

Mehr Tempo für Deutschlands Infrastruktur



Ein 8-Punkte-Programm zur Planungsbeschleunigung

Acht-Punkte-Programm zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Straßenbau

Leistungsfähige Straßen und moderne Brücken sind das Rückgrat der Mobilität in Deutschland – für Bürgerinnen und Bürger ebenso wie für unsere Wirtschaft. Doch der Ausbau und die Erneuerung unserer Straßeninfrastruktur wird immer häufiger durch langwierige und kleinteilige Planungs- und Genehmigungsverfahren ausgebremst.

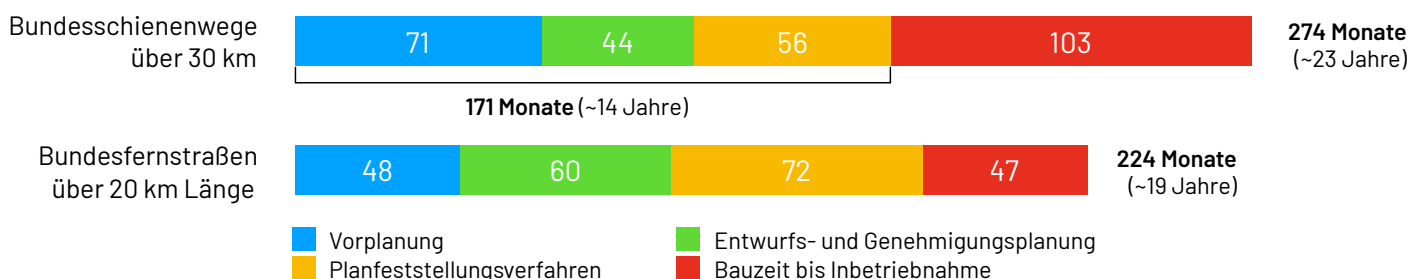
Pro Mobilität fordert einen neuen gesetzlichen Rahmen, der Straßenbauvorhaben wieder verlässlich, rechtssicher und zügig umsetzbar macht. Dazu braucht es nicht bloß kosmetische Korrekturen, sondern strukturelle Reformen, die insbesondere auch berücksichtigen, dass die der Schaffung und Erhaltung der Infrastruktur vorgelagerte Rohstoffgewinnung gleichlaufend im Genehmigungsverfahren

beschleunigt wird. Mit dem folgenden Acht-Punkte-Programm legen wir konkrete Vorschläge vor, wie Politik und Verwaltung die Planungs- und Genehmigungsprozesse für Straßen und Brücken dauerhaft beschleunigen können.

Dabei wird als Voraussetzung vor die Klammer gezogen, dass die Vorhabenträger verlässlich, das heißt auch: nicht nach dem Jährlichkeitsprinzip, und ausreichend mit Personal- und Finanzmitteln ausgestattet werden. Beschleunigung ist nicht denkbar, wenn sogar genehmigte Finanzierungen immer wieder in Frage gestellt werden.

Ferner muss mit dem Bürokratieabbau Ernst gemacht und Berichtspflichten abgeschafft werden.

Durchschnittliche Dauer bis Inbetriebnahme (in Monaten)



Quelle: IW Köln 2022

01

Rechtliche Möglichkeiten bei Ersatzneubauten ohne Planfeststellungsverfahren ausschöpfen



Für Ersatzneubauten, etwa der Abriss und Neubau bestehender Brücken oder die Erneuerung von Fahrbahnabschnitten auf gleicher Trasse, bestehen bereits rechtliche Spielräume, auf förmliche Verfahren zu verzichten. Diese Möglichkeiten sollten konsequent genutzt werden, um Verfahren zu beschleunigen und Kapazitäten zu schonen.

Ziel: Bestandserhalt vereinfachen

Betroffene(s) Gesetz(e): Bundesfernstraßengesetz (FStrG), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Begründung: Nach § 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 FStrG bedürfen Ersatzneubauten keiner Planfeststellung, sofern es sich nicht um eine erhebliche bauliche Umgestaltung handelt. In der Praxis werden diese rechtlichen Möglichkeiten jedoch häufig nicht ausgeschöpft. Aus Sorge vor Klagen, infolge unklarer Abgrenzungen oder wegen fehlender Rechtssicherheit greifen viele Projektträger vorsorglich auf das aufwändige

Planfeststellungsverfahren zurück, obwohl dies nicht erforderlich wäre.

