

8 Punkte für ein ambitioniertes Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Argumente der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz ist das zentrale Beschleunigungsgesetz dieser Legislaturperiode. Der Regierungsentwurf enthält viele Regelungen zur Verfahrensbeschleunigung, die von der Wirtschaft seit Jahren gefordert werden. Dazu zählen die Reduzierung von Verfahrensschritten, wie der Raumordnung oder Linienbestimmung, Ersatzzahlungen im Arten- und Naturschutz, die gesetzliche Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, die Erleichterung der vorläufigen Anordnung, das Entfallen von Erörterungsterminen und die Digitalisierung. Diese Maßnahmen sind ein wichtiger Schritt in Richtung effizienterer Genehmigungen und sollten nicht weiter verwässert werden.

Nordrhein-Westfalen ist von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen in besonderem Maße abhängig. In keinem anderen Bundesland besteht ein so großer Sanierungs- und Ausbaubedarf wie hier. Allein 2.500 Brücken des Bundes und des Landes müssen in den kommenden Jahren ersetzt werden, darunter rund 600 Autobahnbrücken – mehr als in Bayern, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz zusammen. Viele Bauwerke der „Brücken-Boomer-Jahrgänge“ (1965–1980) haben das Ende ihrer Lebensdauer noch gar nicht erreicht, dennoch steigt das Risiko weiterer Sperrungen bereits heute deutlich.

NRW ist seit Jahren Stauland Nummer eins in Deutschland ist. Die Stauintensität zeigt, dass zentrale Autobahnabschnitte ihre Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten haben. Ausbaumaßnahmen sind deshalb dringend erforderlich. Dabei werden Ausbauvorhaben häufig wie Neubauten behandelt und dadurch in besonders langwierige Verfahren gedrängt.

Auch das Schienennetz operiert vielerorts am Limit, was Verspätungen und Ausfälle verstärkt und dringend benötigte Kapazitätserweiterungen verzögert. Zudem hat in keinem anderen Bundesland die Wasserstraße einen so hohen Anteil am Güterverkehr wie in NRW. Industriezweige wie Stahl, Chemie, Baustoffe, Futtermittel oder Recycling sind auf funktionierende Schleusen, Häfen und Rheinabschnitte angewiesen – doch gerade hier dauern Genehmigungen für Ertüchtigungen und Neubauten besonders lange. Eine konsequente Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren würde daher das gesamte Verkehrssystem Nordrhein-Westfalens spürbar stabilisieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Industriestandorts nachhaltig stärken.

In der Stellungnahme des Bundesrates fordern die Bundesländer ein ambitionierteres Gesetz, das die in der föderalen Modernisierungsagenda vereinbarten Maßnahmen umsetzt. Diesen Impuls sollten die Fraktionen im Bundestag aufnehmen und insbesondere folgende Punkte im Regierungsentwurf verbessern:

1. Überragendes öffentliches Interesse für die gesamte Verkehrsinfrastruktur festlegen

Der Regierungsentwurf legt nur für bestimmte Schienenwege, Wasserstraßen und Bundesfernstraßen fest, dass sie im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Diese Regelungen führen zu wichtigen Verfahrenserleichterungen, um aufwändige Prüfungen, Gutachten oder Abwägungen im Arten-, Umwelt-, Denkmal- oder Landschaftsschutz zu beschleunigen. Im Bereich der erneuerbaren Energien wurden damit spürbar kürzere Genehmigungsverfahren erreicht.

Der Regierungsentwurf schränkt dieses Mittel für Schienen, Straßen und Wasserstraße jedoch auf bestimmte Vorhaben ein. Bei den Bundesfernstraßen würden von den über tausend im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Projekten nur etwa 200 profitieren. Damit vergibt die Bundesregierung die Chance, die notwendige Verfahrensbeschleunigung in allen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen. Deshalb sollte – analog zu anderen Beschleunigungsgesetzen (LNG, Wasserstoff, Geothermie) – das überragende öffentliche Interesse in einem eigenen Artikel 1 für den Neu- und Ausbau, den Betrieb und die Änderung sowie alle verbundenen Vorhaben oder Nebenanlagen der Verkehrsinfrastruktur festgelegt werden.

