

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

A. Problem und Ziel

Deutschland steht als Wirtschafts- und Mobilitätsstandort vor bedeutenden strukturellen Aufgaben. Der Zustand vieler Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen ist modernisierungsbedürftig. Langwierige Prozesse und Verfahren verzögern dringend notwendige Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten. Dies wirkt sich zunehmend negativ auf Wachstum, Wohlstand und auch auf die gesamtsstaatliche Handlungsfähigkeit aus. Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, für die Daseinsvorsorge, die gesellschaftliche Teilhabe, unser sicherheitspolitisches Fundament und damit für die Verteidigungsfähigkeit und den Schutz von Leib und Leben. Planungs-, und Genehmigungsverfahren müssen zukunftsfähig und hierzu deutlich vereinfacht, digitalisiert und effizienter ausgestaltet werden, damit der bedarfsgerechte Ausbau und Erhalt der Infrastruktur gelingen. Dies gilt sowohl für die Verkehrs- als auch die Energieinfrastruktur.

Zentrales Ziel des Gesetzes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für die Bereiche Verkehr und Energie deutlich zu steigern. Durch Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung lassen sich zukünftig deutlich mehr Verkehrsinfrastrukturvorhaben als bisher planerisch vorbereiten und zur Genehmigungsreife führen. Die Vereinfachung der Verfahrensregelungen trägt mittel- und langfristig zu erheblichen und nachhaltigen volkswirtschaftlichen Effekten und Nutzen bei. Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erfordert, dass das notwendige Baurecht für Unterhaltung, Sanierung, Neu- und Ausbauten zeit- und bedarfsgerecht geschaffen werden kann.

B. Lösung

Mit dem Gesetzentwurf werden wesentliche Verkehrsinfrastrukturen in das überragende öffentliche Interesse gestellt und es wird klargestellt, dass sie der öffentlichen Sicherheit und den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung dienen und einen Schutzgütervorrang genießen. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Auch wird ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen. Dadurch wird die Rechtsanwendung erleichtert. Verfahrensdopplungen im Verkehrsbereich durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung werden gestrafft. Genehmi-

gungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen werden vereinfacht.

Die Umsetzung von vielfältigen Vorgaben des Natur- und Umweltschutzes wird in der Praxisanwendung vereinfacht. Für bestimmte Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse wird für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung verankert. Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflichten werden für weitere Schienenmaßnahmen vereinfacht. Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) wird für Einzelfälle von herausragender Bedeutung für Infrastrukturplanungen in den Bereichen Verkehr, Energie und Verteidigung umgesetzt. Genehmigungsfiktionen und Beherrschungsstellungen vereinfachen die Verfahrensabläufe.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf werden keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund veranlasst. Die Einnahmen aus Ersatzzahlungen nach § 15 Absatz 6a des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) können aktuell noch nicht beziffert werden. Eventuelle Mehrbedarfe des Bundes sind finanziell und stellenmäßig in den jeweiligen Einzelplänen auszugleichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Gesetzentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Aufwände verringern sich durch Online-Einreichungen oder digitale Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverfahren.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht eine geringe Entlastung. Die Autobahn GmbH des Bundes, als Trägerin öffentlicher Aufgaben, wird der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Kap. 3.1). Dies gilt ebenso für die Eisenbahn des Bundes.

IP	Jährliche Sachkosten gesamt in T€	Jährlicher Aufwand pro Fall in T€	Fallzahl	Gesamt- aufwand in T€	Einmalige Sachkosten gesamt in T€	Einmaliger Aufwand pro Fall in T€
0	0	-8,73	15	-130,94	0	0

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene ist durch die gesetzlichen Maßnahmen eine Entlastung zu erwarten. Arbeitsumfang und Durchlaufzeiten werden reduziert.

Im Besonderen die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzgütervorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit Gesetzeskraft wird die Planung und Genehmigung der Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der vorbereitenden Maßnahmen von Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in noch nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Infolgedessen ist zu erwarten, dass sich Projekte weniger häufig verzögern und Kostensteigerungen geringer ausfallen. Die Entlastung ist vorgabenspezifisch noch genauer zu beziffern.