Dies führt zu vermeidbaren Verzögerungen bei dringend notwendigen Instandsetzungen und belastet die Genehmigungsbehörden unnötig. Statt neue Vorschriften zu schaffen, sollten bestehende Regelungen konsequenter angewendet und durch verwaltungsgerichtliche Auslegung weiter präzisiert werden. Ziel ist eine stärkere Sensibilisierung der zuständigen Behörden, Gerichte und Vorhabenträger, dass Ersatzneubauten regelmäßig keiner förmlichen Genehmigung bedürfen, wenn keine wesentlichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Dabei gilt uneingeschränkt: Auch bei vereinfachten Verfahren ist das materielle Recht, insbesondere das Umwelt-, Natur- und Artenschutzrecht, vollständig einzuhalten. Die Einhaltung liegt in der Verantwortung des Vorhabenträgers, der dafür qualifiziertes Fachpersonal vorhalten muss.



Die bislang getrennten Verfahren zur Raumordnung, Linienbestimmung und Planfeststellung sollen in einem gebündelten Infrastruktur-Genehmigungsverfahren zusammengeführt werden. Die Koordination erfolgt über ein zentrales digitales Projektauftragsportal, das beim Bundesministerium für Verkehr (BMV) angesiedelt ist.

Ziel: Abschaffung der Mehrstufigkeit

Betroffene(s) Gesetz(e): Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), Bundesfernstraßengesetz (FStrG), Raumordnungsgesetz (ROG)

Begründung: In der bisherigen Rechtslage sind zentrale Genehmigungsschritte institutionell und rechtlich voneinander getrennt. Dies führt zu mehrfachen

Beteiligungen, widersprüchlichen Bewertungen und erheblichen Zeitverlusten. Ein integriertes Verfahren mit durchgängiger digitaler Abwicklung ermöglicht eine frühzeitige Gesamtbewertung, reduziert den Koordinationsaufwand und erhöht die Effizienz. Ein integriertes Verfahren entspricht zudem modernen Prinzipien der Governance und Projektsteuerung. Eine zentrale Verfahrensplattform beim BMV gewährleistet Transparenz, Zuständigkeitsklarheit und eine konsistente Beteiligung aller betroffenen Akteure. Darüber hinaus soll der Anwendungsbereich der Plangenehmigung gesetzlich erweitert werden. Ein gesetzlich festgelegter Katalog stellt dabei sicher, dass die Anwendung der Plangenehmigung rechtssicher und einheitlich erfolgt, ohne Ermessensspielräume auf Verwaltungsebene.



Behörden und Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren beteiligt sind, müssen künftig innerhalb festgelegter Fristen Stellungnahmen abgeben. Erfolgt dies nicht, gilt die Zustimmung nach Ablauf der Frist als erteilt (Genehmigungsfiktion). Die Fristen sind gesetzlich zu verankern und für alle Beteiligten verbindlich.

Ziel: Verbindlichkeit statt Stillstand

Betroffene(s) Gesetz(e):

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), Bundesemissionsschutzgesetz (BImSchG)

Begründung: In vielen Projekten entstehen massive Zeitverzögerungen durch nicht fristgerecht eingehende Stellungnahmen oder Rückmeldungen. Da diese bisher folgenlos bleiben, fehlen wirksame Anreize für verbindliches Verwaltungshandeln. Eine Genehmigungsfiktion schafft Transparenz und Planbarkeit und stärkt die Steuerungsfähigkeit öffentlicher Auftraggeber.



Für Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans bzw. der Bedarfspläne zur Engpassbeseitigung sollte gesetzlich festgeschrieben werden, dass sie dem überragenden öffentlichen Interesse dienen. Damit erhalten sie bei Abwägungsentscheidungen, insbesondere im Natur- und Artenschutzrecht, ein stärkeres rechtliches Gewicht.

Ziel: Klare Abwägung bei Zielkonflikten

Betroffene(s) Gesetz(e): Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Raumordnungsgesetz (ROG), Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG)

Begründung: Derzeit besteht Rechtsunsicherheit, welche Infrastrukturvorhaben als besonders prioritär gelten dürfen – dies führt zu langwierigen Abwägungsverfahren bei Konflikten mit Natur- und Artenschutz. Durch die explizite Festlegung, dass Engpassprojekte mit hoher Dringlichkeit als solche im überragenden öffentlichen Interesse gelten, entsteht eine stabile rechtliche Grundlage für genehmigungs- und klagerelevante Entscheidungen. Darüber hinaus sollte evaluiert werden, ob weitere Infrastrukturprojekte mit besonderer strategischer Bedeutung – etwa aus Versorgungs- oder Sicherheitsgründen – in den Anwendungsbereich aufgenommen werden können. Eine solche Erweiterung würde der realen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Relevanz dieser Vorhaben besser gerecht werden.



UVP, SUP, FFH-Verträglichkeit, Artenschutzprüfung und weitere Prüfungen sollen in einem konsolidierten Verfahren zusammengeführt und über ein zentrales Umweltdatenportal digital unterstützt werden. Die fachliche Bewertung erfolgt auf Basis standardisierter Kriterien und bundesweit einheitlicher Bewertungsmaßstäbe.