2. Frühe Stichtagsregelung der maßgeblichen Sach- und Rechtslage einführen

Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich dauern oft Jahrzehnte. Deshalb müssen aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen der Sach- und Rechtslage Gutachten oder Prüfungen regelmäßig erneut begonnen werden. Eine gesetzliche Fixierung eines frühen Zeitpunktes der maßgeblichen Sach- und Rechtslage würde diese Dauerschleife verhindern und die dringend benötigte Planungssicherheit für Unternehmen schaffen.

Bund und Länder haben die Einführung einer solchen verbindlichen Stichtagsregelung im Koalitionsvertrag, dem Beschleunigungspakt und der Modernisierungsagenda beschlossen. Bedenken hinsichtlich der Europarechtskonformität wurden durch ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages entkräftet. Die Politik muss nun ihre Zusagen einlösen und eine verbindliche Stichtagsregelung für alle Genehmigungsverfahren zentral im Verwaltungsverfahrensgesetz verankern.

3. Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur genehmigungsfrei stellen

Große Teile der Verkehrsinfrastruktur befinden sich in einem desolaten Zustand. Damit die Wirtschaft nicht durch die Sperrung der für den Güterverkehr zentralen Verkehrswege weiter beeinträchtigt wird, müssen viele Strecken und Brücken in kurzer Zeit saniert oder neu gebaut werden.

Um diese Maßnahmen nicht durch langwierige Genehmigungsverfahren zu verzögern, sollten alle Vorhaben zur Modernisierung, Sanierung und zum Ersatz samt Nebenanlagen oder Erweiterungen erleichtert werden. Das Verkehrsbeschleunigungsgesetz aus dem Jahr 2023 erreichte dieses Ziel nur teilweise. Es befreite den Ersatzneubau von Brückenbauwerken für Bundesfernstraßen nur auf einer Strecke von bis zu 1.500 Metern. Aufgrund dieser Einschränkung muss für den geplanten Ersatzneubau der Ruhrtalbrücke Mintard (A52) mit einer Länge von 1,8 km ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Bei der Schieneninfrastruktur fehlen entsprechende Befreiungen etwa für den Einbau und Rückbau von Weichen, Strom- und Antennenanlagen oder Bahnübergängen. Im Bereich der Wasserstraßen gilt dies beispielsweise für Anleger oder Schleusen. Deshalb sollten die Sanierung, Unterhaltung, Modernisierung, Änderung oder der Ersatzneubau der Verkehrsinfrastruktur generell von der Pflicht einer Planfeststellung oder Plangenehmigung befreit werden. Damit die Befreiung in der Praxis auch zur Beschleunigung führt, muss sie gleichzeitig im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen.

4. Ersatzzahlung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen generell zulassen

Die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führt häufig zu jahrelangen Verzögerungen bei Infrastrukturvorhaben. Die Möglichkeit von Ersatzgeldzahlungen statt Realkompensationen ist europarechtlich zulässig und würde diese Verfahren deutlich verkürzen. Sie wird im Regierungsentwurf jedoch nur auf wenige Projekte angewandt und trägt deshalb kaum zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren in der Breite bei. Das Instrument sollte deshalb konsequent auf die gesamte Infrastruktur ausgeweitet werden.

