

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz - Was steckt dahinter?

Planungs- und Genehmigungsverfahren gelten in Deutschland seit Jahren als langwierig und komplex. Mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) will die Bundesregierung diese Verfahren beschleunigen. Der Gesetzentwurf wurde im Dezember 2025 vom Bundeskabinett beschlossen und wird seit Februar 2026 im Bundestag beraten. Auf rund 174 Seiten werden 18 bestehende Gesetze geändert, unter anderem im Eisenbahn-, Naturschutz- und Verwaltungsverfahrenrecht. Im März 2026 fand im Verkehrsausschuss des Bundestages eine öffentliche Anhörung zu den umwelt- und naturschutzrechtlichen Aspekten des Gesetzes statt, auf deren Sachverständigenstellungnahmen sich dieser Artikel unter anderem stützt (Anhörung im Verkehrsausschuss, März 2026). Der folgende Artikel beleuchtet das InfZuG mit besonderem Blick auf die naturschutzrechtlichen Änderungen.

Was der Gesetzesentwurf grundsätzlich vorsieht

Erstens: Wesentliche Verkehrsinfrastrukturen werden gesetzlich in das „überragende öffentliche Interesse“ gestellt und erhalten in Genehmigungs- und Abwägungsverfahren ein höheres Gewicht. Einbezogen sind auch Vorhaben aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“.

Zweitens: Verfahren werden gestrafft. Planungsschritte werden zusammengeführt, Erörterungstermine können entfallen, und Umweltverträglichkeitsprüfungen werden für bestimmte Maßnahmen vereinfacht.

Drittens: Beteiligungsverfahren sollen vollständig digital erfolgen. Planunterlagen werden online veröffentlicht, Stellungnahmen können elektronisch eingereicht werden.

Viertens: Mit dem neuen § 15 Abs. 6a BNatSchG wird die Ersatzzahlung der realen Ausgleichsmaßnahme gleichgestellt, zunächst begrenzt auf Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse (S.2). Das Bundesumweltministerium soll die zweckgebundene Verwendung der Mittel sicherstellen.

1. Projekte im „überragenden öffentliche Interesse“

Der Gesetzentwurf stellt bestimmte Vorhaben in das „überragende öffentliche Interesse“. Dazu zählten bisher beispielsweise Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energie (§ 2 EEG), Höchstspannungsleitungen (§ 1 Abs. 2 Satz 1 NABEG) oder Energiespeicher (§ 11c Satz 1 EnWG). Hinzu kommen nun zusätzlich auch Vorhaben wie der Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Schienenwegen und der Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen (vgl. Schlacke, 2026; Bundesrat, 2025, Abschn. B). Scharf kritisiert wird jedoch die fehlende Begründung, bestimmte Projekte in jenes überragende Interesse zu erheben, da hier schwerwiegende Rechtsgüter wie etwa die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Strom als Rechtfertigung angeführt werden müssten (Schlacke, 2026). Bereits im Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) von 2022 tauchte das „überragende öffentliche Interesse“ als unbestimmter Rechtsbegriff auf, mit Bedarf einer Auslegung. Das InfZuG ändert daran nichts: Auch hier findet sich keine Legaldefinition des Begriffs; die Einstufung einzelner Vorhaben wird stattdessen sektorspezifisch und funktional begründet, etwa mit der wirtschaftlichen Bedeutung für Wachstum und Daseinsvorsorge oder der militärischen Relevanz für die Landes- und Bündnisverteidigung (Deutscher Bundestag, 2026, Art. 4 Nr. 2 und Art. 2 Nr. 1). Diese Unschärfe hat konkrete Folgen, die sich sowohl positiv als auch problematisch auswirken können.