Auf Bundesebene ergeben sich folgende Erfüllungsaufwände der Verwaltung:

	Jährliche Personal- kosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungs- aufwand in T€	Einmalige Personal- kosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungs- aufwand in T€
Summe in T€	-5.556	-4.728	-10.283	302	0	302
davon Bund	-4.452	-4.726	-9.178	269	0	269
davon Land	-1.100	0	-1.100	33	0	33
davon Kom- mune	-3,5	-1,3	-4,8	0,0	0,0	0,0

F. Weitere Kosten

Es werden keine weiteren Kosten erwartet. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 11. Februar 2026

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Julia Klöckner
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundestagspräsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 1061. Sitzung am 30. Januar 2026 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Merz

Anlage 1

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

I n h a l t s ü b e r s i c h t

Artikel 1	Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
Artikel 2	Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
Artikel 3	Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes
Artikel 4	Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
Artikel 5	Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Artikel 6	Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Artikel 7	Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes
Artikel 8	Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes
Artikel 9	Änderung des Luftverkehrsgesetzes
Artikel 10	Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes
Artikel 11	Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes
Artikel 12	Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
Artikel 13	Änderung des Raumordnungsgesetzes
Artikel 14	Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes
Artikel 15	Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
Artikel 16	Änderung des Atomgesetzes
Artikel 17	Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes
Artikel 18	Änderung der Deponieverordnung
Artikel 19	Inkrafttreten

Artikel 1**Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2a in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In § 5 Absatz 2 Satz 6 und Absatz 5 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

3. § 11a wird gestrichen.
4. In § 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a wird nach der Angabe „Bundesstraßen“ die Angabe „in der Baulast des Bundes“ eingefügt.
5. § 17 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben.“
6. § 18 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1a wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „Oberleitung“ die Angabe „oder Stromschiene“ und nach der Angabe „notwendiger“ die Angabe „Bahnstromschaltanlagen und“ eingefügt.
 - bbb) In Nummer 2 wird nach der Angabe „European Rail Traffic Management System (ERTMS),“ die Angabe „einschließlich dafür notwendiger Anpassungen von Bahnübergängen, soweit die Vorgaben des § 11 beachtet werden,“ eingefügt.
 - ccc) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. den barrierefreien Umbau, die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, den Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung und die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von Zuwegungen,“
 - ddd) In Nummer 6 wird die Angabe „3 000 Meter.“ durch die Angabe „3 000 Meter,“ ersetzt.
 - eee) Nach Nummer 6 werden die folgenden Nummern 7 bis 9 eingefügt:

„7. den Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
8. die Änderung von Durchlässen sowie
9. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege.“
 - bb) Satz 2 wird durch den folgenden Satz 2 ersetzt:

„Für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt.“
 - cc) In Satz 6 wird die Angabe „vom 26. September 2002“ durch die Angabe „vom 14. August 2013“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden, wenn

 1. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und
 2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 17 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen

zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 18e gilt entsprechend.“

7. § 18a wird durch den folgenden § 18a ersetzt:

„§ 18a

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten die §§ 27a, 27b, 27c und 72 bis 73c des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie die §§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und nach § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

(3) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen dessen Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

8. Die §§ 18b und 18c werden gestrichen.
9. § 18d wird durch den folgenden § 18d ersetzt:

„§ 18d

Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

10. § 18e wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

- b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung

des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

11. § 18f wird durch den folgenden § 18f ersetzt:

„§ 18f

Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie

Bei dem Bau oder der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“

12. § 19 Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu deren Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

13. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren ist innerhalb von vier Jahren abzuschließen, wenn das Vorhaben

1. auf den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender oder fehlender Verbindungen nach Anlage 3 gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde oder Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse anderer Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, zu beachten. Vorhaben nach Satz 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist von militärischer Relevanz und daher als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

- b) In Absatz 2 wird jeweils die Angabe „§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

14. § 20a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

- b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
15. In § 20b Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
16. In § 21 Absatz 1a Satz 1 wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
17. § 26 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und des Personals werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales erlassen.“
 - d) In Absatz 4 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - e) In Absatz 8 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
18. In § 27 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
19. § 38 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) Die Absätze 8 und 10 werden gestrichen.
 - c) Absatz 11 wird zu Absatz 8.
 - d) Absatz 12 wird durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

„(9) Vor dem ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats] beantragte Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung weitergeführt.“
 - e) Absatz 13 wird zu Absatz 10.
20. § 39 wird gestrichen.

21. Anlage 1 wird durch die folgende Anlage 1 ersetzt:

„Anlage 1
(zu § 18e Absatz 1)

Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

Vorbemerkung:

Im Sinne der Anlage bedeuten

1. ABS: Ausbaustrecke,
2. NBS: Neubaustrecke.

Zu den Schienenwegen gehören auch die für den Betrieb von Schienenwegen notwendigen Anlagen. Die Schienenwege beginnen und enden jeweils an dem Knotenpunkt, an dem sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Berlin – Dresden
3	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
4	ABS/NBS Leipzig – Dresden
5	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
6	ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL
7	ABS Köln – Aachen
8	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier
9	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
10	ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A/ – Simbach – Grenze D/A
11	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
12	ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
13	ABS München – Lindau – Grenze D/A
14	Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock
15	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
16	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle
17	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München

