montag, 15. Dezember 2025

1. Ausgangslage und Anliegen des BWVL

Als Verband der Eigenlogistik und der verladerseitigen Wirtschaft ist der BWVL in besonderem Maße auf eine leistungsfähige, verlässliche und sichere Straßeninfrastruktur angewiesen. Störungen, insbesondere durch marode Brücken, Engpässe, Baustellenüberlagerungen und langwierige Genehmigungsverfahren, wirken unmittelbar auf Lieferketten, Produktionsprozesse, Standortattraktivität und Kosten. Vor diesem Hintergrund begrüßt der BWVL das Ziel des Inf-ZuG, Verfahren zu vereinfachen, zu digitalisieren und zu beschleunigen sowie Planungssicherheit zu erhöhen.

Gleichzeitig sind wir der Ansicht, dass der Entwurf in Teilen punktuell bleibt und zentrale strukturelle Hebel, insbesondere verbindliche Fristen, Stichtagsregelungen, Digitalisierung „End-to-End“ und Finanzierungssicherheit, noch nicht ausreichend adressiert.

2. Würdigung: Regelungen, die der BWVL unterstützt

2.1 Gesetzliche Feststellung des „überragenden öffentlichen Interesses“

Die gesetzliche Einordnung bestimmter Bedarfsplanvorhaben (Engpassbeseitigung/vordringlicher Bedarf bzw. „laufend und fest disponiert“) als überragendes öffentliches Interesse sowie die Klarstellung für Brückenersatz und Rastanlagen/Nebenbetriebe ist aus Sicht der verladenden Wirtschaft ein wichtiger Schritt. Sie kann in Abwägungs- und Ausnahmeentscheidungen zu mehr Rechtssicherheit und potenziell kürzeren Verfahren beitragen – insbesondere dort, wo Zielkonflikte mit Natur- bzw. Artenschutz die Umsetzung verzögern.

Entscheidend ist jedoch, dass diese Einstufung in der Praxis nicht „ins Leere läuft“, weil weiterhin eine umfassende Einzelfallabwägung erforderlich bleibt. Daher unterstützen wir ausdrücklich die Forderung nach Vollzugshinweisen und Anwendungshilfen sowie einer Stärkung der behördlichen Abwägungspraxis, um eine einheitliche Umsetzung und gerichtliche Bestätigung zu erleichtern.

2.2 Stärkung der „Einfachzuständigkeit“ der Straßenbaubehörden (§ 4 FStrG)

Die beabsichtigte Klarstellung, dass bei Bundesfernstraßenmaßnahmen zusätzliche Einzelgenehmigungen anderer Behörden entfallen können, sofern die Straßenbaubehörde die Einhaltung der Anforderungen sicherstellt, ist aus BWVL-Sicht ein zentraler Beitrag zur Entbürokratisierung und Schnittstellenreduktion.

Wir unterstützen zugleich die in den Unterlagen enthaltene Präzisierung, dass die Straßenbaulast/Zuständigkeit Bau, Unterhaltung und Betrieb (z. B. Reinigung, Winterdienst) ausdrücklich umfassen sollte, um Zuständigkeitskonflikte zu vermeiden. Aus der Bündelung der Verantwortung ergibt sich, dass Behörden personell und fachlich so ausgestattet werden müssen, dass Beschleunigung realistisch erreichbar ist.

2.3 Reform der Linienbestimmung (§ 16 FStrG)

Die Abschaffung des eigenständigen Linienbestimmungsverfahrens und die Verlagerung auf eine verwaltungsinterne Bestätigung der Trassenführung durch das Fernstraßen-Bundesamt kann redundante Verfahrensstufen reduzieren und damit zu einem früheren Zeitpunkt als bisher Planungssicherheit schaffen. Das ist für Verlader wichtig, weil Planungs- und Bauzeiträume unmittelbar Investitions- und Standortentscheidungen beeinflussen.

Der BWVL hält es dabei für erforderlich, dass die maßgeblichen Belange (Raumverträglichkeit, Umweltfolgen, verkehrliche Notwendigkeit) weiterhin transparent dokumentiert werden und die Neuregelung durch praxisorientierte Vollzugshinweise flankiert wird.

2.4 Digitalisierung einzelner Schritte – richtiger Ansatz, aber noch nicht durchgängig

Die Digitalisierung der Einziehungsverfahren (Wegfall der Printbekanntmachung unter bestimmten Voraussetzungen) ist ein sinnvoller Beitrag zur Vermeidung von Medienbrüchen und zur Effizienzsteigerung. Gleichzeitig sind wir der Ansicht, dass eine übergreifende Digitalstrategie fehlt: Ein verbindliches, standardisiertes System, das alle Projektphasen abbildet, Beteiligung und Kommunikation strukturiert, Fristen überwacht und Schnittstellen zu Fachbehörden schafft („digitales Planungscockpit“), würde das Beschleunigungspotenzial wesentlich erhöhen.

