

Stellungnahme der BAUINDUSTRIE zum Gesetzentwurf der Bundesregierung eines

Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (BT-Drucksache 21/4099)

Stand: 12.03.2026

Inhalt

A.	BAUINDUSTRIE	1
B.	Zusammenfassung	2
1.	Modernes Planungsrecht mit klarer Priorität für Infrastruktur	4
2.	Digitalisierung und BIM als neue Standardwerkzeuge	4
3.	Nachhaltigkeit als integrierte Zielsetzung	5

A. BAUINDUSTRIE

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. und seine Mitgliedsverbände (folgend BAUINDUSTRIE) vertreten rund 2.000 Unternehmen des vorwiegend familiengeführten bauindustriellen Mittelstands sowie große Unternehmen. Unsere Unternehmen sind lokal, regional, bundes-, europa- sowie weltweit tätig. Sie bauen rund 80 Prozent der öffentlichen Verkehrs-, Ingenieur- und Energieinfrastruktur in Deutschland sowie die überwiegende Zahl der Mehrfamilienhäuser (Geschosswohnungsbau) und erbringen hoch spezialisierte Leistungen, etwa im Akustik- und Trocken-, Fassaden-, Feuerfest und Schornstein- sowie Leitungsbau. Jungen Unternehmen aus „neuen Technologien“ (Construction Tech) dient unsere ConTech Plattform zum Austausch sowie als Sprachrohr gegenüber Baubeteiligten und Politik.

B. Zusammenfassung

Die BAUINDUSTRIE begrüßt den Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz ausdrücklich. Der Entwurf adressiert derzeitige, zentrale Hemmnisse in der Realisierung von Infrastrukturvorhaben und ist damit ein wichtiges Signal für ein modernes Planungsrecht und schnellere Verfahren.

Er setzt an den richtigen Stellen an:

- schnellere, digitale Verfahren,
- weniger Bürokratie,
- modernes Planungsrecht.

Damit wird das Ziel der Bundesregierung, Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen, mit einem konsistenten Maßnahmenpaket unterlegt.

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte die Bundesregierung jedoch nicht auf halber Strecke stehen bleiben. Entscheidend ist zunächst, dass die im Infrastruktur-Zukunftsgesetz vorgesehenen Maßnahmen im laufenden Verfahren möglichst vollständig umgesetzt werden. Gleichzeitig darf der Reformprozess damit nicht abgeschlossen sein. Wichtig dafür ist ein klares Bekenntnis der Bundesregierung, dass Infrastruktur ein zentraler Teil der Daseinsvorsorge ist. Für eine nachhaltige Beschleunigung von Infrastrukturprojekten müssen im Anschluss weitere strukturelle Hemmnisse, insbesondere auf europäischer Ebene adressiert werden. Vor diesem Hintergrund besteht bei folgenden Punkten weiterer Handlungsbedarf:

- Die weitere Flexibilisierung des Vergaberechts im Sinne des Gesetzes geht in die richtige Richtung. Allerdings wird hier mit angezogener Handbremse agiert. Dabei zeigen insbesondere wichtige Verkehrsprojekte, wie die Verkehrsfreigabe der Talbrücke Rahmede 2,5 Monate vor dem eigentlichen Termin, welche Beschleunigungspotenziale auch in ganzheitlichen Vergabemodellen liegen. Zudem darf mit der Formulierung kein Präjudiz für die öffentliche Beschaffung (Vergabebeschleunigungsgesetz) insgesamt geschaffen werden, da bspw. kommunale Infrastrukturen und Infrastrukturen auf Landesebene sowie der öffentliche Wohnungsbau nicht berücksichtigt sind.
- Die Begrenzung des Verbandsklagerechts ist unsachgerecht. Zwar werden Fristen vorgesehen, es fehlen aber Regelungen zur Kostentragung bei missbräuchlichen Klagen und Haftung bei Schäden, die sich durch Verzögerungen ergeben.
- Notwendig ist eine Durchgriffsmöglichkeit des Bundes auf Länder durch Fristen mit klarer Rechtsfolge für Landesbehörden sowie Bundesdurchgriff bei Verzögerung von Projekten.
- Sinnvoll ist eine Baupflicht nach Genehmigung oder eine Begründungspflicht nach Bestandskraft.
- Die Umweltprüfung sollte künftig netz- und nicht projektbezogen erfolgen, damit nicht immer wieder gleiche Prüfungen durchgeführt werden müssen. Dazu sollte es eine Netz- oder Korridor Umweltprüfung mit Bindungswirkung geben. Wichtig sind auch Vorabfreigaben für Ersatzneubauten und Engpassbeseitigung. Wir unterstützen hierbei insbesondere die Änderungsanträge Nr. 58 a) und b) des Bundesrats.
- Zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sollte eine Stichtagsregelung für die maßgebliche Rechts- und Sachlage eingeführt werden. Der Änderungsantrag Nr. 12 des Bundesrats, der die Aufnahme eines neuen § 18 Absatz 4 AEG vorsieht, greift dieses Anliegen auf und sollte übernommen werden.

