Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

069 / 25720480
bgl@bgl-ev.de
www.bgl-ev.de

09.07.2026 | Berlin

Stellungnahme

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (NatInfG)

Zusammenfassung:

- Aus Sicht des BGL besteht die Gefahr, dass das NatInfG die Fortschritte zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich, die durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) geschaffen wurden, konterkariert und wieder abgeschwächt.

- Der BGL bewertet den Referentenentwurf daher sehr kritisch und sieht erheblichen Nachbesserungsbedarf.

- Dies betrifft insbesondere Straßeninfrastrukturvorhaben, die nicht bereits als Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse gelten. Sie werden durch das NatinfG erheblich erschwert, verzögert und verteuert (z.B. dringend sanierungsbedürftige Landes- und Kommunalstraßen). Das ist genau das Gegenteil dessen, was Deutschland im Allgemeinen und der Straßengüterverkehr im Besonderen aktuell brauchen, um wieder wettbewerbsfähig zu werden.

- Ferner sollte der neue unbestimmte Rechtsbegriff „natürliche Infrastruktur“ enger und vor allem rechtssicher definiert werden, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden. Auf zusätzliche pauschale Kompensationsaufschläge sollte verzichtet werden.

Vorbemerkung:

Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (NatInfG). Gleichwohl ist es angesichts der Bedeutung des Gesetzes inakzeptabel, Verbänden für die Möglichkeit einer Stellungnahme nur eine Frist von nicht einmal drei Werktagen zu gewähren. Dadurch ist es unmöglich, die Verbandsgremien angemessen mit dem Gesetzentwurf zu befassen und eine qualifizierte Stellungnahme abzugeben. Diese extrem kurze Stellungnahmefrist ist überdies in keiner Weise durch einen nachvollziehbaren Zeitdruck gerechtfertigt. Sie legt vielmehr den Schluss nahe, dass eine fundierte Analyse der Auswirkungen des Gesetzes auf die Praxis durch das federführende Ressort nicht gewollt ist.

Allgemeine Hinweise:

Mit dem am 26.06.2026 vom Bundestag verabschiedeten Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) hat die Bundesregierung einen echten Durchbruch zur Modernisierung des Landes erzielt. Durch die Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich, wurde der Grundstein dafür gelegt, dringend benötigte Straßen, Brücken aber vor allem auch Lkw-Stellplätze schneller realisieren zu können. Auf diesen Durchbruch hat die Transportlogistikwirtschaft lange gewartet.

Der Referentenentwurf zur Stärkung der natürlichen Infrastruktur (NatInfG) enthält demgegenüber Regelungen, die nach Ansicht des BGL für Straßeninfrastrukturvorhaben neue Belastungen schaffen, die Fortschritte des InfZuG wieder abschwächen und überdies Rechtsunsicherheiten schaffen. Der BGL sieht daher erheblichen Nachbesserungsbedarf.

Im Einzelnen:

I. Keine Notwendigkeit für überragendes öffentliches Interesse bestimmter Naturbelange

- Der neue § 1 Absatz 1a BNatSchG-E stellt den Schutz von Nationalparks, Naturschutzgebieten, Kernzonen von Biosphärenreservaten und natürlichen, nicht entwässerten Mooren sowie die aus dem Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz geförderte Wiedervernässung von Moorböden in das überragende öffentliche Interesse. Diese Belange erhalten damit in behördlichen und gerichtlichen Abwägungen ein besonders hohes Gewicht. Zwar ist mit diesem Schritt kein uneingeschränkter Vorrang verbunden, allerdings können sich **für Infrastrukturvorhaben zusätzliche Anforderungen an die Abwägung und die Begründung ergeben, die Planungs- und Genehmigungsprozesse unnötig verzögern. Genau das Gegenteil braucht Deutschland hingegen, um wieder modernisiert werden zu können. Der BGL erkennt vor diesem Hintergrund keine Notwendigkeit für diese Privilegierung.**
- Für Vorhaben, die ebenfalls gesetzlich in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden, sieht der Referentenentwurf eine Kollisionsregelung vor. Die Kollisionsregelung schützt allerdings nur eben diese Vorhaben. Viele notwendige **Bundesstraßenprojekte sowie Maßnahmen an Landes- und Kommunalstraßen, Ortsumgehungen und Erneuerungs- oder Ersatzvorhaben im Bestandsnetz sind von der Kollisionsregelung NICHT erfasst**. Bei ihnen können die neu gewichteten Naturbelange die Abwägung zulasten der Verkehrsinfrastruktur verschieben. Gerade im bestehenden Netz sind Trassen und Bauwerke weitgehend vorgegeben, sodass ein räumliches Ausweichen häufig ausscheidet.