Ziel: Komplexität reduzieren

Betroffene(s) Gesetz(e): Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Raumordnungsgesetz (ROG), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Begründung: In der derzeitigen Praxis werden einzelne Umweltbelange in separaten Prüfverfahren behandelt, obwohl sie vielfach inhaltlich verknüpft sind. Dies führt zu Redundanzen, widersprüchlichen Einschätzungen und verlängerten Verfahren. Künftig sollen

Umweltprüfungen in einheitlichen, digital gestützten Verfahren gebündelt werden – mit klar definierten Beteiligungspflichten, Fristen und standardisierten Bewertungsmaßstäben.

Die fachliche Grundlage liefert ein bundesweites Umweltdatenportal mit Kartierungen, Fachgutachten und qualitätsgesicherten Fachkonventionen. Normative Standards für die Beurteilung umweltrechtlicher Tatbestände werden durch gesetzliche Regelungen und ergänzende Verwaltungsvorschriften verbindlich festgelegt. Ein interdisziplinäres Fachgremium entwickelt diese Vorgaben kontinuierlich weiter.

Damit wird die Genehmigungspraxis nicht nur rechtssicherer und effizienter, sondern auch widerstandsfähiger gegenüber strategischen Klagen. Gleichzeitig wird der Gefahr begegnet, dass durch Unsicherheit und über vorsichtige Rechtsauslegung trotz bestehender Ausnahmeregelungen vorsorglich umfangreiche Verfahren durchgeführt werden.



Alle Verfahren sind künftig über ein bundesweites, verpflichtend zu nutzendes digitales Planungscockpit abzuwickeln, mit standardisierten Eingabeformaten, Fristenmonitoring und digitaler Öffentlichkeitsbeteiligung.

Ziel: Den digitalen Wandel in der Infrastrukturplanung vollziehen

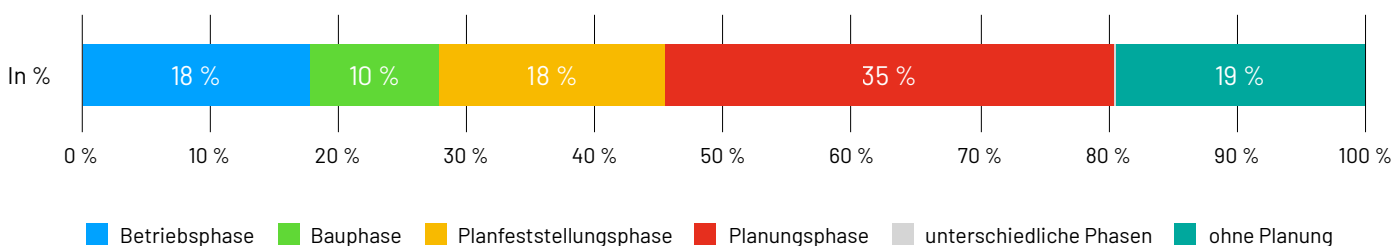
Betroffene(s) Gesetz(e):
Planungsbeschleunigungsgesetz,
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Begründung: Viele Verfahren werden nach wie vor papierbasiert, in dezentralen Strukturen und mit Medienbrüchen abgewickelt. Stellungnahmen erfolgen teilweise handschriftlich, Unterlagen werden parallel per Post, E-Mail oder Aktenlauf transportiert. Das führt zu Verzögerungen, Intransparenz und vermeidbaren Fehlerquellen.

Zukünftig sollen sämtliche Verfahrensschritte über ein zentrales Planungscockpit des Bundes abgewickelt werden, das über standardisierte digitale Schnittstellen alle beteiligten Behörden, Projektträger und Öffentlichkeit einbindet. Die Plattform ermöglicht ein lückenloses Fristenmonitoring, konsistente Dokumentation und digitale Rückverfolgung. Bestehende Pilotprojekte zeigen jedoch, dass aktuelle Lösungen noch nicht vollumfänglich praxistauglich sind. Der Bund muss ein ausgereiftes System bereitstellen und gesetzlich zur Nutzung verpflichten.

Gleichzeitig sollen frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligungen digitalisiert und durch einen bundesweiten Beteiligungsleitfaden standardisiert werden – idealerweise noch vor Einreichung der Planunterlagen. So können mögliche Konflikte bereits im Vorfeld adressiert und Doppelarbeiten vermieden werden.

Planungsstand der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Stand November 2025





Die aufschiebende Wirkung von Klagen gegen strabenrechtliche Genehmigungen wird gesetzlich eingeschränkt: Künftig darf ein Baustopp nur noch erfolgen, wenn ernsthafte Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Vorhabens bestehen. Zugleich wird das Verbandsklagerecht auf umweltbezogene Belange begrenzt und Anforderungen an die Klagebefugnis verschärft.

