Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums e.V.

zum

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) für ein

Gesetz zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Berlin, 09.07.2026/dp

1. Vorbemerkung

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN).

Wir möchten an dieser Stelle betonen, dass die Rückmeldefrist für ein Gesetz mit dieser Tragweite aus unserer Sicht inakzeptabel ist, da sie eine tiefgehende Befassung mit den angestrebten Inhalten und deren Auswirkungen auf die Unternehmen unseres Sektors nicht zulässt. Wir beschränken unsere Rückmeldung daher auf die nachfolgenden Punkte und bitten um Berücksichtigung.

2. Neue Schutzkategorie „überragendes öffentliches Interesse“ (üöl)

Der Entwurf zielt auf Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ab, das derzeit Änderungen durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) erfährt. Unter anderem wird unter dem neuen §20a der Begriff der Natürlichen Infrastruktur definiert und Teile dieser in §1, Abs. 1a als im "überragenden öffentlichen Interesse" stehend festgelegt. Grundsätzlich besteht aus Sicht des DVF mit Blick auf die bestehende Rechtslage kein Mangel an Umweltschutzgesetzen. Ebenso sieht kein anderer EU-Mitgliedsstaat ein überragendes öffentliches Interesse für natürliche Infrastruktur vor. Zwar wird eine mögliche "Pattsituationen" mit dem überragenden öffentlichen Interesse für Infrastrukturvorhaben des Anwendungsbereichs des InfZuG durch den nachfolgenden allgemeinen Grundsatz wieder eingeschränkt:

"…findet keine Anwendung gegenüber Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung. Dies gilt außerdem gegenüber aktuellen und zukünftigen Vorhaben, die nach § 2 EEG, § 4 GeoBG, § 1 Absatz 3 WindSeeG, § 1 Absatz 1 BBPlG, § 1 Absatz 2 ENLAG, § 11c, § 14d Absatz 10, § 28q Absatz 8, § 43 Absatz 3a und § 43l Absatz 1 EnWG, § 1 Absatz 2 NABEG, § 4 Absatz 1 WasserstoffBG, § 2 Absatz 3 WPG, § 1 Absatz 3 GEG, § 4 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 KSpTG, § 1 TKG, § 1 Absatz 7a BauGB (Ergänzung der Aufzählung durch weitere Normen in Gesetzen mit bestehendem üöl) oder bis zum [Datum des Inkrafttretens des

Gesetzes] durch ein anderes Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden, [und gegenüber Vorhaben, die aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden]."

Insgesamt lehnt der DVF die Einführung eines überragenden öffentlichen Interesses sowie die Schaffung einer neuen Schutzkategorie der natürlichen Infrastruktur ab, da sie neue Abwägungserfordernisse schafft, aus der zusätzliche Rechtsunsicherheiten und Verzögerungen in der Planung und Umsetzung dringend erforderlicher Infrastrukturmaßnahmen resultieren.

Dem nachgeordnet sollte die Befristung „bis zum [Datum des Inkrafttretens des Gesetzes]“ gestrichen und der aktuell noch in Klammern stehende Passus "..und gegenüber Vorhaben, die aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität [SVIK] finanziert werden" sowie die gesamte Wertschöpfungskette im Bereich Infrastruktur miteinbezogen werden, um die skizzierten Effekte zu minimieren. Damit wird vermieden, dass nicht jeweils eine Gesetzesanpassung erforderlich wird, wenn zusätzliche Vorhaben durch ein Bundesgesetz künftig als von überragendem öffentlichem Interesse eingestuft werden.

Darüber hinaus sollte der Platzhalter „Ergänzung der Aufzählung durch weitere Normen in Gesetzen mit bestehendem Üöl“ konkret mit dem WaStrG sowie den einschlägigen Hafen- und Wasserstraßenbestimmungen des InfZuG gefüllt werden. Der vorliegende Entwurf listet Gesetze aus den Sektoren Energie, Telekommunikation und Bauplanung (EEG, WindSeeG, EnWG, NABEG, WasserstoffBG, TKG, BauGB) auf. Das im InfZuG gerade neu geschaffene üöl für Bundeswasserstraßen, Häfen und systemkritische Schifffahrtsanlagen fehlt. Ohne diese Ergänzung bleiben Fahrrinnenanpassungen und Hafenzufahrten ungeschützt, weil sie regelmäßig in den durch §20a definierten Flächen liegen, jedoch nicht über das SVIK finanziert werden.

