

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Kernforderungen des Mittelstands

- Infrastrukturpolitik konsequent an Funktionsfähigkeit, Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit ausrichten.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren verbindlich beschleunigen.
- Verkehr, Energie, Sicherheit und Verteidigung systemisch und intermodal denken.
- Betriebs- und Kostenwirkungen für Unternehmen explizit berücksichtigen.
- CO₂- und Energiekosten für den Mittelstand betriebswirtschaftlich beherrschbar machen.

Allgemein

In der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit beschränkt sich diese Stellungnahme auf die wesentlichen Punkte. Der Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) begrüßt den Referentenentwurf als wichtigen Schritt zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur und zur Beschleunigung von Verfahren. Für eine nachhaltige Standortwirkung muss der Entwurf jedoch über Bauwerke und Genehmigungsprozesse hinausgehen und die betriebliche Realität mittelständischer Unternehmen stärker berücksichtigen.

Marode Infrastrukturen, lange Verfahren und steigende Energie- und CO₂-Kosten beeinträchtigen bereits heute die Wettbewerbsfähigkeit des Mittelstands. Unzuverlässige Verkehrswege und fehlende Planbarkeit führen zu höheren Kosten, Lieferverzögerungen und Investitionszurückhaltung. Infrastrukturpolitik ist damit unmittelbar Standort- und Wirtschaftspolitik.

1. Funktionsfähigkeit vor Ideologie

Das überragende öffentliche Interesse an der Verkehrsinfrastruktur muss auch deren dauerhafte Funktions- und Betriebsfähigkeit umfassen. Der Referentenentwurf setzt klare Prioritäten für Planung und Bau. Für den Mittelstand ist jedoch

entscheidend, dass die Infrastruktur im laufenden Betrieb zuverlässig, leistungsfähig und resilient bleibt. Brückensperrungen oder eingeschränkte Wasserstraßen führen zu Umwegen, Mehrkosten und zusätzlichen CO₂-Emissionen. Der gesetzliche Vorrang sollte deshalb explizit den sicheren und leistungsfähigen Betrieb einschließen. Das würde mehr Planungssicherheit und geringere Betriebsrisiken für Unternehmen bedeuten. Bei einer Ablehnung bestünde das Risiko fortbestehender Störungen und struktureller Standortnachteile.

2. Beschleunigung durch integrierte Baustellenlogistik

Zur weiteren Beschleunigung von Bau- und Ersatzneubauvorhaben sollte die Baustellenlogistik als eigenständiges, zentral koordiniertes Gewerk organisiert werden und nicht fragmentiert als Nebenleistung einzelner Baugewerke erfolgen. Eine integrierte Baustellenlogistik ermöglicht eine bessere Abstimmung der Bauabläufe, die Bündelung von An- und Abtransporten sowie die Reduktion von Verkehrsbelastungen, Emissionen und Stillstandszeiten. Dadurch können Bauzeiten verkürzt und Kostensteigerungen begrenzt werden. Die Bündelung logistischer Leistungen erhöht die praktische Wirksamkeit der im Gesetz vorgesehenen Verfahrensbeschleunigungen und trägt zur Entlastung von Wirtschaft und Verkehr bei.

3. Intermodalität und Systemdenken

Verkehr, Energie, Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit müssen als integriertes Gesamtsystem betrachtet werden. Der Referentenentwurf erkennt diese strategische Verknüpfung an, bleibt in der praktischen Ausgestaltung jedoch überwiegend sektorale. Für den Mittelstand ist ein stärkeres Systemdenken entscheidend, da sich die Wirkung beschleunigter Infrastruktur nicht allein auf der Trasse, sondern insbesondere an den Knotenpunkten entscheidet, an denen Straße, Schiene, Wasserstraße und Energieversorgung zusammenlaufen. Häfen, Terminals und Güterverkehrszentren spielen dabei eine zentrale Rolle für Wertschöpfung und Versorgungssicherheit, werden bislang jedoch nur randständig berücksichtigt. Ein integrierter Ansatz erhöht Resilienz, Flächeneffizienz und Wirtschaftlichkeit. Ohne eine systemische Einbeziehung dieser Knoten besteht die Gefahr, dass infrastrukturelle Beschleunigungen ihre Standortwirkung nicht voll entfalten.

4. Belastbarkeit für den Mittelstand

Infrastrukturpolitik muss die Kostenwirkungen im laufenden Betrieb berücksichtigen. Der Referentenentwurf berücksichtigt zwar die Bau- und Verfahrenskosten, blendet jedoch die Energie-, CO₂- und Betriebskosten weitgehend aus. Baustellenbedingte Umwege erhöhen den Kraftstoffverbrauch, die Emissionen und die Logistikkosten. Nur wirtschaftlich tragfähige Infrastruktur ist nachhaltig. Die Berücksichtigung dieser Aspekte erhöht die Akzeptanz und Investitionsbereitschaft im Mittelstand. Bei einer Ablehnung besteht das Risiko der Überforderung kleiner und mittlerer Unternehmen durch kumulative Kostenbelastungen.

