

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Harald Ebner, Lukas Benner, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Lisa Badum, Julia Schneider und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 21/4099, 21/4301, 21/6701 –

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest

Die Menschen im Land sehnen sich zu Recht nach einer Verkehrsinfrastruktur, die einfach funktioniert. Umfragen zeigen, dass den Bürgerinnen und Bürgern dabei insbesondere der Ausbau der Schiene sowie der Erhalt von Brücken und Straßen sehr wichtig ist. Demgegenüber ist die Zustimmung für den Neu- und Ausbau von Fernstraßen gering (www.rnd.de/wirtschaft/verkehrswende-buerger-wollen-mehr-schiene-autobahn-ausbau-kaum-relevant-QS47WYOJXRGZTJ7RVAMQRACZUA.html; www.adac.de/news/mobilitaet-klimaschutz-adac-umfrage-2025/#das-hat-prioritaet-bei-den-menschen). Klar ist: Wenn Deutschland ein zukunftsfähiges und intaktes Verkehrssystem schaffen will, muss es schneller werden – bei der Sanierung von Brücken ebenso wie bei der Modernisierung des Schienennetzes.

In der letzten Wahlperiode wurden wichtige Schritte gegangen, um den Neu- und Ausbau der Schiene zu beschleunigen. Der Erhalt von Brücken und Straßen wurde endlich zur politischen Priorität. Der aktuell vorliegende Entwurf des sogenannten Infrastruktur-Zukunftsgesetzes forciert hingegen den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen auf Kosten der Natur. Damit ignoriert die Bundesregierung den massiven Handlungsbedarf bei der Schienensanierung, das schleppende Sanierungstempo bei Brücken im Fernstraßennetz und die Tatsache, dass schon der Erhalt des heutigen Straßennetzes viele Milliarden verschlingt.

In einer Zeit voller akuter und existenzieller Krisen muss Politik sich auf die Vorhaben konzentrieren, die der Bewältigung dieser Herausforderungen dienen. Solide Brücken auf militärisch wichtigen Korridoren sind entscheidend für unsere europäischen Sicherheit – Ortsumgehungen sind das nicht. Der Ausbau des Schienennetzes leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele – neue

Autobahnen, die intakte Moore und Wälder zerschneiden, verschärfen dagegen die Klima- und Artenkrise und zerstören damit die Lebensgrundlagen, von denen unsere Existenz abhängt. Wer wirklich beschleunigen will, muss Prioritäten setzen – sowohl beim Einsatz von knappen Ressourcen als auch bei bevorzugenden juristischen Instrumenten. Umgekehrt gilt: Wer alles beschleunigen will, beschleunigt am Ende gar nichts. Deshalb muss der klare Fokus auf Maßnahmen für eine leistungsfähige Schiene und den Erhalt des Straßennetzes liegen und das überragende öffentliche Interesse auf wenige prioritäre Vorhaben begrenzt werden.

Statt die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Einklang mit Natur- und Artenschutz zu erfüllen, startet die Bundesregierung den bisher größten Gesamtangriff auf Umwelt- und Naturschutzrecht in der Geschichte der Bundesrepublik. Mit der uferlosen Ausweitung des Status „überragendes öffentliches Interesse“ auf fast alle Verkehrsinfrastrukturprojekte sollen die Belange der Natur künftig systematisch geringer gewichtet werden. Das hat auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) in einer Stellungnahme als substanzielle Schwächung des Umwelt- und Naturschutzes kritisiert. Dies ist auch aus verfassungsrechtlichen Gründen problematisch: Als Gesellschaft haben wir dem Umwelt- und Klimaschutz mit Artikel 20 a im Grundgesetz höchste Priorität eingeräumt. Hoch problematisch für Umwelt und Natur ist auch der geplante Wegfall des Vorrangs der Realkompensation. Wenn beispielsweise für eine Autobahn ein Wald gerodet oder ein Moor trockengelegt wird, muss nach bisheriger Rechtslage ein gleichwertiger Flächenausgleich für diese Naturzerstörung vor Ort erfolgen. Das ist nicht nur wichtig für die dort beheimateten Arten, sondern vor allem auch für die vor Ort lebenden Menschen, die beispielsweise von der Kühlung durch Frischluft profitierten oder sich in der nahegelegenen Natur erholen konnten. Dieser Mechanismus sorgt nicht nur für Akzeptanz von Infrastrukturprojekten, sondern schützt auch die Natur vor übermäßigen Eingriffen: Wenn derjenige, der einen Schaden verursacht, diesen in ähnlicher Weise kompensieren muss, gibt es einen Anreiz diesen Eingriff so klein wie möglich zu halten. Diese bewährte Regelung soll nach dem Willen von Union und SPD künftig durch eine Art Ablasshandel abgelöst werden: Wer zerstört muss künftig nur noch Geld zahlen. Funktionierende Strukturen oder qualifiziertes Personal zur sinnvollen Verwendung dieser Mittel sowie Instrumente zur Gewinnung der nötigen Flächen gibt es aber nicht.

