



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

Tel.: 030 22488412

Fax: 030 22488414

Email: info@promobilitaet.de

Homepage: www.promobilitaet.de

Stellungnahme

**zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt,
Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Bearbei-
tungsstand 02.07.2026)**

**Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Natür-
lichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung
der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung**

RA Christian Funke

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 09. Juli 2026

1. Generelle Vorbemerkungen

Mit dem „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Natürlichen Infrastruktur und zur Fortentwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (NatInfG)“ legt das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit einen Vorschlag zur effizienteren Verzahnung von Infrastrukturplanung und Naturschutzrecht vor. Der Entwurf steht in engem Zusammenhang mit dem am 26. Juni 2026 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Infrastruktur-Zukunftsgesetz (Inf-ZuG). Er muss deshalb daran gemessen werden, ob er dessen Ziel einer schnelleren, kosteneffizienteren und verlässlicheren Umsetzung wichtiger Infrastrukturvorhaben unterstützt.

Pro Mobilität begrüßt zwar das Anliegen, die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung praxisgerechter auszugestalten. Die flexiblere räumliche Zuordnung von Kompensationsmaßnahmen, die stärkere Nutzung bevorrateter Maßnahmen, die Übertragung von Verpflichtungen auf anerkannte Dritte und bundeseinheitliche Standards für naturschutzrechtliche Prüfungen können Planungsverfahren vereinfachen und beschleunigen.

Zugleich enthält der Referentenentwurf Regelungen, die für Straßeninfrastrukturvorhaben und die vorgeschaltete Wertschöpfungskette im Bereich Infrastruktur erhebliche neue Belastungen und Rechtsunsicherheiten schaffen können. Dies betrifft insbesondere das überragende öffentliche Interesse für bestimmte Naturbelange, die neue Flächenkulisse der „Natürlichen Infrastruktur“ sowie die pauschale Erhöhung des biotopwertbezogenen Kompensationsbedarfs und der Ersatzzahlungen um jeweils 20 Prozent. Gerade bei Maßnahmen im bestehenden Straßennetz bestehen häufig keine realistischen räumlichen Alternativen. Die Folgen treffen dabei nicht nur Vorhabenträger und die vorgelagerte Wertschöpfungskette, sondern auch die Nutzer der Infrastruktur. Leistungsfähige Straßen und Brücken sowie verlässliche Anbindungen von Produktions-, Handels- und Logistikstandorten an Schiene und Wasserstraße sind zentrale Voraussetzungen für funktionierende Lieferketten und die wirtschaftliche Tätigkeit von Industrie, Handel, Werkverkehr und Verladern.

Aus Sicht von Pro Mobilität droht das NatInfG die mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz erreichten Verbesserungen wieder abzuschwächen. Der vorliegende Entwurf sollte daher grundlegend überarbeitet und rechtssicher begrenzt werden.

2. Einzelbewertung der zentralen Änderungen im Gesetz

I. Überragendes öffentliches Interesse für bestimmte Naturbelange

Der neue § 1 Absatz 1a BNatSchG 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. Ein uneingeschränkter Vorrang ist damit zwar nicht verbunden,

allerdings können sich für Infrastrukturvorhaben entlang der gesamten Wertschöpfungskette zusätzliche Anforderungen an die Abwägung und die Begründung ergeben. Pro Mobilität hält deshalb eine klare Begrenzung der Neuregelung für erforderlich. Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit bestehender Straßen sowie die Versorgung mit den dafür erforderlichen Rohstoffen müssen angemessen berücksichtigt werden. Das NatInfG darf nicht dazu führen, dass notwendige Modernisierungen und die hierfür benötigte Rohstoffgewinnung mit zusätzlichen Planungs- und Genehmigungsrisiken belastet werden.