Als positiv zu bewerten ist die Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses auch auf Projekte, die über die „klassische“ Verkehrsinfrastruktur hinausgehen. Der Gesetzentwurf stellt klar, dass alle aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ finanzierten Maßnahmen ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse liegen (Bundesrat, 2025, Abschn. B). Da die Länder und Kommunen die Mittel ihrer 100-Milliarden-Säule eigenverantwortlich einsetzen können (LuKIFG, BGBl. I 2025, § 2 Abs. 1), eröffnet dies Spielraum für gesellschaftliche Ziele jenseits von Beton und Stahl. So hat das Land Brandenburg 460 Millionen Euro für die Krankenhausreform und regionale Gesundheitsversorgung reserviert, was direkt verknüpft ist mit dem dritten Ziel für nachhaltige Entwicklung „Gesundheit und Wohlergehen“ (Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg, 2026, S. 11). Solche Vorhaben inhaltlich zu priorisieren ist aus Nachhaltigkeitsperspektive begrüßenswert.

Gleichzeitig zeigt sich hier die Kehrseite der fehlenden Definition: Der Gesetzentwurf stellt pauschal klar, dass *alle* aus dem Sondervermögen finanzierten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im überragenden öffentlichen Interesse liegen (Bundesrat, 2025, Abschn. B; Deutscher Bundestag, 2026, Begründung zu Art. 4 Nr. 2 [§ 3 Abs. 1 FStrG]). Da das Sondervermögen neben Verkehr auch Wohnungsbau, Digitalisierung, Forschung und Bildung umfasst (Abbildung 1; Bundesministerium der Finanzen, 27.04.2026), ist „Infrastruktur“ hier ein denkbar weiter Begriff. Welche konkreten

Rechtsfolgen diese pauschale Einstufung nach sich zieht, zeigt sich besonders deutlich beim Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).



Abbildung 1: Investitionen der Bundessäule 2026 aus dem Sondervermögen "Infrastruktur und Klimaneutralität". (Bundesministerium der Finanzen, 27.04.2026)

Das Gesetz soll gerade für Vorhaben der Verkehrs- und Energieinfrastruktur mit „herausragender Bedeutung“ Ausnahmen von der UVP ermöglichen. Der neu geschaffene § 14e UVPG (Art. 10 InfZuG) gibt dem Bundesverkehrsministerium die Befugnis, Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Anlage 1 Nr. 14 UVPG) und dem Bundeswirtschaftsministerium, Energievorhaben (Anlage 1 Nr. 1 und 19 UVPG) im Einzelfall von den UVP-Anforderungen auszunehmen, sofern deren Anwendung den Zweck des Vorhabens gefährden würde, insbesondere wegen Eilbedürftigkeit (Deutscher Bundestag, 2026, S. 42 f.). Die Gesetzesbegründung setzt dabei die Messlatte hoch: Eine Ausnahme sei nur zulässig, wenn ein Vorhaben „von so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit ist, dass eine Verzögerung [...] dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit gefährdet“ (Bundesrat, 2025, Begründung zu Art. 10, S. 160). Viele Naturschutzverbände sehen dies dennoch kritisch, da die pauschale Ausnahme einer Projektgruppe, deren Definition zudem noch recht vage ist, das Instrument der UVP untergräbt - ein Werkzeug, welches sicherstellt, dass alle Umweltbelange ordentlich und standardisiert beleuchtet und angemessen abgewogen werden (DNR, 15.12.2025).

2. Beschleunigung von Verfahrensschritten

Die Ausnahmen von der UVP für mehr Projekte zu ermöglichen, ist nur ein Teil des übergreifenden Ziels, Verfahrensschritte zu beschleunigen. Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz begründet die notwendige Beschleunigung von Verfahren unter anderem damit, dass Beteiligungsrechte und gerichtlicher Rechtsschutz, insbesondere durch Umweltverbände, Infrastrukturprojekte verzögern. Diese Annahme ist empirisch kaum haltbar: Nur etwa 69 der jährlich 70.000 bis 85.000 Verwaltungsgerichtsverfahren in Deutschland gehen auf Umweltverbandsklagen zurück, das entspricht rechnerisch weniger als einem Zehntel Prozent (vgl. Heß 2026, S. 3). Diese Erkenntnis deckt sich mit dem, was Heß als zentralen Befund ihrer Analyse formuliert: Die

Öffentlichkeitsbeteiligung nimmt in Planungsverfahren nur einen geringen Teil der Gesamtdauer in Anspruch; die eigentlichen Ursachen langer Verfahren liegen anderswo (vgl. Heß 2026, S. 20).