Statt wirksame Maßnahmen zu ergreifen, die wichtige Infrastrukturprojekte tatsächlich beschleunigen, macht die Bundesregierung außerdem die Umweltverbände und ihre Klagerechte zum Sündenbock. Dabei ist in den letzten Jahren nur eine Handvoll Infrastrukturprojekte beklagt worden, und dies in der Regel aus berechtigten Gründen. Die Umweltverbandsklage sorgt für Rechtssicherheit und wahrt die Belange der Natur und damit auch den Schutz unserer Lebensgrundlagen. Zudem werden die Mitspracherechte der Bürgerinnen und Bürger beschnitten, wenn die Pflicht für Prüfungen zur Raumverträglichkeit (RVP) und zur Umweltverträglichkeit (UVP) stark abgeschwächt wird. Diese Verfahren sorgen für eine Einbindung von Bürgerinnen und Bürger und die frühzeitige Aufnahme wichtiger Hinweise aus der Zivilgesellschaft - sie verbessern so die Entscheidungen und vermeiden letztlich Klagen.

Echte Beschleunigung ist möglich –wenn die richtigen Mittel gewählt werden. Zunächst muss bei der Straße der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ endlich verbindlich und systematisch in der Straßenverkehrspolitik von Bund und Ländern verankert werden. Das ist im Interesse der deutschen Wirtschaft, die für den Transport ihrer Güter auf intakte Verkehrswege angewiesen ist, aber auch im Interesse der Bevölkerung vor Ort, die z.B. bei der Vollsperrung einer Brücke stark beeinträchtigt wird. Erhalt muss endlich auch im Haushalt den Stellenwert

bekommen, welche die desaströse Situation der Bundesfernstraßen und ihre Brücken verlangt. Es braucht eine auskömmliche und überjährige Finanzierung des Erhalts – verlässlich auch über diese Legislaturperiode hinaus. Bei der Schiene gehört – wie im Antrag 21/4458 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dargelegt – zu den Mitteln der Wahl eine gesicherte überjährige Finanzierung zur Erhöhung der Planungs- und Baukapazitäten in Form eines Eisenbahnfonds. So können Unternehmen langfristig planen, in neue Anlagen und Maschinen investieren und Personal aufbauen. Am Ende erhält der Staat so mehr Leistung für sein Geld.

Ohne Zweifel ist Personal eine wichtige Stellschraube, um Verfahren tatsächlich zu beschleunigen. Ohne Menschen, die planen, prüfen und entscheiden, bleibt jedes Gesetz eine leere Hülle. Neben Personalaufwuchs und bedarfsgerechten Weiterbildungen ist daher der gezielte Einsatz von bestehenden Personalkapazitäten von zentraler Bedeutung. Nicht jede Kommune braucht eigene Expertise zu allen Fachfragen und viele Kommunen könnten sich dies auch gar nicht leisten. Durch Personal-Austausch-Modelle im Sinne flexibler Genehmigungsteams und fliegender Verwaltungsexperten – sowohl untereinander als auch im Verhältnis Bund-Länder-Kommunen – sollten vorhandene Ressourcen besser genutzt werden. In Verbindung damit braucht es eine gemeinsame Digitalisierungsoffensive über alle föderalen Ebenen. Einheitliche digitale Standards, lückenlose Dokumentation und offene Schnittstellen würden mehr bewirken als das nächste Beschleunigungsgesetz.