Für Vorhaben, die ebenfalls gesetzlich in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden, sieht der Referentenentwurf eine Kollisionsregelung vor. Dies ist mit Blick auf das beschlossene Infrastruktur-Zukunftsgesetz zwar folgerichtig, aber mit Blick auf die Begrenzung auf nur einen Bereich von Infrastrukturvorhaben nicht ausreichend. Nach dem derzeitigen Wortlaut sind auch zukünftige Vorhaben erfasst, soweit sie unter eine der ausdrücklich genannten Vorschriften fallen. Der Auffangtatbestand für andere Bundesgesetze ist dagegen auf Vorhaben begrenzt, die bis zum Inkrafttreten des NatInfG in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden. Spätere gesetzliche Priorisierungen wären damit nicht verlässlich erfasst. Die Kollisionsregelung sollte deshalb ohne zeitliche Begrenzung für alle aktuellen und zukünftigen Vorhaben gelten, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind oder werden. § 1 Absatz 3 FStrAbG und § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG sollten zudem ausdrücklich in die gesetzliche Aufzählung aufgenommen werden.

Zu begrüßen ist, dass das neue überragende öffentliche Interesse gegenüber Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung keine Anwendung finden soll. Deutschland muss angesichts der veränderten sicherheitspolitischen Lage Truppen und Material zuverlässig über sein Verkehrsnetz verlegen können. Die Ausnahme sollte deshalb auch Maßnahmen an zivil genutzten Straßen und Brücken erfassen, die für militärische Mobilität und die Erfüllung von Bündnisverpflichtungen erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere die Erhaltung und Modernisierung militärisch bedeutsamer Verkehrsachsen und Ingenieurbauwerke und sollte zumindest in der Gesetzesbegründung klargestellt werden.

Die Kollisionsregelung schützt allerdings nur Vorhaben, die selbst gesetzlich in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurden. Viele notwendige Bundesstraßenprojekte sowie Maßnahmen an Landes- und Kommunalstraßen, Ortsumgehungen und Erneuerungs- oder Ersatzvorhaben im Bestandsnetz sind davon 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.

Eine vergleichbare Standortbindung besteht bei der Gewinnung heimischer mineralischer Rohstoffe. Sand, Kies, Naturstein und weitere mineralische Rohstoffe werden für die Erhaltung, Erneuerung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigt, können aber nur an vorhandenen Lagerstätten gewonnen werden. Zusätzliche Genehmigungsrisiken können deshalb die regionale Rohstoffversorgung erschweren und mittelbar auch die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben beeinträchtigen. Pro

Mobilität spricht sich dafür aus, die Sicherung und Gewinnung standortgebundener heimischer mineralischer Rohstoffe im Raumordnungsrecht als im überragenden öffentlichen Interesse liegend, zu verankern. Die heimische Rohstoffversorgung ist eine wesentliche Voraussetzung für Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Diese gesetzliche Gewichtung muss zugleich von der Kollisionsregelung des § 1 Absatz 1a BNatSchG erfasst werden.

II. Unterhaltung, Erneuerung und bundeseinheitliche Standards im Bestandsnetz

Mit dem neuen § 14 Absatz 4 BNatSchG soll klargestellt werden, dass regelmäßig durchgeführte Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Unterhaltung von Verkehrswegen und zugehörigen Betriebsanlagen keinen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen. Pro Mobilität begrüßt diese Regelung. Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsfähigkeit und Verkehrssicherheit bestehender Straßen dürfen nicht denselben Anforderungen unterliegen wie der Neubau oder die wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage. Damit die Klarstellung in der Praxis wirkt, müssen insbesondere Arbeiten an Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken, Entwässerungseinrichtungen, Straßenausstattung und Straßenbegleitflächen erfasst sein. Die Beschränkung auf „regelmäßig durchgeführte“ Maßnahmen erscheint allerdings zu eng, da notwendige Unterhaltungsarbeiten nicht immer in festen Abständen anfallen. Entscheidend sollte der Zweck der Maßnahme sein, nicht die Häufigkeit ihrer Durchführung.