Heß benennt zwei strukturelle Hauptursachen. Erstens die wachsende Komplexität der zu treffenden Entscheidungen: In den vergangenen drei Jahrzehnten haben die wissenschaftlichen Erkenntnisse über Klima, Umwelt und Natur erheblich zugenommen, was die sachgerechte Bearbeitung von Genehmigungsanträgen aufwendiger macht. Zweitens die seit Jahren unzureichende personelle, fachliche und digitale Ausstattung von Behörden und Gerichten. Hinzu kommen mangelnde Umweltdaten und fehlende einheitliche Bewertungsstandards, die dazu führen, dass Vorhabenträger aufwendige Bestandserfassungen selbst durchführen müssen, mit erheblichen Nachforderungsschleifen als Folge (vgl. Heß 2026, S. 21 f.). Entsprechend lautet Heß' zentrale Empfehlung: Eine umfassende Personaloffensive für Behörden und Gerichte sei „die wirksamste Beschleunigungsmaßnahme überhaupt“ (Heß 2026, S. 22).

Das InfZuG setzt hier kaum an. Der Entwurf zielt auf die formale Seite des Verfahrens: Planungsschritte werden zusammengeführt, Erörterungstermine gestrichen, Fristen verkürzt. Die strukturellen Schwachstellen bleiben unangetastet. Für bestimmte Projekte sollen Planfeststellungsverfahren künftig innerhalb weniger Jahre abgeschlossen sein. Befürworter sehen darin einen notwendigen Schritt angesichts eines jahrzehntelangen Investitionsstaus. Kritiker hingegen warnen, dass zu enge Fristen die Entscheidungsqualität gefährden und schlecht vorbereitete Verfahren im Nachgang leichter angreifbar machen. Ein Gerichtsverfahren dauert in aller Regel länger als jeder Erörterungstermin. Wer bei Beteiligungsrechten ansetzt statt bei der eigentlichen Unterausstattung von Behörden, greift am Problem vorbei und verlagert Konflikte allenfalls nach hinten.

DISKUSSIONSFRAGE

Führen kürzere Verfahrensfristen tatsächlich zu schnelleren Ergebnissen, oder erhöhen sie das Risiko späterer Konflikte?

→ Kürzere Fristen und gestraffte Verfahrensschritte können helfen, wenn Unterlagen vollständig sind und Behörden ausreichend Personal und Datengrundlagen haben. Das InfZuG lässt diese strukturellen Voraussetzungen aber weitgehend unangetastet. Hier zeigt sich in der Praxis eine oft übersehene Engstelle: Viele Verfahren verzögern sich nicht an den formalen Verfahrensschritten selbst, sondern an fehlenden Optionen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der näheren Umgebung des Vorhabens, oder an einer unzureichenden Vorbereitung eben jener Maßnahmen durch die Vorhabenträger.

3. Vollständige Digitalisierung der Beteiligungsverfahren

Das InfZuG sieht vor, Beteiligungsverfahren vollständig digital abzuwickeln: Planunterlagen werden online veröffentlicht, Stellungnahmen über ein Verwaltungsportal (OZG) mit BundID eingereicht, öffentliche Bekanntmachungen erfolgen primär über Behördenwebseiten – Tageszeitungen sind nur noch freiwillig. Das ist zunächst sinnvoll: Dokumente entstehen heute ohnehin digital, der Postweg kostet Zeit und Ressourcen, und eine zentrale Online-Verfügbarkeit erleichtert die schnelle Sichtung und Kommentierung.