Nur eine ernst gemeinte Beteiligung der Menschen vor Ort kann die nötige Akzeptanz für Infrastrukturvorhaben schaffen. Die frühzeitige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie den Umweltverbänden kann Verfahren beschleunigen, weil mögliche Konflikte und Probleme früh erkannt und gelöst werden können. Dänemark oder die Niederlande zeigen, dass sich mit offener Kommunikation und nachvollziehbaren Verfahren Widerstände vor Ort bereits im Vorfeld ausräumen lassen. Wer Bürgerinnen und Bürger früh mitnimmt, vermeidet später Klagen und Verzögerungen. Aus diesen Gründen müssen auch Prüfungen zur Raumverträglichkeit und Umweltverträglichkeit als bewährte Planungsinstrumente zumindest für Eingriffe von mittlerem und größerem Umfang erhalten bleiben, da sie eine Gesamtschau der wesentlichen Interessen und Konflikte ermöglichen und Alternativen untersucht werden können.

Außerdem macht echter politischer Wille den Unterschied. Beim Bau der LNG-Terminals ging es plötzlich schnell, weil eine enge Koordinierung zwischen allen Verantwortlichen in allen Phasen des Genehmigungsverfahrens bestand und gezielt die notwendigen Personalressourcen für das Vorhaben zusammengezogen wurden. Die Neubaustrecke Hamburg – Hannover wird dagegen zur politischen Hängepartie, weil wichtige Entscheidungen seit Monaten verschoben werden. Wenn Behörden, Politik, Verbände und Bevölkerung an einem Strang ziehen, entstehen Lösungen, keine Blockaden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, den Gesetzentwurf grundlegend ohne Schwächung von Umweltbelangen und im Einklang mit dem Grundgesetz und EU-Recht zu überarbeiten und dabei:
 1. für eine echte Beschleunigungswirkung den Anwendungsbereich des übertragenden öffentlichen Interesses auf Anwendungsfälle zu beschränken, die der Bewältigung existenzieller Krisen dienen;

2. Renaturierung in das überragende öffentliche Interesse zu stellen und Maßnahmen der Klimaanpassung von Ökosystemen, des natürlichen Klimaschutzes, zum Schutz seltener oder gefährdeter Arten und Lebensraumtypen und zur Schaffung und Sicherung des Biotopverbundes zu priorisieren, um unsere natürlichen Lebensgrundlagen und ihre Ökosystemleistungen wirksam zu schützen;
3. den bewährten Vorrang des realen Ausgleichs in der Fläche (Realkompensation) vor Ersatzgeldzahlungen zu erhalten und den Flächenzugriff für Ausgleichs- und Wiederherstellungsmaßnahmen systematisch zu stärken; um die erfolgreiche Umsetzung der EU-Wiederherstellungsverordnung nicht zu gefährden;
4. die verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung als wichtige Grundlage für praxistaugliche zügige Planungsprozesse und ausgewogenen Interessenausgleich für die Straße und für größere Aus- und Neubauprojekte bei der Schiene zu erhalten und gleichzeitig in Zusammenarbeit mit den Ländern und Umweltplanungsfachleuten im Rahmen eines Praxisechecks konkrete Entlastungsansätze bei Vorhabenträger und Behörden ohne Senkung des Umweltschutzniveaus zu erarbeiten;
5. bei drohenden irreversiblen Umweltschäden einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens weiterhin auszuschließen, um zu verhindern, dass Natureingriffe unnötig und voreilig erfolgen und damit ein effektiver Rechtsschutz weiterhin gewährleistet bleibt;
6. Klage- und Beteiligungsrechte von Umweltverbänden und betroffenen Bürger*innen nicht einzuschränken, sondern Beteiligungsprozesse entsprechend den Erfahrungen aus Best-Practice-Projekten mit neuen Formaten als Beitrag zur Konfliktvermeidung und Akzeptanzsicherung stärken;
7. eine Personal- und Weiterbildungsoffensive zu starten, um qualifiziertes Personal für die Behörden zu gewinnen;
8. durch die Einrichtung und Koordination von Personal-Pooling-Modellen zwischen Bund, Ländern und Kommunen, etwa in Form flexibler Genehmigungsteams, bestehende Personalkapazitäten effizient zu nutzen;
9. Verwaltungsverfahren konsequent zu digitalisieren, um Verfahrenseffizienzen zu erhöhen, anwenderfreundliche Behördenkommunikation zu ermöglichen und neue Beteiligungsmöglichkeiten zu eröffnen, wobei übergangsweise analoge Beteiligungsoptionen zu erhalten sind, um allen Betroffenen die Möglichkeit zur Partizipation zu bieten;
10. eine auskömmliche, gesicherte und überjährige Finanzierung für die Schiene bereitzustellen; so können mehr Projekte umgesetzt und Kosten reduziert werden; außerdem kann die Baubranche mit diesen Ausgaben verlässlich planen;
11. eine auskömmliche und überjährige Finanzierung für Erhalt der Bundesfernstraßen bereitzustellen und den Vorrang von Erhalt vor Neubau systematisch umzusetzen.