Nicht nachvollziehbar ist, dass ein ökologisches Trassenmanagement ausdrücklich nur für Schienenwege genannt wird. Auch Straßenbegleitflächen können bei fachgerechter Pflege einen Beitrag zum Arten- und Biotopschutz leisten, ohne die Anforderungen an Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit zu beeinträchtigen. Entsprechende Pflegekonzepte sollten daher auch an Bundesfernstraßen einbezogen werden. Die in der Gesetzesbegründung genannte Voraussetzung eines fachlich anerkannten Konzepts zum Arten- und Naturschutz darf dabei nicht zu zusätzlichen Konzept-, Abstimmungs-, Dokumentations- oder Genehmigungspflichten führen. Bestehende technische Regelwerke, Pflege- und Unterhaltungskonzepte sowie bewährte Standards müssen hierfür ausreichen. Zudem bleibt die Abgrenzung zwischen Unterhaltung und Erneuerung unbefriedigend. Gerade bei Brücken, Tunneln und stark beanspruchten Straßenabschnitten gehen Erhaltungsarbeiten häufig in eine grundlegende Erneuerung oder einen Ersatzneubau über. Für Maßnahmen im bestehenden Trassenraum, die keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen verursachen, sollten Umfang und Tiefe der Prüfungen sowie der Kompensationsbedarf auf die tatsächlich neu entstehenden Auswirkungen begrenzt werden.

Praxisgerecht ist auch die Änderung des § 40 Absatz 1 Satz 4 Nummer 4 BNatSchG. Danach soll bei vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen auf Gehölze und Saatgut außerhalb des jeweiligen Vorkommensgebiets zurückgegriffen werden können, wenn zertifiziertes gebietseigenes Material nicht oder nicht in ausreichender Menge verfügbar ist. Da die ökologische Funktion solcher Maßnahmen bereits vor dem Eingriff hergestellt sein muss, können Lieferengpässe den Baubeginn erheblich verzögern.

Eine erfolglose Ausschreibung oder eine belastbare Marktabfrage sollte deshalb als Nachweis der Nichtverfügbarkeit ausreichen.

Besonders zu begrüßen ist die Neufassung des § 54 Absatz 12 BNatSchG. Die bisher auf Eisenbahnbetriebsanlagen ausgerichtete Ermächtigung für allgemeine Verwaltungsvorschriften soll auf Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen erweitert werden. Erfasst werden unter anderem die FFH-Verträglichkeitsprüfung, die Erfassung geschützter Arten, anerkannte Schutzmaßnahmen sowie Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen. Bundeseinheitliche Standards können unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe, zusätzliche Gutachten und wiederholte Untersuchungen vermeiden und damit die Rechtssicherheit erhöhen.

Der Entwurf nennt für den Erlass der Verwaltungsvorschriften jedoch keine Frist. Damit die angestrebte Vereinheitlichung zeitnah wirksam wird, sollte ein verbindlicher Zeitrahmen festgelegt werden. Bei der Erarbeitung sind die Straßenbauverwaltungen, die Autobahn GmbH des Bundes und die Planungspraxis einzubeziehen. Die Standards müssen regelmäßig fortgeschrieben werden und bei ihrer Anwendung eine verlässliche Grundlage für Planung und Genehmigung bieten.

III. Flexibilisierung und Organisation der Kompensation

Die Lockerung des Naturraumbezugs ist für Straßeninfrastrukturprojekte von erheblicher praktischer Bedeutung. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen künftig auch in angrenzenden Naturräumen wirksam werden können. Dies erweitert die Suche nach fachlich geeigneten und tatsächlich verfügbaren Flächen, die bei liniengebundenen Vorhaben häufig viel Zeit beansprucht. Maßgeblich sollte die nachweisbare ökologische Wirkung sein. Damit die gewonnene Flexibilität nicht durch neue Streitfragen eingeschränkt wird, bedarf es einheitlicher Kriterien für den erforderlichen funktionalen Zusammenhang.

Zu begrüßen sind die in § 2 Absatz 3a und § 15 Absatz 2a BNatSchG vorgesehenen Ansätze, Naturschutzmaßnahmen auf derselben Fläche für mehrere Ziele und Verpflichtungen nutzbar zu machen und entsprechend anzuerkennen. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, Wiederaufforstungen oder Maßnahmen aus wasserrechtlichen Programmen können damit zugleich der Eingriffskompensation dienen und den zusätzlichen Flächenbedarf verringern. Die in § 2 Absatz 3a vorgesehene vorrangige Prüfung darf jedoch nicht zu einer zusätzlichen Verpflichtung werden, sämtliche denkbaren Verknüpfungen mit naturschutz-, wasser-, wald-, klima- oder unionsrechtlichen Anforderungen gutachterlich zu untersuchen. Multifunktionalität und Multiinstrumentalität müssen eine Erleichterung und Option bleiben und dürfen keine neue Prüf-, Abstimmungs- oder Dokumentationsschleife auslösen. Eine unzulässige doppelte Anrechnung ist auszuschließen. Die tatsächliche Mehrfachwirkung einer Maßnahme darf jedoch nicht an einer rein formalen Trennung verschiedener Verpflichtungen scheitern.