Problematisch wird die Regelung dort, wo der digitale Kanal nicht als zusätzlicher, sondern als einziger Beteiligungsweg ausgestaltet ist. Dr. Franziska Heß weist in ihrer Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss darauf hin, dass diese Ausgestaltung rechtsstaatlich bedenklich sei: Betroffene ohne Internetzugang – darunter überproportional ältere Menschen in ländlichen Räumen, also genau jene, die von Infrastrukturvorhaben häufig besonders betroffen sind – würden de facto von der Beteiligung ausgeschlossen. Auch die BundID-Pflicht bewertet Heß als unverhältnismäßige Hürde, da Einwendungen im Planfeststellungsverfahren traditionell keiner

besonderen Authentifizierung bedurften. Das Recht auf Beteiligung ist zudem völkerrechtlich in Art. 6 der Aarhus-Konvention verankert und darf nicht durch technische Zugangshürden ausgehöhlt werden (Heß 2026, S. 4 f.).

Hinzu kommt ein strukturelles Problem: Vielerorts fehlt schlicht die digitale Infrastruktur, um Unterlagen für alle zugänglich zu machen. Aus unserer eigenen Praxis mit Unteren Naturschutzbehörden wissen wir, dass jede Behörde eigene Präferenzen für Datenübermittlung hatte – darunter selten eine standardisierte digitale Plattform. Digitalisierung kann nur funktionieren, wenn sie von einer echten Modernisierung aller beteiligten Ämter begleitet wird: Ausstattung, Schulungen und einheitliche Standards inklusive. Heß empfiehlt entsprechend, die digitale Verfahrensführung als zusätzlichen Kanal zu konzipieren, der analoge Zugänge offenhält (Heß 2026, S. 23). Das Gesetz enthält bislang weder Ausnahmeregelungen noch Barrierefreiheitsvorgaben – solange das so bleibt, droht Digitalisierung in der Praxis vor allem eines zu bedeuten: weniger Beteiligung.

DISKUSSIONSFRAGE

Welche Mindeststandards braucht es, damit "digital only" nicht faktisch "weniger Beteiligung" bedeutet?

→ Auf der Seite der öffentlichen Beteiligung braucht es mindestens barrierefreie Zugänge, technische Unterstützung für ressourcenschwache Kommunen und klare Ausnahmeregelungen für Bürgerinnen und Bürger ohne Internetzugang. Auf der Seite der Fachverfahren stellt sich die Frage anders: Hier ist das Potenzial der Digitalisierung noch weitgehend ungenutzt. Gerade bei der Einreichung und behördlichen Abnahme von Naturausgleichsmaßnahmen könnten einheitliche digitale Standards erhebliche Effizienzgewinne bringen: kürzere Nachforderungsschleifen, bessere Nachverfolgbarkeit und eine frühzeitigere Qualitätsprüfung von Kompensationsunterlagen. Das InfZuG adressiert dieses Potenzial bislang kaum. Digitalisierung sollte nicht nur als Instrument zur Verfahrensstraffung verstanden werden, sondern als Chance, Naturschutzbelange strukturell besser in Planungsprozesse zu integrieren.

4. Gleichstellung Ersatzzahlung und Realkompensation

Unabhängig von den Verfahrensschritten, deren Beschleunigung und Digitalisierung, steht am Ende des Verfahrens die inhaltliche Frage, was als Kompensation anerkannt wird. Hier setzt das InfZuG einen der ökologisch folgenreichsten Eingriffe des gesamten Gesetzes: Mit dem neuen § 15 Abs. 6a BNatSchG soll die Ersatzzahlung der realen Kompensation für Vorhaben im „überragenden öffentlichen Interesse“ ausdrücklich gleichgestellt werden. Das ist rechtssystematisch problematisch und ökologisch riskant.

Die Ersatzzahlung ist in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes bewusst als letztes Mittel konzipiert: Eingriffe sind zuerst zu vermeiden, dann auszugleichen, dann zu ersetzen – und erst wenn all das scheitert, finanziell zu kompensieren. Diese Rangfolge ist kein Formalismus, sondern Ausdruck eines klaren Prinzips: Natur soll real erhalten werden und nicht durch Geld abgegolten werden. Dass eine breite zivilgesellschaftliche Allianz, darunter DNR, NABU, BUND, WWF und Greenpeace, genau hier einen der zentralen Kritikpunkte sieht, ist kein Zufall: Die faktische Abschaffung der Realkompensation werte Natur- und Klimaschutz systematisch ab, so die gemeinsame Stellungnahme zum Referentenentwurf (DNR, 15.12.2025). Bemerkenswert dabei: Die Verbände sprechen sich nicht gegen Beschleunigung aus, sondern fordern sie sogar. Jedoch über den richtigen Hebel.

