

Infrastrukturzukunftsgesetz (InfraStZuG)

NEUE IMPULSE FÜR PLANUNG UND GENEHMIGUNG VON INFRASTRUKTURVORHABEN



Executive Summary

- Das am 28. Juli 2026 in Kraft getretene InfraStZuG (BGBl. I 2026 Nr. 224) soll Planungs- und Zulassungsverfahren für Infrastruktur- und Energievorhaben beschleunigen, digitalisieren und rechtssicherer ausgestalten. Kernelemente sind das für zentrale Verkehrsvorhaben gesetzlich normierte überragende öffentliche Interesse, das in der Abwägung Vorrang vor gegenläufigen, insbesondere umweltbezogenen Belangen genießt, die Straffung von Fristen und Doppelprüfungen, ein durchgängig digitalisiertes Planfeststellungsverfahren sowie umwelt- und naturschutzrechtliche Erleichterungen – namentlich die Gleichrangigkeit von Ersatzgeld und Realkompensation (§ 15 Abs. 6a BNatSchG) und eine auf das unionsrechtlich gebotene Maß zurückgeführte UVP für weitere Schienenmaßnahmen (§ 21 UVPG).
- Zu beachten sind das spätere Inkrafttreten der BNatSchG-Änderungen samt Übergangsregelung

sowie fortbestehende Verfahrensrisiken bei digitaler Bekanntmachung, Auslegung und Geheimnisschutz (§§ 27a, 72, 73 VwVfG). Vorhabenträgern ist daher zu empfehlen, Planunterlagen frühzeitig prüffähig aufzubereiten, die Abwägung gerichtsfest zu dokumentieren und den Einsatz eines Projektmanagers (§ 73d VwVfG) zu prüfen.

Der Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur – von Verkehrswegen über Energienetze bis hin zu Anlagen der Energiewende – zählen zu den zentralen Aufgaben der kommenden Jahre. Mit dem InfraStZuG will der Gesetzgeber Planungs- und Genehmigungsverfahren spürbar beschleunigen, digitalisieren und rechtssicherer ausgestalten. Für Vorhabenträger und Projektbeteiligte der Infrastruktur- und Energiebranche bedeutet dies vor allem kürzere Verfahren und mehr Planungssicherheit bei der Realisierung ihrer Projekte. Der folgende Beitrag gibt einen Überblick über die wesentlichen Neuregelungen und ihre Bedeutung für die Projektpraxis.



Hintergrund und Zielsetzung

Die Dauer und Komplexität von Planungs- und Zulassungsverfahren gelten als eines der größten Hemmnisse bei der Realisierung dringend benötigter Infrastruktur- und Energievorhaben. Das InfraStZuG ist am 28. Juli 2026 in Kraft getreten (BGBl. I 2026 Nr. 224); zuvor hatte die Bundesregierung das Gesetz mit BT-Drs. 21/4099 vom 11.02.2026 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht.

Beschleunigungsgesetzgebung ist dabei kein neues Phänomen, sondern ein rechtspolitischer „Dauerbrenner“ (Geiger, GewArch, Heft 5/2026). Bereits seit Anfang der 1990er Jahre prägen Beschleunigungsgesetze das Planungsrecht – etwa das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG 1991) und das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz (InfraStrPlanVBeschlG 2006). Angesichts von Klimakrise, Energie- und Verkehrswende sowie den Gasversorgungsengpässen infolge des Ukrainekriegs erhielt diese Entwicklung in den Jahren 2022 bis 2024 zusätzlichen Schub, ermöglicht durch Lockerungen der Umwelt- und Naturschutzanforderungen auf EU-Ebene (u. a. NotfallVO EU 2022/2577, RED III EU 2023/2413) und im Bundesrecht (u. a. Änderungen von ROG, UVPG, BNatSchG, EnWG, VwVfG und VwGO) (Geiger, GewArch, Heft 5/2026). Mit dem InfraStZuG führt der Gesetzgeber diesen Weg konsequent fort: Es strafft die Verfahren, baut Doppelprüfungen ab und schafft für Behörden wie Vorhabenträger verlässlichere, planbarere Rahmenbedingungen.