5. Temporäre Ausnahmen von Fahrverboten in Bauphasen

Für die Dauer von Bau- und Ersatzmaßnahmen sollten zeitlich begrenzte, projektbezogene Ausnahmen von Wochenend- und Freitagsfahrverboten für Lastkraftwagen (Lkw) sowie Groß- und Schwertransporte auf definierten Bypass-Strecken ermöglicht werden. Baustellenbedingte Umleitungen führen andernfalls

zu erheblichen Zeitverlusten, zusätzlichen Kosten und CO₂-intensiven Ausweichverkehren. Temporäre Ausnahmen erhöhen die Baugeschwindigkeit, verbessern die Planbarkeit logistischer Abläufe und reduzieren volkswirtschaftliche Folgekosten. Ohne entsprechende Regelungen drohen verlängerte Bauzeiten und zusätzliche Belastungen für Wirtschaft und Verkehr.

6. Groß- und Schwertransporttaugliche Gestaltung elektrifizierter Bahnübergänge

Bei Neu- und Umbauten elektrifizierter Bahnübergänge sollte die temporäre Aushängbarkeit von Oberleitungen für genehmigte Groß- und Schwertransporte planerisch vorgesehen werden. Fehlende Querungsmöglichkeiten führen heute häufig zu weiträumigen Umwegen, zusätzlichen Sperrungen und der Verlagerung von Lasten auf ungeeignete Routen. Eine betrieblich mitgedachte Gestaltung erhöht die Nutzbarkeit bestehender Infrastruktur und verbessert die Effizienz logistischer Abläufe, ohne Abstriche bei der Sicherheit zu erfordern. Andernfalls bleiben betriebliche Engpässe und unnötige Mehrbelastungen bestehen.

7. Träger öffentlicher Belange: Vom „Einvernehmen“ zu „Benehmen“

In vielen Verfahren wird das bisher erforderliche Einvernehmen durch die Herstellung eines Benehmens ersetzt. Träger öffentlicher Belange werden weiterhin gehört und fachlich beteiligt, können Verfahren jedoch nicht mehr einseitig blockieren. Für die Verkehrsinfrastruktur gilt dabei ausdrücklich eine Schutzwiderabwägung zugunsten der Infrastruktur. Diese Systematik berücksichtigt jedoch primär fachliche Belange und lässt eine Lücke bei der Sicherung der betrieblichen Funktionsfähigkeit von Knotenpunkten. Betreiber von Häfen, Terminals, Güterverkehrszentren sowie Energie- und Logistikinfrastruktur sind häufig nicht systemisch eingebunden. Für Bau- und Betriebsphasen sollte daher ergänzend die logistische Funktionsfähigkeit dieser Knoten berücksichtigt werden, da sich dort die Wirkung der Infrastruktur für den Mittelstand entscheidet.

8. Dual Use im Betriebs- und Umsetzungsalltag

Der Referentenentwurf bleibt offen, ob Infrastruktur im Ernstfall tatsächlich nutzbar ist und ob Bauphasen eine gleichzeitige zivile und militärische Nutzung ermöglichen. In der Praxis endet das Dual-Use-Verständnis häufig an der Trasse, während betriebliche Einschränkungen an Knotenpunkten, Umleitungen oder instabile Energieversorgung die Nutzbarkeit erheblich einschränken. Bauphasen blockieren teilweise genau jene Routen, die im Krisenfall benötigt würden. Für den Mittelstand bedeutet Dual Use, dass dieselbe Infrastruktur zivile Lieferketten, industrielle Versorgung und militärische Verlegung zugleich trägt. Fällt sie aus, sind alle gleichermaßen betroffen. Betriebliche Resilienz stärkt daher sowohl die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als auch die sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit.

Schlussbemerkung

Der BVMW unterstützt das Infrastruktur-Zukunftsgesetz als notwendigen Schritt zur Modernisierung und Beschleunigung der Verkehrsinfrastruktur. Damit das Gesetz seine volle Wirkung für Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit und Resilienz entfalten kann, sollten betriebliche, systemische und kostenbezogene Aspekte stärker berücksichtigt werden. Entscheidend ist, dass Beschleunigung nicht an der Trasse endet, sondern sich im Betrieb, an Knotenpunkten und im Zusammenspiel der Verkehrsträger bewährt. Eine solche Ausrichtung stärkt die Planbarkeit für den Mittelstand und erhöht die nachhaltige Standortwirkung der Infrastrukturinvestitionen.

Der Mittelstand. BVMW vertritt mit seinen rund 28.000 Mitglieder in Politik, Medien und Gesellschaft erfolgreich die Interessen des Mittelstands. Mit rund 200 Geschäftsstellen bundesweit und über 85 eigenen Auslandbüros ist der BVMW national sowie international präsent.

Kontakt

Der Mittelstand. BVMW e.V., Politik Inland
Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin
Telefon: + 49 30 533206-0, Telefax: +49 30 533206-50
E-Mail: politik@bvmw.de; Social Media: [@MittelstandBVMW](https://www.mittelstandbvmw.de)