Verwaltungsrechtlerin Dr. Franziska Heß warnte, kein Vorhabenträger werde künftig noch reale Ausgleichsflächen suchen; die Bundesvorsitzende des VCD, Dr. Christiane Rohleder, betonte, nur ein ortsnaher Ausgleich schütze die konkret betroffenen Arten (Heß 2026, S. 4 f.). Das deckt sich mit der Praxiserfahrung: Kompensationsmaßnahmen müssen gerade im Artenschutz genau verortbar

und nachweisbar sein, denn sind sie zu weit vom Eingriff entfernt, entfalten sie schlicht keine ökologische Wirkung. Eine Erfahrung, die auch unsere Arbeit bei Terra Green prägt.

Hinzu kommt die Frage der Mittelverwendung. Ohne klare Zweckbindung, transparente Verwendung und wirksame Erfolgskontrolle besteht das Risiko, dass Ersatzzahlungen in allgemeinen Haushalten versickern, statt dort zu wirken, wo der Eingriff stattfand. Das InfZuG sieht vor, die Gelder an das Bundesumweltministerium (BMUKN) zu übertragen – eine Zentralisierung, die gerade für Länder und Kommunen problematisch ist. Prof. Dr. Schlacke weist darauf hin, dass die Formulierung in § 15 Abs. 6a Satz 5 BNatSchG-E keine eindeutige und transparente Eingriffsbewältigung erwarten lasse – insbesondere fehle der notwendige zeitliche und räumliche Zusammenhang zwischen Zahlung und Eingriff. Erschwerend komme hinzu, dass das Bundesumweltministerium weder fachlich noch personell auf diese Aufgabe vorbereitet sei und die Mittel strukturell kaum „in die Fläche bringen“ könne. Schlacke empfiehlt daher ausdrücklich, den Ländern die Bewirtschaftung der Ersatzgelder zuzuweisen, da diese über die erforderlichen Vollzugsinstrumente für eine reale Kompensation vor Ort verfügen (Schlacke 2026, S. 7).

Das Instrument der Ersatzzahlung ist dabei nicht per se falsch. Daten zur Kompensationspraxis zeigen: In 40 von 55 untersuchten Verwaltungseinheiten werden weniger als 1 % der Gesamtfläche für Kompensationsmaßnahmen genutzt, während gleichzeitig 90 % der Befragten erhebliche Probleme bei der Flächensuche melden (Mengel et al. 2018, S. 346). Das Problem liegt dabei weniger an fehlender Fläche als an Interessenskonflikten. Viele Grundstückseigentümer sind nicht bereit zu verkaufen, solange landwirtschaftliche Erträge vielversprechender sind. Realkompensation scheitert also oft nicht am Prinzip, sondern an mangelnder Vorbereitung und fehlenden digitalen Instrumenten zur effizienten Zuordnung verfügbarer Flächen. Als Ausnahme, etwa bei nachweislich fehlenden Alternativen, kann die Ersatzzahlung sinnvoll sein. Was das Gesetz daraus macht, ist etwas anderes: Es macht die Ausnahme zur Regel, ohne die strukturellen Ursachen anzugehen.