5. Vorläufige Anordnung und fakultativen Erörterungstermin verbindlicher gestalten

Der vorzeitige Baubeginn und der fakultative Erörterungstermin haben in vielen Beschleunigungsgesetzen (LNG, Wasserstoff, Übertragungsnetze) eine zentrale Rolle für die schnellere Umsetzung der Projekte gespielt. Der Regierungsentwurf stellt die Möglichkeit dieser Beschleunigung jedoch in das Ermessen der Behörden. Die vorläufige Anordnung erstreckt sich zudem nur auf Teilmaßnahmen. Um bei der Verkehrsinfrastruktur die gleichen Impulse zur Beschleunigung zu setzen, wie im Bereich der Energieinfrastruktur, sollte die Regelung sich auch auf die Gesamtmaßnahme erstrecken und verbindlicher (daher als Soll-Bestimmung) ausgeführt werden. Der Erörterungstermin sollte ausschließlich auf Antrag des Vorhabenträgers stattfinden. Beide Regelungen sollten zudem einheitlich für alle Planfeststellungsverfahren zentral in das Verwaltungsverfahrensgesetz aufgenommen werden.

6. Zeitpläne für Planfeststellungsverfahren vorgeben

Das Planfeststellungsverfahren für große Infrastrukturvorhaben nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz kennt nur punktuelle Fristen etwa für die Anhörung, Widersprüche oder Erörterung.

Um den Verfahren verbindlichere Zeitpläne zu geben, sollten Fristen für alle wesentlichen Verfahrensschritte eingeführt werden. Für das Planfeststellungsverfahren sollten im Verwaltungsverfahrensgesetz deshalb auch Fristen zur Vollständigkeitsprüfung, zu Nachforderungen und zu Antragsbearbeitung eingeführt werden.

7. Ende-zu-Ende Digitalisierung gewährleisten

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes führt die Möglichkeit der Antragsstellung und Bearbeitung von Anträgen bei Planfeststellungsverfahren auf einer Datenplattform ein. Allerdings bleibt der Zeitpunkt der Einführung und die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch unbestimmt. Die analoge Kommunikation bleibt weiterhin möglich.

Damit die Digitalisierung in der Praxis zur Beschleunigung beiträgt, sollte sie von der Planung bis zur Umsetzung lückenlos und medienbruchfrei digitalisiert werden. Die Genehmigungsbehörden sollten deshalb bis zu einem Stichtag verpflichtet werden, den Vorhabenträgern standardisierte Schnittstellen für Daten zu Plattformen anzubieten, die das medienbruchfreie Bekanntmachen, Auslegen, Bearbeiten und Beteiligen sicherstellt. Auch die durchgehend digitale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte über eine Plattform gewährleistet werden. Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen sollten dabei besonders geschützt werden.

8. Beschleunigung für die Bundeswasserstraßen

Für Nordrhein-Westfalen hat der Verkehrsträger Wasserstraße eine Bedeutung wie in keinem anderen Bundesland. Ein erheblicher Teil der industriellen Wertschöpfung, insbesondere in der Stahl-, Chemie- und Baustoffwirtschaft, ist auf zuverlässige Wasserstraßen, funktionierende Schleusen und leistungsfähige Hafenanlagen angewiesen. Verzögerungen wirken sich unmittelbar auf Produktionsprozesse, Lieferketten und Standortentscheidungen aus. Zugleich dauern wasserstraßenbezogene Genehmigungsverfahren heute besonders lange. Der Bundesrat fordert deshalb verschiedene Maßnahmen, die ausdrücklich bei den Beratungen Beachtung finden sollen. So sollten Unterhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an Schifffahrtsanlagen generell als im überragenden öffentlichen Interesse liegend eingestuft werden. Sollten Instandsetzungen querender Verkehrsinfrastruktur klar im Wasserstraßengesetz berücksichtigt werden. Auch der Hinweis der Stellungnahme des Bundesrates, dass ein Ersatzbau „auf dem Stand der Technik“ nicht als ausbaurelevante Änderung gewertet werden sollte, würde Planungen beschleunigen und langwierige Abgrenzungsfragen vermeiden. All diese Maßnahmen würden Nordrhein-Westfalen spürbar entlasten, Engpässe auf zentralen Wasserstraßen reduzieren und die Leistungsfähigkeit der Logistik auf dem Wasser nachhaltig sichern.

Hinweis zum Weiterlesen: Verkehrspolitische Leitlinien von IHK NRW, 2023

Stand: Februar 2026