Wichtigste Neuregelungen mit Branchenrelevanz

Für die Fachplanung und das Infrastrukturrecht sind vor allem die folgenden Regelungsschwerpunkte von Bedeutung:

Planungsbeschleunigung

Im Zentrum stehen Instrumente zur zeitlichen Straffung der Verfahren – engere Fristen, die Bündelung und Parallelisierung von Prüfungen sowie eine stärkere Fokussierung der behördlichen Prüfung auf die tatsächlich entscheidungserheblichen Aspekte. Ein zentraler Hebel ist

das für eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten nunmehr gesetzlich normierte überragende öffentliche Interesse, etwa nach § 1 Abs. 3 BSWAG für Schienenwege, § 1 Abs. 3 FStrAbG bzw. § 3 Abs. 1 FStrG für Bundesfernstraßen und Brücken sowie § 1 Abs. 3 WaStrAbG für Bundeswasserstraßen. Diese Vorhaben dienen zugleich der öffentlichen Sicherheit sowie den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung und genießen in der Abwägung Vorrang vor gegenläufigen – insbesondere umweltbezogenen – Belangen (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 16 f., 133; BT-Drs. 21/6701, S. 21). Damit verschiebt sich die Abwägunslast: Der Gesetzgeber prägt die behördlichen Abwägungs- und die fachrechtlichen Ermessensentscheidungen, etwa bei den naturschutzrechtlichen Ausnahmen nach §§ 34, 45 BNatSchG, zugunsten des Vorhabens vor (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 53, 127). Steht etwa bei der Engpassbeseitigung auf einer Bundesautobahn oder beim Ersatzneubau einer Brücke ein arten- oder immissionschutzbezogener Belang entgegen, wird dieser mit besonderem Gewicht als vorrangiger Belang in die Schutzgüterabwägung eingestellt und setzt sich regelmäßig durch (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 21, 114). Nach der Empfehlung des Verkehrsausschusses bedeutet dies keine generelle Vorfestlegung des Abwägunsergebnisses, wohl aber eine klare gesetzgeberische Gewichtung zugunsten einer beschleunigten Realisierung. Zugleich erhalten die Vorhaben bei gerichtlichen Abwägungen ein deutlich höheres Gewicht (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 57 f., 77). Für Vorhabenträger senkt das die Anfechtungsrisiken – die Bedeutung einer belastbaren, gerichtsfesten Abwägunsdokumentation wächst entsprechend. Kritische Stimmen im Gesetzgebungsverfahren halten die pauschale Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses demgegenüber für verfassungsrechtlich angreifbar (Art. 20a GG; vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 55). Erfasst sind namentlich die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Maßnahmen, etwa zur Engpassbeseitigung bei den Bundesverkehrswegen, Schienenvorhaben, der Neubau von Bundesautobahnen sowie der vierstreifige Neubau von Bundesstraßen. Hinzu kommt die Straffung bislang doppelter Verfahrensschritte, indem etwa Raumverträglichkeitsprüfung und Linienbestimmung im Verkehrsbereich zusammengeführt werden. Für Vorhabenträger gilt: Eine frühzeitige,



sorgfältig strukturierte Antragsvorbereitung entscheidet noch stärker über den zeitlichen Erfolg eines Projekts.

Digitalisierung der Verfahren

Vorgesehen ist ein einheitliches, durchgängig – nach den Gesetzgebungsmaterialien künftig grundsätzlich ausschließlich – digitalisiertes Planfeststellungsverfahren, verbunden mit der Zusammenführung gleichartiger Verfahrensvorschriften aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 149 f., 167). Der Vorhabenträger reicht den vollständigen Plan elektronisch ein, regelmäßig über eine behördliche Datenplattform, die – etwa mittels Building Information Modeling (BIM) – auch modellbasiertes Arbeiten ermöglicht. Anträge, Beteiligung und Einwendungen laufen über ein Antrags- und Beteiligungsportal (Fachplanungsportal) (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 35, 149). Das digitalisierte Verfahren reicht von der elektronischen Antragstellung über digitale Beteiligungsformate bis zur elektronischen Behördenkommunikation. Ergänzend sollen Genehmigungsfiktionen und eine vereinfachte Benehmensherstellung mit anderen Behörden die Abstimmungsprozesse verkürzen. Das senkt den administrativen Aufwand, setzt auf Seiten der Vorhabenträger aber eine frühzeitige verfahrensrechtliche und technische Vorbereitung voraus.

Dabei bleibt der verfahrensrechtliche Rahmen der §§ 72 ff. VwVfG erhalten – die Digitalisierung muss ihn funktional abbilden, nicht ersetzen. Dies stellt Vorhabenträger und Behörden in der Praxis vor mehrere Herausforderungen:

- **Prüffähige Planunterlagen (§ 73 VwVfG):** medienbruchfreie Verarbeitung großer, heterogener Unterlagen (Karten, Gutachten, UVP-, GIS-/BIM-Daten); unvollständige Anträge führen trotz Plattform zu Nachforderungen.
- **Rechtssichere digitale Bekanntmachung (§ 27a VwVfG):** belastbare Nachweise über Inhalt, Zeitpunkt, Dauer und Unverändertheit; Fehler können als Verfahrensfehler durchschlagen.
- **Digitale Auslegung und Beteiligung:** Unterlagen müssen vollständig, rechtzeitig, barrierearm und stabil

erreichbar sein, damit Einwendungen sachgerecht möglich bleiben.

- **Akteneinsicht und Geheimnisschutz (§ 72 VwVfG):** Akteneinsicht nur nach pflichtgemäßem Ermessen; digital erfordert dies Schwärzung, Rollenrechte und den Schutz personenbezogener Daten sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse.
- **Kritische Infrastrukturen und IT-Sicherheit:** erhöhtes Geheimhaltungsbedürfnis (Empfehlungen des Bundesrates); da Fristen und Rechte ausgelöst werden, sind hochverfügbare, ausfallsichere Portale unerlässlich.
- **Medienbrüche und Standardisierung:** einheitliche Portale, Metadaten, Dateiformate und Fristenlogik nötig; jede Schnittstelle zwischen den Beteiligten birgt sonst Risiken für Vollständigkeit und Aktenwahrheit.
- **Genehmigungsfiktionen und Fristbeginn:** rechtssichere Bestimmung, wann ein digitaler Antrag vollständig eingegangen ist und ob eine Fristhemmung eintritt.

Genehmigungsverfahren

Im Natur- und Umweltrecht sieht das Gesetz drei spürbare Erleichterungen vor. Erstens einen vereinfachten Vollzug natur- und umweltschutzrechtlicher Vorgaben. Zweitens die gesetzlich verankerte Gleichrangigkeit von Ersatzgeldzahlung und realen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für bestimmte naturschutzrechtliche Kompensationspflichten bei Vorhaben im überragenden



YOUR PERSPECTIVE.

GSK.DE | GSK-LUX.COM

öffentlichen Interesse (§ 15 Abs. 6a BNatSchG). Drittens eine auf das unionsrechtlich gebotene Maß zurückgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung für weitere Schienenmaßnahmen (§ 21 UVPG; vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 1 f., 53, 145 f.). Hintergrund der Ersatzgeld-Regelung ist ausweislich der Materialien die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 12.09.2024, 7 C 3.23), die den bislang angenommenen Vorrang des Ersatzgeldes in Frage gestellt und in der Praxis schwierige Realkompensationsfragen aufgeworfen hatte (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 199). In der Sache bedeutet die Gleichrangigkeit nach § 15 Abs. 6a BNatSchG, dass Ersatzgeldzahlung und Realkompensation als gleichwertige Erfüllungsoptionen nebeneinanderstehen. Wo eine reale Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Aufwand umsetzbar ist, kann der Vorhabenträger die Kompensationspflicht daher rechtssicher durch Ersatzgeld erfüllen, ohne dass hierfür zunächst die Unmöglichkeit der Realkompensation nachgewiesen werden muss. Das Vorhaben wird dadurch nicht verzögert. Zu beachten ist allerdings, dass die naturschutzrechtlichen Änderungen des BNatSchG – anders als die übrigen Regelungen des InfraStZuG – erst zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft treten, nämlich gemäß Art. 72 Abs. 3 Satz 2 GG am ersten Tag des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats. Für bereits eingeleitete oder beantragte Vorhaben gilt zudem eine Übergangsregelung (§ 74 Abs. 7 BNatSchG; Art. 19 Abs. 2 InfraStZuG; vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 51, 146, 165 f.). Ergänzt werden diese Erleichterungen durch Genehmigungsfiktionen (vgl. § 42a VwVfG) und eine vereinfachte Benehmensherstellung, bei der die Planfeststellungsbehörde die Letztentscheidungskompetenz erhält und Verfahren nicht mehr an einer ausbleibenden Einvernehmenserklärung scheitern (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 53, 130). Chancen (schnellere, planbarere Zulassung) und Risiken liegen dabei nah beieinander: Kritische Stimmen im Gesetzgebungsverfahren sehen in der Gleichstellung von Ersatzgeld und Realkompensation einen ökologischen „Ablasshandel“ ohne zeitnahen Umweltnutzen (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 60). Wer die Anforderungen frühzeitig kennt, gestaltet Genehmigungsentscheidungen rechtssicher und gerichtsfest und vermeidet kostspielige Verzögerungen durch Rechtsbehelfe.



Rolle des Projektmanagers

Der Regierungsentwurf hatte für das neu im Verwaltungsverfahrensgesetz gebündelte Planfeststellungsverfahren zunächst keine Projektmanager-Regelung vorgesehen; auf Bitte des Bundesrates wurde diese Frage im Verfahren geprüft (vgl. BT-Drs. 21/4099, S. 208 f.). Der Verkehrsausschuss hat daraufhin mit dem neuen § 73d VwVfG eine allgemeine Regelung eingefügt (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 33, 81). Danach kann die Planfeststellungsbehörde auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten beauftragen – etwa mit Verfahrensleitplänen und Zwischenterminen, dem Qualitätsmanagement der Antragsunterlagen, der Fristenkontrolle, der Koordinierung von Sachverständigengutachten, dem Entwurf des Anhörungsberichts und von Entscheidungen sowie der Vorbereitung und Leitung des Erörterungstermins (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 33). Das entlastet personell oft überlastete Behörden und beschleunigt das Verfahren. Erfolgt die Beauftragung auf Vorschlag des Vorhabenträgers oder mit dessen Zustimmung, trägt dieser die Kosten (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 63). Die Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung verbleibt jedoch stets bei der Behörde; Aufgaben mit Einfluss auf die Abwägung dürfen nicht auf den Projektmanager übertragen werden (vgl. BT-Drs. 21/6701, S. 33; BT-Drs. 21/4099, S. 163). Für eine wirksame Steuerung des Verfahrens sind daher sowohl fachplanungsrechtliche Kenntnisse als auch Erfahrung mit den praktischen Abläufen zwischen den Beteiligten erforderlich.



Fazit und Ausblick

Das InfraStZuG verfügt über ein hohes Beschleunigungspotenzial: Der gesetzlich normierte Vorrang wichtiger Verkehrsvorhaben, die Straffung von Verfahrensdopplungen und die durchgängige Digitalisierung können Verfahren spürbar verkürzen. Ob sich dieses Potenzial realisiert, hängt jedoch maßgeblich von der Umsetzung ab – insbesondere von einer ausreichenden Personal- und Sachausstattung sowie Fachkompetenz bei Vorhabenträgern und Behörden, der Akzeptanz der Vorhaben in der Öffentlichkeit, zügigen Gerichtsverfahren und einer gesicherten Finanzierung.

Für die Praxis gilt: Das größte Risiko liegt nicht in der Technik als solcher, sondern darin, dass die digitalen Verfahrensschritte dieselbe rechtliche Funktion erfüllen müssen wie die analogen – Beteiligungsrechte dürfen nicht verkürzt werden, Fristen und Bekanntmachungen müssen lückenlos nachweisbar sein (§§ 27a, 73 VwVfG). Vorhabenträger sind daher gut beraten, ihre Planunterlagen frühzeitig technisch wie verfahrensrechtlich sauber aufzubereiten, um Nachforderungen, Auslegungsfehler und angreifbare Verfahrensschritte zu vermeiden. Ausblickend wird entscheidend sein, ob Bund, Länder und Kommunen einheitliche Standards und leistungsfähige Plattformen bereitstellen – erst dann kann aus der Beschleunigung der Beschleunigung auch in der Fläche ein spürbarer Zeitgewinn werden.

Weiterführende Lektüre: Fachaufsatz im Gewerbearchiv

Eine weitere Einordnung bietet der Fachaufsatz von **Dr. Andreas Geiger**, „Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfraStZuG) – Beschleunigung der Beschleunigung?“, im **Gewerbearchiv – Zeitschrift für das Wirtschaftsverwaltungsrecht (GewArch)**, Heft 5/2026. Der Beitrag ordnet die Neuerungen historisch und systematisch ein und beleuchtet die zentralen Regelungsschwerpunkte – vom überragenden öffentlichen Interesse über die Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens bis zu den umweltrechtlichen Erleichterungen. Zugleich weist der Autor kritisch darauf hin, dass das hohe Beschleunigungspotenzial

des Gesetzes nur dann zum Tragen kommt, wenn weitere Faktoren hinzutreten: eine ausreichende Personal- und Sachausstattung sowie Fachkompetenz bei Vorhabenträgern und Behörden, die Akzeptanz der Vorhaben in der betroffenen Öffentlichkeit, zügige Gerichtsverfahren und nicht zuletzt die erforderlichen finanziellen Mittel.

Haben Sie Fragen? Unsere Anwältinnen und Anwälte stehen Ihnen gern zur Verfügung.

Dr. Andreas Geiger
Rechtsanwalt
Standort München
andreas.geiger@gsk.de

Mareike Hebrock, LL.M.
Rechtsanwältin
Standort Hamburg
mareike.hebrock@gsk.de



Urheberrecht

GSK Stockmann – Alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verbreitung und/oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von GSK Stockmann gestattet.

Haftungsausschluss

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot auf Beratung oder Auskunft dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko.

GSK Stockmann und auch die in dieser Mandanteninformation namentlich genannten Partner oder Mitarbeiter übernehmen keinerlei Garantie oder Gewährleistung, noch haftet GSK Stockmann und einzelne Partner oder Mitarbeiter in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grund empfehlen wir, in jedem Fall eine persönliche Beratung einzuholen.

www.gsk.de



YOUR PERSPECTIVE.
GSK.DE | GSK-LUX.COM

GSK Stockmann

Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB

BERLIN

Anton-Wilhelm-Amo-Str. 42
10117 Berlin
T +49 30 203907-0
F +49 30 203907-44
berlin@gsk.de

HEIDELBERG

Europaplatz 3
69115 Heidelberg
T +49 6221 4566-0
F +49 6221 4566-44
heidelberg@gsk.de

FRANKFURT/M.

Bockenheimer Landstr. 24
60323 Frankfurt am Main
T +49 69 710003-0
F +49 69 710003-144
frankfurt@gsk.de

MÜNCHEN

Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

HAMBURG

Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-0
F +49 40 369703-44
hamburg@gsk.de

LUXEMBURG

GSK Stockmann SA
44, Avenue John F. Kennedy
L-1855 Luxembourg
T +352 271802-00
F +352 271802-11
luxembourg@gsk-lux.com

LONDON

GSK Stockmann International
Rechtsanwaltsgesellschaft mbH,
Zweigniederlassung London
Queens House, 8-9 Queen Street
London EC4N 1SP
United Kingdom
T +44 20 4512687-0
london@gsk-uk.com

Sitz der GmbH: München,
Amtsgericht München
HRB 281930
Geschäftsführer:
Dr. Mark Butt, York-Alexander
von Massenbach