Auch der Abschlag von 15 Prozent beim Rückgriff auf bevorratete Maßnahmen nach § 16 BNatSchG setzt einen sinnvollen Anreiz. Bereits umgesetzte und anerkannte

Maßnahmen können verhindern, dass Flächensuche und Herstellung der Kompensation den Beginn eines Straßenbauvorhabens verzögern. Dafür braucht es nachvollziehbare Bewertungsmaßstäbe und eine bessere Übersicht über verfügbare Ökokonten und Flächenpools. Fachlich geeignete Maßnahmen sollten zudem länderübergreifend genutzt werden können, wenn die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Möglichkeit, die Verantwortung für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen mit befreiender Wirkung auf anerkannte Dritte zu übertragen, kann Vorhabenträger dauerhaft entlasten und die Umsetzung spezialisierten Flächenagenturen oder vergleichbaren Einrichtungen überlassen. Nach Abschluss der Vereinbarung muss eindeutig feststehen, dass keine parallele Haftung des Vorhabenträgers fortbesteht. Weitergehende Anforderungen der Länder dürfen weder die befreiende Wirkung einschränken noch eine länderübergreifende Nutzung durch unterschiedliche Anerkennungsvoraussetzungen erschweren. Erforderlich sind daher bundesweit vergleichbare Maßstäbe und eine gegenseitige Anerkennung geeigneter Träger.

IV. „Natürliche Infrastruktur“ und zusätzlicher Kompensationsbedarf

Mit § 20a BNatSchG soll eine neue Flächenkulisse der „Natürlichen Infrastruktur“ eingeführt werden. Sie umfasst neben Schutzgebieten und gesetzlich geschützten Biotopen unter anderem Moorböden, unbebaute rezente Auen und Bestandteile des Biotopverbundes. Hinzu kommen weitere, in der Landschaftsplanung dargestellte Flächen, etwa Vorkommensgebiete seltener oder gefährdeter Arten, Biotopverbundachsen, Landschaften von hervorragender Bedeutung sowie natürliche Gewässer und ihre Uferzonen. Bei Eingriffen in diese Flächen soll sich der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf nach § 15 Absatz 3b BNatSchG pauschal um 20 Prozent erhöhen.

Pro Mobilität bewertet diese Regelung kritisch. Viele der erfassten Flächen unterliegen bereits bestehenden naturschutzrechtlichen Schutz- und Planungsinstrumenten. Mit der „Natürlichen Infrastruktur“ wird nun eine zusätzliche, sehr weit gefasste Kategorie geschaffen, an die unmittelbar eine belastende Kompensationsregelung geknüpft wird. 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.

Bei Straßeninfrastrukturvorhaben kann die beabsichtigte Lenkungswirkung vielfach nicht eintreten. Erhaltungsmaßnahmen, Ersatzneubauten und Ausbauten im bestehenden Netz sind an vorhandene Trassen, Anschlussstellen und technische Zwangspunkte gebunden. Eine Verlagerung auf andere Flächen ist häufig ausgeschlossen. Vergleichbares gilt für standortgebundene betriebliche Infrastruktur. Werkszufahrten, Logistik- und Umschlagflächen, Betriebshöfe, Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse und notwendige Standortertüchtigungen im Zuge der Elektrifizierung können ebenfalls nicht beliebig verlagert werden. Der Aufschlag führt in diesen

Fällen nicht zu einer veränderten Standortentscheidung, sondern lediglich zu höheren Kosten und einem zusätzlichen Aufwand für Kompensationsmaßnahmen. § 15 Absatz 3b BNatSchG sollte deshalb auf Maßnahmen im bestehenden Trassenraum sowie auf öffentliche und betriebliche Infrastrukturvorhaben ohne zumutbare räumliche Alternative keine Anwendung finden. Dies gilt in vergleichbarer Weise für standortgebundene Rohstoffvorhaben. Die Gewinnung mineralischer Rohstoffe kann regelmäßig nicht auf alternative Standorte verlagert werden, da die Lagerstätte den Vorhabenstandort vorgibt. Zusätzliche Kompensationsaufschläge entfalten daher keine Lenkungswirkung, sondern führen vor allem zu höheren Kosten, zusätzlichem Flächenbedarf und erhöhten Genehmigungsrisiken für die Versorgung von Infrastrukturprojekten mit heimischen Rohstoffen.