Eine solche Regelung verhindert, dass laufende Verfahren aufgrund nachträglicher Änderungen der Rechts- oder Sachlage erneut angepasst oder überprüft werden müssen, und stärkt damit die Planungs- und Investitionssicherheit der Vorhabenträger. Vor allem sollte die vorgesehene Stichtagsregelung zur Verkehrsprognose (§ 18g AEG) kritisch überprüft werden, da sie in der praktischen Anwendung nur begrenzte Beschleunigungseffekte erwarten lässt und zusätzliche Komplexität erzeugen kann.

Wermutstropfen sind, dass zentrale Regelungsbedarfe im Bereich des Umwelt- und Naturschutzes nicht mehr Teil des Gesetzes sind. Darunter Regelungen zur Erweiterung der Suchräume für Ausgleichsflächen sowie die Standardisierung des Artenschutzes insgesamt.

Es ist unabdingbar, dass diese Maßnahmen bis Ende des ersten Quartals 2026 durch das Bundesumweltministerium angegangen werden. Zwar wurde dies bereits angekündigt, bislang sind jedoch keine konkreten Schritte oder Fortschritte erkennbar. Vor dem Hintergrund der bisherigen Verzögerungen im Ministerium besteht die begründete Befürchtung, dass sich die Umsetzung verzögert. Besonders angesichts der Dringlichkeit, die Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen und Investitionssicherheit zu gewährleisten, ist ein zügiges und entschlossenes Handeln des Bundesumweltministeriums unerlässlich.

Darüber hinaus sind viele der vorgesehenen Regelungen zwar inhaltlich richtig. Die Formulierungen erscheinen aber an einigen Stellen eher unverbindlich, weshalb deren Wirkung begrenzt sein wird. Formulierungen wie „soweit vorhanden und möglich“ oder optionale Regelungsermächtigungen auf Ebene der Anhörungsbehörden eröffnen somit zwar Spielräume, die genutzt werden dürften. Die Umsetzung vor Ort ist aber aufgrund streitbehafteter Verfahren in der Vergangenheit zumindest fraglich.

Vor diesem Hintergrund sollte die vorgesehene Neuregelung zum Radverkehr auf Autobahnbrücken (§ 3 Absatz 1 Satz 5 FStrG-E) entfallen. Sie führt zu neuen Planfeststellungsbedarfen und zusätzlichen Belastungen für die Autobahn GmbH, obwohl die bestehende Praxis, Betriebswege für den Radverkehr zu nutzen, bereits wirksam funktioniert. Die Regelung widerspricht daher dem Ziel einer Beschleunigung der Verfahren.

Die BAUINDUSTRIE regt an, Optionsklauseln konsequent zu überprüfen und durch eindeutige Vorgaben zu ersetzen, wo es um Verfahrensfristen, Nutzung digitaler Instrumente und Zuständigkeitsabgrenzungen geht. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der Entwurf an der föderalen Realität scheitert.

Der Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP) kann Infrastrukturprojekte um drei bis neun Jahre beschleunigen, auch bei kleineren Maßnahmen. Daher sollte die im InfZuG vorgesehene Regelung gemäß Bundesrats-Änderungsantrag Nr. 116 auf EIU in Landes- und Privateigentum ausgeweitet und zugleich die geplante Länder-Vorbehaltsregelung gestrichen werden.

Für eine weitere Beschleunigung sollten § 4b AEG und die EIGV ergänzt werden, um auch die Zulassung schienengebundener Baumaschinen schneller zu ermöglichen (Bürokratieabbau Paket Schiene Nr. 12/13, **Anlage**).