3. Kompensationsbedarf und Ersatzzahlungen

In § 15, Abs. 3b (neu) wird festgelegt, dass sich bei Eingriffen in Flächen gemäß §20a der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf um 20 Prozent erhöht. Gleichzeitig werden nach § 15 Abs. 6b, Satz 6 Ersatzzahlungen, die aufgrund der im InfZuG vorgesehenen Gleichstellungen von Ersatzzahlungen geleistet werden, pauschal um 20 Prozent angehoben. Bereits bei separater Betrachtung entstehen hieraus für Infrastrukturvorhaben Mehraufwendungen, die eine wirtschaftliche Umsetzung erschweren. Dies gilt umso mehr, wenn beide Vorgaben kombiniert greifen und damit Kompensationszahlungen signifikant erhöhen: So summieren sich der Aufschlag nach §15 Abs. 3b (Kompensationsbedarf) und der Aufschlag nach §15 Abs. 6b (Ersatzzahlung) bei Eingriffen in §20a-Flächen auf rund 44% Mehrkosten. Da ein erheblicher Teil von Infrastrukturprojekten typischerweise genau solche Flächen betreffen, würde die per InfZuG erreichte Gleichrangigkeit der Ersatzzahlung für diese Projekte ausgehebelt.

Die mit Blick auf Beschleunigungseffekte ausgerichtete Ermöglichung von Ersatzzahlungen als wesentliche Zielsetzung des InfZuG würde damit unterminiert, da angesichts der angespannten Haushaltslage und steigenden Baukosten kaum Spielräume für weitere Kostensteigerungen bestehen. Die pauschale Erhöhung der Ersatzzahlungen, insbesondere für Vorhaben mit üöl-Status, lehnen wir demnach entschieden ab.

4. Konkurrierende Gesetzgebung

Erhebliche Teile des Naturschutzrechts, wie auch das ebenfalls Umweltprüfungen umfassende Raumordnungsrecht, unterliegen der sogenannten konkurrierenden Gesetzgebung. Diese Möglichkeit zum abweichenden Landesnaturschutzrecht wird von den Ländern sehr umfassend genutzt. Das wird an den zahlreichen Hinweisen in Form von Fußnoten deutlich, die hierzu im BNatSchG bestehen. Es führt insbesondere für bundesweit tätige Vorhabenträger zu einer unnötigen Komplexität, was die Planungen verzögert.

Zusätzlich werden durch das umfassende Landesnaturschutzrecht auch zahlreiche Genehmigungsverfahren verzögert. Die Genehmigungsbehörden des Bundes können abweichendes Landesrecht aus berechtigten verfassungsrechtlichen Gründen nicht unmittelbar, sondern nur durch Verfahren mit sogenannter Konzentrationswirkung vollziehen. Damit ist die Anwendung des umfassenden abweichenden Landesnaturschutzrecht allein im Rahmen von Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren möglich. Auch für den notwendigen Erhalt der Biodiversität wäre es wichtig, zumindest im Bereich der Verwaltung des Bundes ein möglichst bundesweit einheitliches Naturschutzniveau sicherzustellen.

Wie bereits im InfZuG für das Raumordnungsrecht durch den Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen erfolgt, sollte daher auch im BNatSchG die Zuständigkeit des Bundes gestärkt werden. Hierzu sollte eine neue Regelung § 3a BNatSchG mit der Bezeichnung abweichendes Landesrecht mit folgendem Wortlaut erlassen werden:

Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße sowie der Schienenwege des Bundes, für die eine Bundesbehörde zuständig ist, gelten die Regelungen dieses Gesetzes auch dann, wenn hierzu abweichendes Landesrecht besteht.

Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)
Klingelhöferstraße 7
10785 Berlin

info@verkehrsforum.de

Lobbyregisternummer: R000084