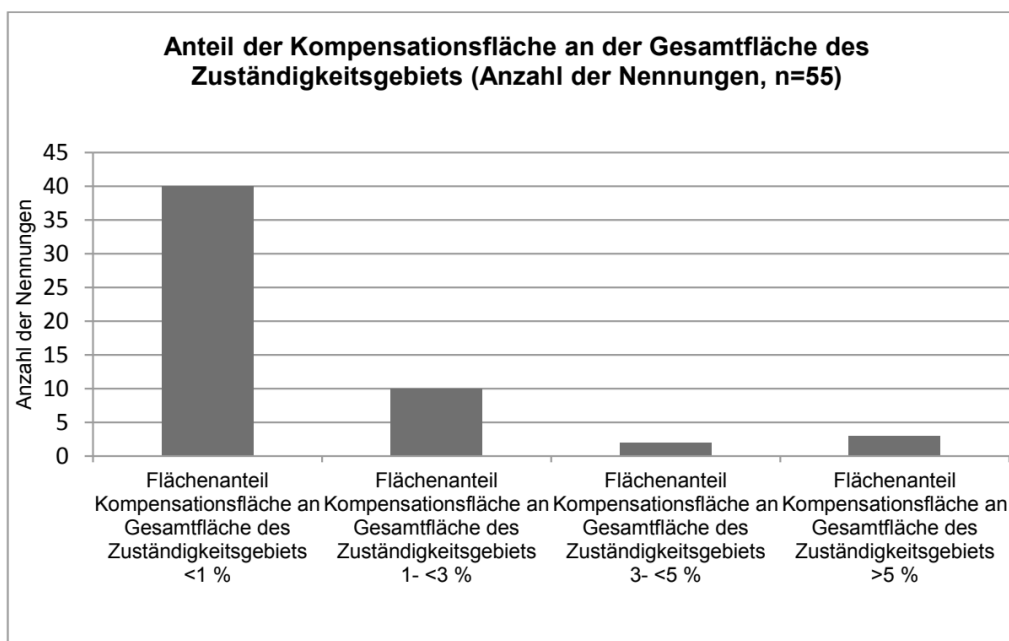


Abbildung 2: Anteil der Kompensationsfläche an der Gesamtfläche der Verwaltungseinheit/des Zuständigkeitsgebiets. (Mengel et al., 2018, S. 196)

Statt die Ersatzzahlung pauschal gleichzustellen, wäre ein differenzierterer Ansatz tragfähiger: Vorhabenträger könnten verpflichtet werden, Realkompensationsmaßnahmen innerhalb eines definierten Zeitraums von beispielsweise zwei Jahren nach Baubeginn nachzuweisen. So könnte schneller gebaut werden, ohne die Pflicht zur realen Ausgleichsleistung aufzugeben. Wer die Frist versäumt, muss dementsprechend mehr zahlen. Zwingend ausgenommen bleiben müssen dabei

Artenschutzbelange: Wo artenschutzrechtliche Verbotstatbestände berührt sind, insbesondere bei europäisch geschützten Arten nach § 44 BNatSchG, muss die Realkompensation vor Baubeginn gesichert sein. Betroffene Arten können nicht warten.

DISKUSSIONSFRAGE

Kann eine staatlich organisierte Ersatzzahlung die ökologische Funktion einer Realkompensation tatsächlich gleichwertig erfüllen?

→ Nur unter sehr engen Voraussetzungen: Die Gelder müssen zeitnah, regional und zweckgebunden eingesetzt werden – das garantiert das Gesetz derzeit nicht. Schlacke spricht von einem verfassungsrechtlich bedenklichen Rückschritt: Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen; eine Gleichstellung, die Realkompensation faktisch abschafft, könnte gegen das daraus ableitbare Verschlechterungsverbot verstoßen (Schlacke 2026, S. 9 f.). Die Rangfolge des BNatSchG bleibt aus gutem Grund bestehen; sie ist kein bürokratisches Hindernis, sondern ökologische Notwendigkeit.

5. Fazit

Die Gleichstellung von Ersatzzahlung und Realkompensation ist nicht per se falsch. In Einzelfällen – bei nachweislich fehlenden Flächen, in städtischen Verdichtungsräumen oder bei zeitkritischen Vorhaben – kann sie ein sinnvolles Instrument sein. Städtische Kontexte verdienen dabei besondere Aufmerksamkeit: Wo Flächen knapp und Eingriffe komplex sind, braucht es differenzierte Lösungen, keine pauschalen Verbote.