Dazu gehört zwingend eine erneute Klarstellung in § 4 FStrG, dass für die Bauten des Straßenbaulastträgers keine zusätzlichen naturschutz- oder wasserrechtlichen Genehmigungen schon aktuell erforderlich sind. Obwohl dies lediglich die geltende Rechtslage bestätigt, führen uneinheitliche Auslegungen der Umweltbehörden immer wieder zu Verzögerungen, insbesondere bei Brückenersatzneubauten. Eine eindeutige gesetzliche Formulierung ist daher für echte Verfahrensbeschleunigung unerlässlich. Das nun auch die Erfordernisse rund um den Denkmalschutz gestrichen werden sollen, ist ausdrücklich als positiv hervorzuheben.

1. Modernes Planungsrecht mit klarer Priorität für Infrastruktur

Positiv bewertet die BAUINDUSTRIE die rechtliche Einstufung zentraler Verkehrsprojekte als Vorhaben des überragenden öffentlichen Interesses sowie mit Bedeutung für die öffentliche Sicherheit. Der Änderungsantrag Nr. 7 des Bundesrats zu § 18 Abs. 1a AEG greift dieses Anliegen weitgehend auf und der entsprechende Formulierungsvorschlag sollte daher übernommen werden.

Allerdings werden die Voraussetzungen für die Anerkennung des öffentlichen Interesses im Bereich der Bundeswasserstraßen mit rechtlichen Hürden eingeschränkt, die die Anwendung einschränken. Die Voraussetzung, dass zur Erteilung einer vorläufigen Anordnung gem. §14 Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetzes „das Wohl der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn erfordert“, sollte wieder auf die ursprüngliche Formulierung des „Vorliegens eines öffentlichen Interesses“ ausgerichtet werden. Schließlich wird gerade am Beispiel der Bundeswasserstraßen deutlich, wie viel Zeit und Geld bisher in Doppelprüfungen und konkurrierende Abwägungen fließt. Wenn Projekte als Teil der öffentlichen Sicherheit gelten, werden Prioritäten klarer, Abwägungsentscheidungen vereinfacht und zusätzliche Verfahren nach EU-Recht in vielen Fällen entbehrlich. Das spart Jahre und macht Infrastrukturplanung erstmals sichtbar strategisch und sicherheitsrelevant.

Notwendig ist darüber hinaus ein echtes Priorisierungssystem für Projekte, damit die Maßnahmenträger entsprechend agieren, Vorplanung leisten und die Bauwirtschaft ihre Kapazitäten anpassen können. In diesem Sinne sollte der Bund für seine Verkehrsträger eine projektscharfe Vergabevorschau bereitstellen, die den Auftraggebern als Richtschnur, der Politik als Steuerungsinstrument und der Bauwirtschaft als Planungsperspektive dient.

Um Prioritäten im Schienennetz wirksam umzusetzen, sollte zudem § 3 EKrG ergänzt werden, damit Finanzierungsverfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen deutlich schneller abgewickelt werden können. Dies beschleunigt Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und schafft Vorteile sowohl für Schiene als auch Straße (Bürokratieabbau Paket Schiene Nr. 4, **Anlage**).

2. Digitalisierung und BIM als neue Standardwerkzeuge

Die Einführung eines einheitlichen digitalen Verfahrensrechts und die konsequente Umstellung von analogen auf digitale Planungs- und Beteiligungsprozesse könnten ein echter Fortschritt sein. Positiv hervorzuheben sind insbesondere:

- die vollständige elektronische Kommunikation und Veröffentlichung im Verwaltungsverfahrensgesetz (insbesondere §§ 72 ff. und § 73 VwVfG neu),
- digitale Einwendungs- und Beteiligungsprozesse statt Papier- und Aushangpflichten,
- der geplante Aufbau eines zentralen Antrags- und Beteiligungsportals für Verkehrs- und Offshore-Vorhaben als Plattform für Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren und als digitale Anlaufstelle für Stakeholder.

Mit der Überarbeitung des Planfeststellungsverfahrens hin zu einem vollständig digitalen Ablauf und der Bündelung einschlägiger Verfahrensvorgaben aus Fachgesetzen wird ein wichtiger Grundstein für Beschleunigung gelegt.

Als erheblichste qualitative Änderung bewertet die BAUINDUSTRIE die Möglichkeit einer modellbasierten Arbeitsweise. Die Nutzung digitaler Modelle und Building Information Modeling (BIM) kann die Dauer von Genehmigungsprozessen und damit von Bauvorhaben deutlich reduzieren.