Berlin, den 23. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Zu Abschnitt II

Zu Nummer 3

Vor allem die Abschaffung des bewährten Vorrangs der ortsnahen Realkompensation bei Natureingriffen im Rahmen aller Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse wirkt sich fatal auf die Natur aus. Dadurch wird der Minimierungsgrundsatz bei Eingriffen faktisch aufgegeben. Ersatzzahlungen entlassen den Verursacher von Naturzerstörung aus der Verantwortung zu echter Kompensation, verschlechtern die Flächengewinnung für Ausgleichsmaßnahmen und bedeuten letztlich einen realen Netto-Lebensraumverlust. Solange Personal, Strukturen und Instrumente insbesondere im Bundesumweltministerium fehlen, um Ersatzgelder naturschutzfachlich sinnvoll in Maßnahmen umzusetzen, füllen diese Zahlungen nur Konten, statt für echten ortsnahen Naturausgleich zu sorgen. Die bereits bestehende zeitliche Lücke zwischen Zerstörung von Lebensräumen und der Schaffung von Ersatzbiotopen wird damit weiter vergrößert. Wenn Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleichzeitig auch als Maßnahmen im nationalen Wiederherstellungsplan angerechnet und damit doppelt verbucht werden, bleibt die notwendige zusätzliche Wirkung für die Ökosysteme aus. Gleichzeitig wird durch die faktische Abschaffung der Realkompensation marktbasierter flexibler Mechanismen wie vorlaufender Kompensationsmaßnahmen, Flächenpools sowie Ökokonten auch für produktionsintegrierte Ausgleichsmaßnahmen in der Landwirtschaft die Existenz- und Planungsgrundlage entzogen. Die erzeugte zusätzliche Bürokratie und Rechtsunsicherheit wirken bremsend statt beschleunigend. Und da die Behörden für die Festsetzung der Ersatzgeldzahlungen weiterhin eine Eingriffsprüfung vornehmen müssen, kann die faktische Abschaffung der Realkompensation schon allein deswegen keine wesentliche Verfahrensverkürzung bringen.

Zu Nummer 4

Eine ersatzlose Abschaffung der UVP ohne klare Vorgaben für neue Prüfverfahren bei gleichzeitiger Beibehaltung der grundsätzlichen Verpflichtungen des UVP-Gesetzes führt nur zu Vollzugsproblemen bei Behörden, erzeugt Planungs- und Rechtsunsicherheit (auch im Hinblick auf EU-Recht) und leistet vermeidbaren Klagen Vorschub. Nicht die Abschaffung, sondern eine Reform der UVP im Hinblick auf effizienten Ressourceneinsatz und zielgerichtete Prüftiefe auf besonders relevante Bereiche kann Entlastungen für Vorhabenträger und Unternehmen bringen. Insbesondere sollten häufig vorkommende Abwägungen in Baurichtlinien verankert und so der Umweltschutz standardmäßig auf hohem Niveau etabliert werden. Der Ansatz, der in diesem Gesetzentwurf besprochen wird – Schwächung der UVP, Beschränkung von Beteiligungsrechten der Zivilgesellschaft und das Übergehen der kompetenten Landesbehörden – ist dagegen kontraproduktiv und geht an zentralen Ursachen langer Genehmigungsverfahren vorbei.