In der großen Mehrzahl der Fälle aber ist Realkompensation möglich – und die Praxis zeigt, dass Verzögerungen weniger an fehlenden Flächen liegen als an mangelnder Vorbereitung durch Vorhabenträger und fehlenden digitalen Werkzeugen zur Flächenzuordnung. Wer Kompensationsfragen erst nach Baubeginn klärt, schafft Probleme, die dann als Argument für Ersatzzahlungen herhalten müssen. Die Lösung liegt also nicht in der Gleichstellung, sondern in besserer Vorbereitung, frühzeitiger Flächensicherung und einer konsequenten Digitalisierung der Fachverfahren – dort, wo sie tatsächlich Effizienzgewinne bringt.

Ein differenzierterer Ansatz wäre tragfähiger: Ersatzzahlungen sollten erst nach einem nachgewiesenen Versuch der Realkompensation zulässig sein – und, wo sie anfallen, spürbar höher angesetzt werden als bisher, um den Anreiz zur Realkompensation zu erhalten. Artenschutzrechtliche Belange müssen dabei grundsätzlich ausgenommen bleiben: Betroffene Arten können nicht warten.

Das InfZuG hat das Potenzial, Verfahren sinnvoll zu modernisieren. Dieses Potenzial wird aber dort verschenkt, wo pauschale Ausnahmen die inhaltliche Auseinandersetzung ersetzen und wo Beschleunigung auf Kosten jener Schutzstandards geht, die seit Jahrzehnten das Fundament des deutschen Naturschutzrechts bilden. Prof. Dr. Schlacke spricht von einem „Systemwechsel“: Beschleunigung von Infrastrukturprojekten erhält strukturellen Vorrang vor Umwelt- und Naturschutz – mit verfassungsrechtlich bedenklichen Folgen für Art. 20a GG (Schlacke 2026, S. 9 f.). Beschleunigung und Naturschutz schließen sich nicht aus. Sie erfordern nicht weniger Schutz, sondern nur eines: bessere Vorbereitung.

Literaturverzeichnis

Bundesministerium der Finanzen (27.04.2026). *Investitionen der Länder*. https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finanzen/SVIK/Laender/investitionen-der-laender.html

Bundesrat. (19.12.2025). *Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes*. [Bundesratsdrucksache 780/25]. <https://dserver.bundestag.de/brd/2025/0780-25.pdf>

Deutscher Bundestag. (11.02.2026). *Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes* [Bundestagsdrucksache 21/4099]. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/040/2104099.pdf>

Deutscher Bundestag (März 2026). Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr zu umwelt- und naturschutzrechtlichen Aspekten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw12-pa-verkehr-1146082>

Deutscher Naturschutzring (DNR) (15.12.2025). Gemeinsame Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für ein Infrastruktur-Zukunftsgesetz. <https://www.dnr.de/publikationen/gemeinsame-stellungnahme-zum-referentenentwurf-des-bundesministeriums-fuer-verkehr>

Heß, F. (2026): Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG). Deutscher Bundestag. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1139986/Stellungnahme-Hess.pdf>

Mengel, A., Müller-Pfannenstiel, K., Schwarzer, M., Wulfert, K., Strothmann, T., von Haaren, C., Galler, C., Wickert, J., Pieck, S. & Borkenhagen, J. Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2018). Methodik der Eingriffsregelung im bundesweiten Vergleich. Ergebnisse des gleichnamigen F+E-Vorhabens des Bundesamtes für Naturschutz (FKZ 3510 82 2900).

Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2026): Bericht gemäß § 5 Absatz 2 sowie Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsvereinbarung zum Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG): Initialbericht LuKIFG. Potsdam, März 2026.

Schlacke, S. (25.02.2026). Stellungnahme zu umwelt- und naturschutzrechtlichen Aspekten des Gesetzesentwurfs der Bundesregierung Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes. BT-Drucksache 21/4099. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1149534/Stellungnahme-Prof-Dr-Schlacke.pdf>