Durch die Arbeit im Projektgesamtkontext verringert sich die Zahl der Rückfragen aufgrund fehlender oder missverständlicher Informationen erheblich. Die bisherigen Ergebnisse des Forschungsprojektes BeGeBIM zur Bescheinigung von Genehmigungsprozessen im Straßenbau durch digitale Modelle bestätigen dieses Beschleunigungspotenzial.

Die vorgesehenen Übergangsregelungen für analoge Prozesse bis zum 31.12.2028 (§ 102b VwVfG (neu)) lassen die gesteckten Ziele jedoch unnötig in die Ferne rücken. Wenn die Verwaltung weiter analog arbeiten darf, droht das analoge Verfahren faktisch Standard zu bleiben. Es fehlen zudem Sanktionen bei Nichtanwendung digitaler Verfahren.

Die Umstellung auf digitale Verfahren verlangt darüber hinaus eine angemessene technische und personelle Ausstattung der zuständigen Behörden. Ohne:

- geschultes Personal,
- belastbare IT-Infrastruktur,
- einheitliche Datenstandards und Schnittstellen

besteht das Risiko, dass digitale Vorgaben nur auf dem Papier existieren und in der Umsetzung zu zusätzlichen Belastungen führen. Die BAUINDUSTRIE begrüßt ausdrücklich die im Umfeld des Gesetzes getroffenen Beschlüsse der Bundesregierung zum Bürokratieabbau vom 5. November 2025, einschließlich der angekündigten europäischen Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung. Diese Initiativen müssen jedoch mit ausreichenden Haushaltsmitteln und Kapazitäten hinterlegt werden.

Die Fokussierung auf „modellbasierte Arbeitsmethoden“ (BIM) ist zudem nicht ausreichend. Für eine ganzheitliche digitale Transformation müssen BIM und Geoinformationssysteme (GIS) integriert werden, so dass als übergeordnetes Ziel der sog. Digitale Zwilling eines Bauwerkes ganzheitlich erstellt und genutzt werden kann. Darauf aufbauend sollte ein nationales Infrastrukturkataster erstellt werden, wofür heute jedoch noch die gesetzliche Grundlage fehlt. Ein Nationales Infrastrukturkataster als interoperabler Datenraum für alle Verkehrsträger und Leitungen kann dazu beitragen, redundante Planungen und Genehmigungen zu vermeiden und die Grundlage für digitale Zwillinge und „Smart Infrastructure“ zu schaffen.

3. Nachhaltigkeit als integrierte Zielsetzung

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz trägt nicht nur zur Beschleunigung von Baumaßnahmen bei, sondern es unterstützt auch die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen. Vier Punkte sind hervorzuheben:

- Die Revitalisierung und Ertüchtigung bestehender Infrastruktur ist selbst ein Beitrag zur Nachhaltigkeit, weil sie die Nutzungsdauer verlängert und ressourcenintensive Neubauten reduziert.
- Die Digitalisierung der Verfahren und der Einsatz modellbasierter Planung reduzieren Medienbrüche, Reisen, Papieraufwand und Abstimmungszeiten und tragen damit zur Einsparung von Ressourcen bei.
- Durch effizientere Verfahren werden Projekte schneller realisiert. Dies ermöglicht schnellere CO₂-wirksame Effekte im Betrieb der Infrastruktur, etwa durch leistungsfähigere Korridore, minderungswirksame Bauweisen oder kluge Netzentwicklung.
- Die Gleichstellung von Ersatzgeld und Realkompensation ermöglicht gebündelte, ökologisch wirksame Maßnahmen statt kleinteiliger Einzelprojekte. Die Beschränkung auf Vorhaben des überragenden öffentlichen Interesses sollte entfallen. Die ursprüngliche Entwurfsfassung mit Ersatzzahlungen für alle Vorhaben (§ 15 Abs. 6a BNatSchG) ist beizubehalten, um Planungssicherheit und praktikable Kompensation zu gewährleisten.

ANSPRECHPARTNER

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Sitz des Vereins: Berlin

Vereinsregister: Amtsgericht Charlottenburg

Registernummer: VR 18147 B

Lobby-Registernummer: R000789

Präsident: Peter Hübner

Hauptgeschäftsführer: Tim-Oliver Müller

Kontakt:

030 212 86-0

tim.mueller@bauindustrie.de

www.bauindustrie.de