Hinzu kommt, dass für wesentliche Bestandteile der Flächenkulisse bislang keine bundesweit einheitlichen und öffentlich zugänglichen Datengrundlagen bestehen. Der zusätzliche Kompensationsbedarf darf daher erst 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.

Aus Sicht von Pro Mobilität sollte der pauschale Aufschlag gestrichen werden. Wird daran festgehalten, sind klare Ausnahmen für Erhaltung, Erneuerung und Ersatzneubau im Bestandsnetz sowie für räumlich gebundene Vorhaben erforderlich. Auch bei der Auswahl und Bereitstellung öffentlicher Flächen für Naturschutz- oder Kompensationszwecke müssen die Belange der Straßeninfrastruktur frühzeitig berücksichtigt werden. Flächen entlang von Bundesfernstraßen werden für Unterhaltung, Entwässerung, Baustelleneinrichtungen, Verkehrssicherheit und spätere Anpassungen benötigt. Vor ihrer Inanspruchnahme ist deshalb eine verbindliche Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger vorzusehen.

V. Ersatzzahlungen, Übergangsregelungen und Gesetzesfolgen

§ 15 Absatz 6a BNatSchG konkretisiert, wann unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Dies soll insbesondere gelten, wenn die betroffene Funktion nur unter unzumutbaren Belastungen wiederhergestellt werden kann oder geeignete Flächen weder im betroffenen noch in einem angrenzenden Naturraum verfügbar sind. Pro Mobilität begrüßt diese Klarstellung. Sie kann verhindern, dass Vorhabenträger trotz erkennbar fehlender Möglichkeiten über lange Zeit nach Flächen suchen müssen, und stärkt damit die durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz eröffnete Möglichkeit, bei bestimmten Vorhaben eine Ersatzzahlung zu leisten.

Nicht überzeugend ist der in § 15 Absatz 6b vorgesehene pauschale Aufschlag von 20 Prozent. Er belastet Vorhabenträger gerade dann zusätzlich, wenn geeignete Flächen fehlen oder eine Realkompensation nur mit unzumutbarem Aufwand mög-

lich wäre. Diese Umstände liegen häufig außerhalb ihres Einflussbereichs. Der Aufschlag schwächt damit die Ersatzzahlung als gleichwertige Alternative erneut ab und sollte gestrichen werden. Mindestens sind Fälle auszunehmen, in denen die fehlende Flächenverfügbarkeit oder die Unmöglichkeit einer Realkompensation nachgewiesen ist. Die Höhe der Zahlung sollte sich an den tatsächlich erforderlichen Kosten geeigneter Naturschutzmaßnahmen orientieren.

Nach § 15a BNatSchG sollen Ersatzzahlungen für Maßnahmen der zuständigen Stelle oder den Ankauf von Maßnahmen Dritter, insbesondere aus bestehenden Ökokonten, verwendet werden. Dies kann eine zügige und fachlich sinnvolle Mittelverwendung unterstützen. Für den Vorhabenträger muss mit der Zahlung jedoch abschließend feststehen, dass seine Kompensationspflicht erfüllt ist. Die Auswahl und spätere Umsetzung der Maßnahmen darf weder den Zulassungsbeschluss verzögern noch eine fortbestehende Verantwortung des Vorhabenträgers begründen. Zugleich sollte transparent nachvollziehbar sein, wofür die Mittel eingesetzt werden.

Bei den Übergangsregelungen spricht sich Pro Mobilität für die weitergehende Fassung des § 74 BNatSchG aus. Die belastenden Neuregelungen sollten nicht nur bei bereits gestellten Zulassungsanträgen, sondern auch bei begonnener planerischer Vorbereitung sowie bei zugelassenen Vorhaben einschließlich Änderung, Unterhaltung, Erneuerung und Instandhaltung außer Anwendung bleiben. Umweltuntersuchungen, Variantenprüfungen und Flächenermittlungen beginnen bei Straßenprojekten häufig Jahre vor dem förmlichen Antrag. Begünstigende Vorschriften des NatInfG sollten auf Antrag dennoch genutzt werden können.