Ziel: Missbrauch vermeiden

Betroffene(s) Gesetz(e):

Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG),
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)

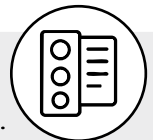
Begründung: Infrastrukturvorhaben werden immer wieder durch Klagen über Jahre verzögert – auch dann, wenn die Klagen letztlich erfolglos bleiben. Das erzeugt Planungsunsicherheit, bindet Ressourcen und führt zu erheblichen volkswirtschaftlichen Folgekosten.

Um rechtsstaatliche Beteiligungsrechte zu sichern und zugleich missbräuchliche Verzögerungen zu verhindern, soll die aufschiebende Wirkung von Klagen nach § 80 Abs. 5 VwGO eingeschränkt werden. Ein Baustopp darf

nur noch angeordnet werden, wenn das Gericht erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Verfahrens feststellt.

Zugleich ist das Verbandsklagerecht auf umweltbezogene Belange zu begrenzen. Eine generelle „Klage in alle Richtungen“ widerspricht dem Prinzip der Betroffenheit und führt zu einem faktischen Einspruchsrecht ohne klare Begründungspflicht. § 2 UmwRG ist dahingehend anzupassen, dass Umweltverbände nur klagebefugt sind, wenn eine tatsächliche Betroffenheit im Sinne des Verbandsziels und des Projektstandorts vorliegt. Eine bundesweit agierende Organisation sollte nicht gegen regionale Einzelmaßnahmen ohne unmittelbaren Bezug klagen dürfen.

Darüber hinaus sind gerichtliche Verfahren durch verfahrensrechtliche Maßnahmen zu beschleunigen: Dazu gehören die Einführung von digitalen Gerichtsakten (E-Akte), frühe Erörterungstermine, klare Fristen für Zwischenentscheidungen sowie die Möglichkeit zur gerichtlichen Teilheilung bei behebbaren Mängeln, statt vollständiger Aufhebung der Genehmigung.



Nur solche Einwendungen und Stellungnahmen, die innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist eingereicht werden, dürfen künftig im Verfahren berücksichtigt werden. Spätere Ergänzungen oder nachträgliche „Taktikeinwände“ haben keine aufschiebende Wirkung mehr.

Ziel: Rechtssicherheit erhöhen

Betroffene(s) Gesetz(e):

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG),
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)

Begründung: Bisher werden Fristen in Genehmigungsverfahren oft nicht verbindlich gehandhabt. Nachträgliche Einwendungen und verspätete Stellungnahmen verzögern Verfahren, verursachen unnötige Nacharbeiten und erschweren die Rechtsanwendung.

Zukünftig sollen ausschließlich fristgerecht eingereichte Beiträge berücksichtigt werden. Für Träger öffentlicher Belange ist die gesetzliche Stellungnahmefrist (§ 73 Abs. 3a Satz 1 VwVfG) auf sechs Wochen zu verkürzen.

Der Satz „...im Übrigen können sie berücksichtigt werden“ in Absatz 3a Satz 2 ist zu streichen, um die Behördenpräklusion zu stärken.

Zudem ist die bis 2017 geltende materielle Präklusion wieder einzuführen: Nach derzeitiger Rechtslage können und werden Bedenken im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von Infrastrukturprojekten im gerichtlichen Verfahren vorgetragen, auch wenn sie im behördlichen Verfahren nicht vorgebracht worden sind. Im Sinne einer Verzögerungstaktik werden maßgebliche Einwände so gezielt erst im gerichtlichen Verfahren erhoben. Wir fordern daher die (Wieder-)Einführung einer unionsrechtskonformen materiellen Präklusion, um taktische Verzögerungen zu verhindern und Planungsverfahren zu beschleunigen.

Auch der Gesetzgeber muss durch klare Übergangsregelungen bei neuen Gesetzen sicherstellen, dass laufende Planungen nicht durch nachträglich geänderte Anforderungen zurückgeworfen werden.

Unsere Mitglieder

Der Kreis unserer Mitglieder setzt sich aus Unternehmen und Verbänden aus den Bereichen Logistik- und Transportwirtschaft, Automobilclubs, Automobil- und Bauwirtschaft, Infrastrukturbetreiber sowie verkehrsinfrastrukturellen Dienstleistern zusammen.



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.

Pro Mobilität setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt derzeit 45 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, Güterkraftverkehr und Logistik, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

Mehr Informationen auf www.promobilitaet.de



Impressum

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.
Friedrichstraße 133
10117 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 - 22 48 84 12
Telefax: +49 (0) 30 - 22 48 84 14
E-Mail: info@promobilitaet.de
Web: www.promobilitaet.de

Redaktion

RA Christian Funke (v.i.S.d.P.)
Leon Gärtner

Gestaltung

cagefish, www.cagefish.com

November 2025

Diese Broschüre wurde klimaneutral gedruckt:

