



## ADV-Stellungnahme zum Referentenentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG)

Mit dieser Stellungnahme greift der Flughafenverband ADV die wichtige Möglichkeit auf, sich im Sinne der Deutschen Verkehrsflughäfen zu einem politisch zentralen Vorhaben der Bundesregierung, dem Entwurf eines InfZuG, zu positionieren.

### 1. Zentrale Forderung: Flughäfen als Infrastruktur von überragendem öffentlichem Interesse einstufen

Die ADV hält es für zwingend erforderlich, dass auch die Flughafeninfrastruktur ausdrücklich in den Anwendungsbereich der besonderen gesetzlichen Privilegierungen aufgenommen wird, die der Entwurf bislang ausschließlich für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte vorsieht.

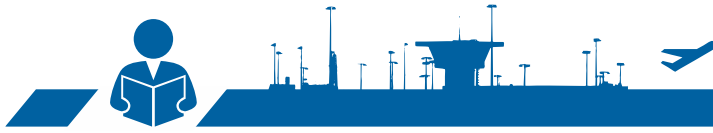
Diese Privilegierung – insbesondere die Einstufung bestimmter Vorhaben als „*im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend*“ – hat weitreichende rechtliche Wirkungen. Ihre Nichtanwendung auf Flughäfen führt zu einer systematisch nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und würde die zentrale Zielsetzung des InfZuG, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, im Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur weitgehend unterlaufen.

Der Referentenentwurf in der Fassung vom 12. Dezember 2025 erweitert den Schutzgüterkanon ausdrücklich um die Belange der öffentlichen Sicherheit sowie der Landes- und Bündnisverteidigung. Diese Erweiterung verstärkt die Notwendigkeit, auch die Flughafeninfrastruktur in den Anwendungsbereich der vorgesehenen Privilegierungen einzubeziehen. Flughäfen erfüllen in besonderem Maße sicherheitsrelevante Funktionen und sind integraler Bestandteil staatlicher und bündnisbezogener Krisen-, Evakuierungs- und Verteidigungslogistik. Eine Herausnahme der Luftverkehrsinfrastruktur aus dem nunmehr erweiterten Schutzgütervorrang wäre mit der Systematik des Gesetzentwurfs nicht vereinbar.

#### 1.1 Sachliche und rechtliche Gründe für die Gleichstellung

Flughäfen sind für Deutschland unverzichtbare Infrastrukturen. Insbesondere im Kontext der Landes- und Bündnisverteidigung nehmen Flughäfen eine herausgehobene Rolle ein, etwa als militärische und zivile Drehscheiben, für Evakuierungs- und Hilfsflüge sowie für die logistische Unterstützung verbündeter Streitkräfte. Diese Funktionen rechtfertigen ihre Einstufung als Infrastruktur von überragendem öffentlichem Interesse in besonderer Weise, insbesondere aufgrund folgender Aspekte:

- **hoher sicherheits- und verteidigungspolitischer Bedeutung,**
- **zentraler Funktion in der Versorgung, Mobilität und Krisenresilienz,**



- **entscheidender Rolle für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität,**
- **systemischer Bedeutung für Just-in-Time-Lieferketten, internationale Vernetzung und medizinische Versorgung.**

Eine differenzierende Behandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern ist daher weder verkehrspolitisch noch verfassungsrechtlich begründbar. Die Gleichstellung ist zudem unionsrechtlich kohärent, da Flughäfen in TEN-V, EASA-Regelwerken und AFIR als strategisch relevante Infrastruktur eingestuft werden.

## 1.2 Rechtliche Effekte der Einstufung für Flughafenprojekte

Durch die Aufnahme der Flughäfen in die gesetzlichen Privilegierungstatbestände ergeben sich insbesondere folgende rechtliche Effekte:

- a. **FFH- und artenschutzrechtliche Ausnahmeentscheidungen erleichtert,**
- b. **Abwägungsentscheidungen der Landesbehörden klarer strukturiert,**
- c. **Planfeststellungs- und Änderungsverfahren beschleunigt, gerichtliche Überprüfungen entlastet,**
- d. **Infrastrukturmaßnahmen rechtssicherer planbar** (insbesondere im Bestand und bei Erweiterungen).

Vor dem Hintergrund der im Gesetzentwurf vorgesehenen Umsetzung von Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie für Vorhaben von herausragender Bedeutung im Bereich Verkehr, Energie und Verteidigung ist klarzustellen, dass Flughafenprojekte regelmäßig an der Schnittstelle dieser Schutzgüter liegen. Die ADV-Forderung nach Einbeziehung der Flughafeninfrastruktur stellt daher keine Erweiterung des Gesetzentwurfs dar, sondern eine konsequente Anwendung seiner eigenen Maßstäbe.

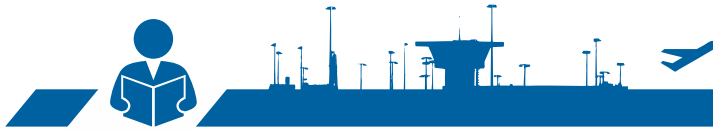
Gerade Modernisierungs-, Um- und Ausbauprojekte an Flughäfen – häufig sicherheitsrelevant – profitieren maßgeblich von solchen Regelungen. Ohne entsprechende Privilegierung bliebe der Luftverkehr als einziger Verkehrsträger wesentlichen Beschleunigungsmechanismen des InfZuG ausgeschlossen.

## 1.3 Zusammenfassende Forderung der ADV

Die ADV fordert daher nachdrücklich:

die Aufnahme der Flughafeninfrastruktur in alle Normen, in denen für andere Verkehrsträger eine Einstufung als *überragendes öffentliches Interesse* vorgesehen ist,

- die Einbeziehung der Flughäfen in verfahrensrechtliche Erleichterungen, insbesondere



- der verkehrsträgerübergreifend einheitliche Abbau raumordnungsrechtlicher Verfahrensdopplungen, soweit diese keinen eigenständigen Mehrwert für die Abwägung erbringen,
- privilegierende artenschutzrechtliche Ausnahmetatbestände,
- verkehrsträgerübergreifend einheitliche Beschleunigungsinstrumente.

Nur eine solche Gleichstellung ermöglicht es, dass das InfZuG seine Beschleunigungswirkung **auch im Luftverkehr** entfalten kann.

## 2. Präzisierungsbedarf im Naturschutzrecht – § 14 Abs. 4 BNatSchG-E

Die ADV begrüßt ausdrücklich die Zielrichtung der neuen Regelung, wonach die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen kein Eingriff in Natur und Landschaft ist. Für Flughäfen ist dabei zu berücksichtigen, dass Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen regelmäßig auch der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit dienen und damit funktional dem überragenden öffentlichen Interesse zuzuordnen sind. Für Flughäfen, die umfangreiche sicherheitsrelevante Flächen betreiben, ist dies ein zentraler Schritt.

Damit die Norm jedoch tatsächlich Rechtssicherheit bietet, sind folgende Präzisierungen notwendig:

### 2.1 Definition „regelmäßige Unterhaltung“

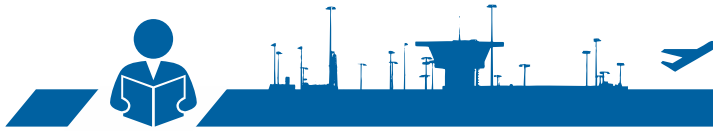
Der Begriff muss gesetzlich definiert oder beispielhaft konkretisiert werden, um ein einheitliches Verwaltungsverständnis sicherzustellen. Ohne Definition besteht ein erhebliches Risiko divergierender Auslegungen in den Ländern.

### 2.2 Streichung des Merkmals „wiederkehrend“

Viele für den Betrieb essenzielle Maßnahmen sind nicht periodisch, aber sachlich erforderlich (z. B. punktuelle Sanierungen sicherheitskritischer Flächen). Das Kriterium „wiederkehrend“ ist daher weder fachlich noch juristisch sinnvoll und sollte entfallen.

### 2.3 Abgrenzung: Unterhaltung versus genehmigungspflichtige Änderung

Es muss klargestellt werden, dass Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit – Reparatur, Instandsetzung, Sanierung, Wartung – **grundsätzlich keine planfeststellungspflichtigen Änderungen** darstellen.



## 2.4 Ersatzneubauten als Bestandteil der Unterhaltung

Um sicherheitsrelevante Erhaltungsstrategien nicht zu behindern, sollte gesetzlich geregelt werden, dass der **teilweise oder vollständige Ersatz bestehender Anlagenteile** im Rahmen der Unterhaltung privilegiert ist.

Eine mögliche Formulierung:

*„Die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen – einschließlich des teilweisen oder vollständigen Ersatzes bestehender Anlagen – gilt nicht als Eingriff.“*

## 2.5 Kompensationsrecht

Die vorgesehenen Regelungen zu Ersatzgeldleistungen weisen im Beschlusstext mehrere redaktionelle Unschärfen auf. Während die Gleichrangigkeit von Ausgleich, Ersatz und Ersatzgeld ausdrücklich im Infrastruktur-Zukunftsgesetz verankert werden soll, wird die konkrete Ausgestaltung des Ersatzgeldes zugleich dem Naturflächenbedarfsgesetz und einer dort geplanten Anpassung der Bundeskompensationsverordnung zugewiesen. Diese parallelen Verweisungen lassen offen, in welchem Rechtsakt die materiellen Kernbestimmungen tatsächlich geregelt werden sollen. Ebenso fehlt eine klare Bezugnahme zwischen der grundsätzlichen Gleichstellungsregel im Infrastruktur-Zukunftsgesetz und der später nachgelagerten Normuntersetzung. Die zeitliche Entkopplung der beiden Gesetzgebungsschritte verstärkt diese Inkonsistenz.

Diese Punkte sollten im weiteren Verfahren klarstellend bereinigt werden. Die im fortgeschriebenen Referentenentwurf vorgenommenen redaktionellen Anpassungen beseitigen diese Unklarheiten bislang nicht vollständig.

## 3. Weitere Modernisierungsschritte: Bedeutung für Flughäfen

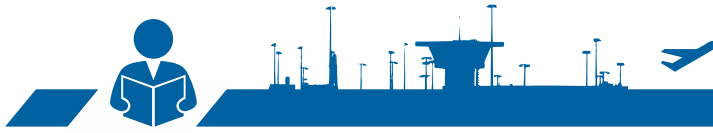
Mehrere Elemente des InfZuG werden von der ADV ausdrücklich unterstützt. Zur Übersichtlichkeit sind sie im Folgenden prägnant zusammengefasst.

### 3.1. Digitalisierung und Vereinheitlichung der Verfahren

Die Einführung eines vollumfänglich digitalen Beteiligungs- und Planfeststellungsprozesses ist ein wesentlicher Fortschritt. Zentral sind:

- einheitliche Fristen,
- digitale Beteiligungsverfahren,
- klare Vorgaben für Änderungen bestehender Planfeststellungen,
- die konsequente Aufhebung des Medienbruchs.

Dies schafft ein modernes, transparentes und effizientes Verfahrensrecht.



## 3.2. Umwelt- und Fachrecht

Begrüßt werden:

- die Vereinfachung wasserrechtlicher Prüfverfahren (§ 19 Abs. 3 WHG-E),
- die Vermeidung von Doppelprüfungen im Raumordnungsrecht.

### **Allerdings gilt:**

Die Ausnahme von der Raumverträglichkeitsprüfung darf nicht auf andere Verkehrsträger beschränkt bleiben – sie muss auch für die Luftverkehrsinfrastruktur gelten.

## 3.3. Behördenkapazitäten

Die ADV weist darauf hin, dass zahlreiche Beschleunigungsmechanismen nur wirksam werden, wenn Landesluftfahrtbehörden personell und technisch ausreichend ausgestattet sind. Eine entsprechende Flankierung ist unverzichtbar.

## Schlussbemerkung

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz ist ein wichtiger Schritt zur Modernisierung des deutschen Planungs- und Genehmigungsrechts. Viele Elemente unterstützen die dringend benötigte Beschleunigung. Damit das Gesetz sein Potenzial jedoch voll entfalten kann, muss die Luftverkehrsinfrastruktur gleichberechtigt in die verfahrensrechtlichen Privilegierungen einbezogen werden.

Die Einstufung der Flughafeninfrastruktur als Vorhaben von überragendem oder besonderem öffentlichen Interesse sowie die verkehrsträgerübergreifende Anwendung zentraler Beschleunigungsinstrumente sind hierfür essenziell.

Die ADV steht für einen weiteren Austausch sehr gerne zur Verfügung.

Berlin, den 15. Dezember 2025

### HERAUSGEBER

Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · [www.adv.aero](http://www.adv.aero)

### INHALTLICH VERANTWORTLICHER

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

### ANSPRECHPARTNER

Jan Ambrosius