- **Der BGL sieht daher die Gefahr, dass zahlreiche Infrastrukturvorhaben künftig praktisch nicht mehr genehmigungsfähig sind oder mindestens erheblich erschwert und verzögert werden. Somit behindert das Gesetz die dringend notwendige Modernisierung des Landes.**

- **Der BGL mahnt daher: Neue naturschutzrechtliche Hürden dürfen insbesondere Straßeninfrastrukturvorhaben nicht verteuern oder blockieren. Dies gilt umso mehr angesichts der allerorts unzureichenden Haushaltsmittel für Infrastrukturinvestitionen sowohl auf Bundes-, Landes- wie auch kommunaler Ebene.**

II. Neuer Rechtsbegriff „Natürliche Infrastruktur“

- Mit § 20a BNatSchG-E soll eine neue Flächenkulisse der „natürliche Infrastruktur“ eingeführt werden. Sie umfasst neben Schutzgebieten und gesetzlich geschützten Biotopen unter anderem Moorböden, unbebaute rezente Auen und Bestandteile des Biotopverbundes. Bei Eingriffen in diese Flächen soll sich der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf nach § 15 Absatz 3b BNatSchG pauschal um 20 Prozent erhöhen.

- Mit der „natürliche Infrastruktur“ wird eine zusätzliche, sehr weit gefasste Kategorie geschaffen, an die unmittelbar eine belastende Kompensationsregelung geknüpft wird.

- **Unklar ist, welche Kostenbelastung diese Kompensationsregelung verursacht und wie diese erwirtschaftet werden soll**. Es besteht daher die Gefahr, dass sich **Infrastrukturprojekte**, die bereits heute durch extrem hohe Kosten belastet sind, hierdurch weiter **verteuern**. Dies wirkt sich unmittelbar negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands aus und wird daher durch den BGL nicht befürwortet. Zumindest sollte die Frage der **Gegenfinanzierung** deutlich benannt/ geklärt werden.

- Der **unbestimmte Rechtsbegriff „natürlichen Infrastruktur“** ist überdies neu und wurde durch Rechtsprechung oder Verwaltungspraxis noch nicht konkretisiert, was zur **Rechtsunsicherheit** für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich führt. Problematisch ist vor allem, dass ein Teil der Flächen erst durch die Landschaftsplanung bestimmt wird und Begriffe wie „Landschaften von hervorragender Bedeutung“ oder „sonstige Bestandteile des Biotopverbundes“ erhebliche Auslegungsspielräume eröffnen. Für Vorhabenträger muss jedoch bereits zu Beginn der Planung eindeutig feststehen, ob der Aufschlag Anwendung findet.

- Hinzu kommt, dass für wesentliche Bestandteile der natürlichen Infrastruktur (z.B. Moore) bislang **keine belastbaren und bundesweit einheitlichen Flächenkulissen** existieren. Der zusätzliche Kompensationsbedarf sollte hingegen allenfalls dann greifen, wenn die betroffenen Flächen vollständig, georeferenziert und verbindlich ausgewiesen sind. Für laufende Planungen muss der zu Beginn des Verfahrens maßgebliche Datenstand fortgelten. Spätere Erweiterungen der Flächenkulisse dürfen für bereits begonnene Planungen keine neuen Anforderungen auslösen. Die Klarstellung, dass an die „natürliche Infrastruktur“ keine weiteren Rechtsfolgen geknüpft werden, ist zwar sinnvoll, beseitigt aber weder die Abgrenzungsprobleme noch die unmittelbare Mehrbelastung.

- **Nach Ansicht des BGL sollte der neue Rechtsbegriff „natürliche Infrastruktur“ deutlich enger und vor allem rechtssicher definiert werden, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden. Ferner ist auf zusätzliche pauschale Kompensationsaufschläge zu verzichten.**