2.5 Übergangsregelung (§ 24 FStrG)

Die Möglichkeit, laufende Verfahren nach altem Recht zu Ende zu führen, schafft Kontinuität und reduziert das Risiko, dass bereits weit fortgeschrittene Projekte durch Regelwechsel verzögert werden.

3. Nachbesserungsbedarf aus Sicht des BWVL

3.1 Verbindliche Fristen und Genehmigungsfiktion (systemweit)

Ein wirksamer Beschleunigungseffekt entsteht nur, wenn Beteiligte in Genehmigungs- und Stellungnahmeprozessen an klare Fristen gebunden sind – und Fristversäumnisse rechtliche Konsequenzen haben. Der BWVL unterstützt daher die Forderung nach einem verbindlichen Fristenmodell mit Genehmigungsfiktion (Zustimmungswirkung bei ausbleibender Stellungnahme), ggf. differenziert nach Art der Maßnahme und Schutzgütern.

3.2 Stichtagsregel und materielle Präklusion zur Planungssicherheit

Aus Unternehmenssicht ist Planungssicherheit entscheidend. Wenn neue rechtliche oder fachliche Anforderungen in fortgeschrittene Verfahren hineinwirken, entstehen Nachgutachten, Umplanungen und Verzögerungen. Der BWVL befürwortet daher eine übergreifende Stichtagsregel, die an einen klaren Zeitpunkt – etwa die Vollständigkeitserklärung der Unterlagen –

anknüpft, sowie eine Stärkung der materiellen Präklusion, um strategische Verzögerungen zu begrenzen.

3.3 Umweltfachliche Standardisierung konsequent ausbauen

Die beabsichtigte Standardisierung artenschutzrechtlicher Prüfungen bei Ersatz-/Erhaltungsmaßnahmen ist aus BWVL-Sicht ein zentraler Hebel, um uneinheitliche Methoden, redundante Gutachten und Rechtsunsicherheit zu reduzieren. Wir unterstützen ausdrücklich, dass diese Standardisierung schrittweise auf weitere Prüffelder (FFH-Verträglichkeit/UDP) ausgeweitet und durch digitale Umweltdaten-Infrastrukturen gestützt werden sollte.

3.4 Finanzierungssicherheit: Umsetzung braucht verlässliche Mittel

Beschleunigte Verfahren entfalten nur dann Wirkung, wenn Projekte anschließend auch realisiert werden können. Der BWVL unterstützt daher die Forderung nach Wiederherstellung eines verlässlichen Finanzierungskreislaufs Straße, insbesondere durch eine stärkere, rechtssichere Zweckbindung straßenbezogener Einnahmen (z. B. Lkw-Maut) zur Verstetigung von Erhalt und Ersatzneubau.

3.5 Verbindliches digitales Planungscockpit (End-to-End)

Für eine spürbare Beschleunigung braucht es neben Einzel-Digitalregelungen eine gesetzliche Grundlage für ein bundesweit verpflichtendes digitales Planungssystem (standardisierte Einreichung, Verfahrensmonitoring/Fristen, Schnittstellen zu Fachbehörden, strukturierte Beteiligung). Das reduziert Medienbrüche, erhöht Transparenz und verbessert die Steuerbarkeit – auch für die betroffene Wirtschaft als Nutzerin der Infrastruktur.

4. Schlussbemerkung und Empfehlungen

Der BWVL begrüßt die Stoßrichtung des InfZuG und unterstützt zentrale Elemente: die Einordnung des überragenden öffentlichen Interesses, die Stärkung der Einfachzuständigkeit, die Reform der Linienbestimmung, erste Digital Schritte, die Übergangsregelung sowie den Einstieg in eine bundeseinheitliche Umweltstandardisierung.

Damit aus diesen Fortschritten eine spürbare und dauerhafte Beschleunigungswirkung entsteht, empfehlen wir im weiteren Verfahren insbesondere:

- systemweite Fristen und Genehmigungsfiktion,
- übergreifende Stichtagsregel und materielle Präklusion,
- konsequente Standardisierung umweltfachlicher Prüfungen,
- Finanzierungssicherheit durch einen verstetigten Finanzierungskreislauf Straße,
- gesetzliche Grundlage für ein verpflichtendes digitales Planungscockpit.