Die in der weitergehenden Fassung des § 74 BNatSchG vorgesehene Evaluation der Auswirkungen auf Kosten, Verfahrensdauer und Realisierbarkeit von Infrastrukturvorhaben sowie auf Bundesfernstraßen ist zu begrüßen und sollte beibehalten werden. Unabhängig davon fehlt dem Referentenentwurf bislang eine belastbare Folgenabschätzung. Weder die Mehrkosten des erhöhten Kompensationsbedarfs noch die Belastungen durch den Aufschlag auf Ersatzzahlungen werden beziffert, obwohl ausdrücklich mit zusätzlichen Einnahmen für den Bund gerechnet wird. Vor Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens müssen diese Auswirkungen nachvollziehbar ermittelt werden.

3. Schlussbemerkung

Der Referentenentwurf enthält praxistaugliche Ansätze, die die Umsetzung naturschutzrechtlicher Kompensationspflichten erleichtern können. Ihr Nutzen wird jedoch geschmälert, wenn zugleich neue Abwägungsrisiken und pauschale Mehrbelastungen entstehen. Besonders problematisch sind die Folgen für Straßenprojekte ohne eigene gesetzliche Privilegierung und für Maßnahmen im bestehenden Netz, bei denen eine räumliche Verlagerung regelmäßig nicht möglich ist. Dies betrifft neben Verkehrsinfrastrukturvorhaben auch die Gewinnung heimischer mineralischer Rohstoffe als unverzichtbare Grundlage für die Erhaltung, Modernisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Pro Mobilität wirbt deshalb dafür, dass das NatInfG im weiteren Verfahren gezielt überarbeitet wird. Die Kollisionsregelung sichert in aktueller Form die mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz geschaffenen Priorisierungen nicht ausreichend rechtssicher ab. Der biotopwertbezogene Kompensationsaufschlag für Eingriffe in die Flächenkulisse der „Natürlichen Infrastruktur“ und die Erhöhung der Ersatzzahlungen sollten entfallen oder zumindest für räumlich gebundene Erhaltungs-, Erneuerungs- und Ersatzmaßnahmen ausgenommen werden. Voraussetzung für die Anwendung des Kompensationsaufschlags ist zudem eine eindeutige, öffentlich zugängliche und verlässliche Abgrenzung der betroffenen Flächen.

Damit das NatInfG einen Beitrag zu wirksamerem Naturschutz und verlässlicherer Infrastrukturplanung leisten kann, muss es die Beschleunigungswirkung des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes ergänzen, statt notwendige Modernisierungsmaßnahmen an Straßen und Brücken erneut zu erschweren.

Über Pro Mobilität

Pro Mobilität ist ein breites Bündnis für leistungsfähige Infrastrukturen und eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Deutschland. Als gemeinnütziger Verband ist für uns der gesellschaftliche Nutzen der Straßen im Zusammenspiel aller Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Pro Mobilität unterstützt Forschung und Wissenschaft in diesem Bereich. Der Kreis der Mitglieder zählt 45 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, die Güterkraftverkehrs- und Logistikbranche, Infrastrukturbetreiber, verkehrsinfrastrukturelle Dienstleister sowie die heimische Rohstoffindustrie, die sich dem gemeinsamen Ziel einer leistungs- und funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit verpflichtet fühlen. Pro Mobilität begleitet die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im Dialog mit Wissenschaft, Politik und Wirtschaft und setzt sich zusammen mit seinen Mitgliedern für das Zusammenspiel aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens eines zukunftsfähigen Infrastrukturnetzes zum Wohle von Wirtschaft und Bevölkerung ein.

Impressum

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

www.promobilitaet.de

T: +49 30 22 48 84 12

Ansprechpartner

Christian Funke

Geschäftsführer

T: +49 30 22 48 84 12

funke@promobilitaet.de

Leon Gärtner

Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik,

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

T: +49 30 22 48 84 12

gaertner@promobilitaet.de