Lfd. Nr.	Bezeichnung
18	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda
19	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau
20	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F
21	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover
22	Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ
23	Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden
24	Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm
25	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A
26	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden
27	ABS Nürnberg – Passau
28	ABS/NBS Paderborn – Halle
29	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ
30	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster
31	ABS Angermünde – Grenze D/PL
32	ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
33	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)
34	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen
35	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
36	NBS Dresden – Grenze D/CZ
37	ABS Leipzig – Chemnitz
38	ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
39	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz
40	ABS Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz – Grenze D/PL
41	ABS Leipzig – Falkenberg – Cottbus – Forst (Lausitz)
42	ABS Graustein – Spreewitz
43	ABS Cottbus – Guben – Grenze D/PL
44	ABS Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
45	ABS Naumburg – Halle
46	ABS Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg
47	ABS Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera
48	S 11-Ergänzungspaket
49	ABS Köln – Mönchengladbach
50	S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“.

22. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage 3
(zu § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“.

b) Die Spalte der Tabelle mit der Überschrift „TEN-V-Kernnetzkorridor“ wird gestrichen.

23. Anlage 4 wird gestrichen.

Artikel 2

Änderung des Bundesschienenwegesausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegesausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Dies gilt insbesondere für den Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt sowie für folgende Vorhaben und Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege:

1. Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr, deren Finanzierung ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt,
2. Vorhaben, die in Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795), das durch Artikel 9 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, bezeichnet sind,
3. mehrere Schienenwegabschnitte übergreifende Maßnahmen zur Änderung, Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung von Betriebsanlagen, die mindestens einen nach § 55 Absatz 1 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes als überlastet erklärten Schienenweg umfassen,
4. Maßnahmen zur Digitalisierung von Schienenwegen und Schienenknoten, soweit das Unionsrecht eine Pflicht zur durchgehenden Ausrüstung der Schienenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem vorschreibt, sowie

5. Maßnahmen zur Herstellung des Transformatorennetzes nach § 53b Absatz 2 Satz 1 des Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch ... des Gesetzes vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle der letzten Änderung] geändert worden ist.“
2. In § 3 Absatz 3, § 4 Absatz 1 Satz 1, § 5 Satz 1, den §§ 7, 11a Absatz 4 Satz 5 und 7, Absatz 8 Satz 3 sowie § 11c Absatz 1 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Absatz 1 Satz 3 und § 8 Absatz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. § 12 wird durch den folgenden § 12 ersetzt:

„§ 12

(1) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen. Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung entstehen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).

(2) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen. Die Kosten werden wie folgt geteilt:

1. im Verhältnis 50 zu 50, wenn bei getrennter Durchführung die jeweilige Änderung durch einen der beiden Beteiligten die Erneuerung der Überführung zur Folge hätte, oder
2. im Verhältnis 90 zu 10, wenn die Änderung nur eines Beteiligten die Erneuerung der Überführung zur Folge hätte; dieser Beteiligte trägt 90 Prozent der Kosten.

Es gilt Absatz 1 Satz 2. Die Kosten werden ohne Vorteilsausgleich getragen, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient.“

3. § 15 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird die Angabe „Nr. 1 oder 2“ durch die Angabe „oder 2“ ersetzt.
 - b) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient und beide Beteiligten eine Änderung verlangen, hat jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.“
4. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

5. § 20 wird durch den folgenden § 20 ersetzt:

„§ 20

§ 13 Absatz 2 Satz 2 kommt nicht zur Anwendung für Maßnahmen, über die die Beteiligten nach § 1 Absatz 6 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vor dem 1. Januar 2022 eine Vereinbarung getroffen haben. Für Vereinbarungen, die bis zu drei Monate nach dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung.“

Artikel 4

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Die Absicht der Einziehung ist drei Monate vorher nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Von einer Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Teilstrecken in den in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht worden sind oder Teilstrecken im Zusammenhang mit Änderungen von unwesentlicher Bedeutung (§ 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes) eingezogen werden sollen. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Rechnungsjahres ausgesprochen und drei Monate vorher angekündigt werden.“

- b) Absatz 6 Satz 6 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die Entscheidung ist nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu geben.“

2. § 3 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange der Menschen mit Behinderungen und der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Der Bau oder Ausbau einer Rastanlage und der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sollen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut und unterhalten werden, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“

3. § 4 wird durch den folgenden § 4 ersetzt:

„§ 4

Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch das Fernstraßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht.“

4. In § 5 Absatz 4 Satz 4 und § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
5. Nach § 6 Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:
- „(5) Die Kosten der Vermessung und Abmarkung eines Grundstücks, dessen Eigentum nach Absatz 1 oder nach Absatz 1b Satz 1 oder Satz 2 übergeht, trägt der neue Träger der Straßenbaulast.“
6. In § 8 Absatz 3 Satz 3 und 5 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
7. § 9a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:
- „(1) Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plan-genehmigungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu einer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.“
- b) In Absatz 3 Satz 1, 4 und 5 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
8. In § 13b in der Angabe von Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
9. In § 15 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
10. § 16 wird durch den folgenden § 16 ersetzt:

„§ 16

Planungen

(1) Das Fernstraßen-Bundesamt bestätigt den Vorschlag des Trägers des Vorhabens für die Planung und Linienführung einer Bundesfernstraße (Linienbestätigung). Dies gilt nicht für den Neubau von Ortsumgehungen. Eine Ortsumgehung ist der Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient. Für die Linienbestätigung bedarf es keines förmlichen Verwaltungsverfahrens, insbesondere keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

(2) Der Träger des Vorhabens berücksichtigt bei seinem Vorschlag die von der Planung berührten öffentlichen Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen und der Raumverträglichkeit.

(3) Wenn Ortsplanungen oder Landesplanungen die Änderung bestehender oder die Schaffung neuer Bundesfernstraßen zur Folge haben können, ist die zuständige Straßenbaubehörde des Landes oder das Fern-

straßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, zu beteiligen. Sie haben die Belange der Bundesfernstraßen in dem Verfahren zu vertreten. Bundesplanungen haben grundsätzlich Vorrang vor Orts- und Landesplanungen.“

11. § 16a Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, solche Vorarbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar bekannt zu geben oder nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen.“

12. § 17 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden, wenn

1. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und
2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 16a bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, dass ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen ist. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 17e gilt entsprechend.“

13. § 17a wird durch den folgenden § 17a ersetzt:

„§ 17a

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten die §§ 27a, 27b, 27c und 72 bis 73c des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe des Absatzes 2.

(2) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73c Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.“

14. § 17b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „die §§ 74 und 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

- b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die §§ 48 bis 51 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden auf Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde keine Anwendung.“

- c) Absatz 3 wird gestrichen.

- d) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Die oberste Landesstraßenbaubehörde stellt den Plan fest, erteilt die Plangenehmigung und trifft die Entscheidung nach § 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit sich aus den Absätzen 5 bis 7 sowie aus § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, Absatz 2 und 3 und § 3 Absatz 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes keine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde und Plangenehmigungsbehörde ergibt. Bei Entscheidungen nach Satz 1 tritt an die Stelle einer gesetzlich angeordneten Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens eine Pflicht zur Benehmenserstellung. Bestehen zwischen der obersten Landesstraßenbaubehörde oder dem Fernstraßen-Bundesamt, die den Plan im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten feststellen, und einer Bundesbehörde Meinungsverschiedenheiten, so ist vor der Planfeststellung die Weisung des Bundesministeriums für Verkehr einzuholen.“

15. In § 17b Absatz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
16. § 17c wird gestrichen.
17. § 17d wird durch den folgenden § 17d ersetzt:

„§ 17d

Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Fall des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

18. § 17e wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Anlage 1“ durch die Angabe „Anlage“ ersetzt.

- b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

- c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens aus-

gesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

19. § 17g wird gestrichen.

20. § 17i wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren ist innerhalb von vier Jahren abzuschließen, wenn das Vorhaben

1. im Abschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rødby gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III zu der Verordnung (EU) 2024/1679 gelegen ist und wenn seine geschätzten Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde oder der Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse anderer Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, zu beachten.“

b) In Absatz 2 wird jeweils die Angabe „nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

21. § 17j wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

22. In § 17k in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

23. In § 18f Absatz 1a wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

24. In § 22 Absatz 1, 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 3 sowie § 23a Absatz 1 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

25. § 24 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 17c“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

b) In Absatz 11 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

c) Die Absätze 13 bis 16 werden durch die folgenden Absätze 13 bis 15 ersetzt:

„(13) Abweichend von § 23a Absatz 2 gelten für Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung verwaltet werden, für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für die Entscheidungen nach § 8 Absatz 1, 2, 2a, 6 und 7a, § 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 die landesrechtlichen Regelungen längstens bis zum 31. Dezember 2026 fort.“

(14) § 3 Absatz 1a und 1b ist nicht auf den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren oder das Plangenehmigungsverfahren vor dem 1. Januar 2024 eingeleitet worden ist.

(15) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis zum 31. Dezember 2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, soweit das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

26. Die Überschrift der Anlage 1 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage (zu § 17e Absatz 1)“.

27. Anlage 2 wird gestrichen.

Artikel 5

Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Das Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird durch den folgenden § 1 ersetzt:

„§ 1

(1) Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestätigung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.

(3) Der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße liegt im überragenden öffentlichen Interesse, dient der öffentlichen Sicherheit und ist von militärischer Relevanz, wenn

1. die Bundesfernstraße in der Anlage in der Spalte Dringlichkeit mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung gekennzeichnet ist,
2. der Bau einer Bundesautobahn in der Anlage in der Spalte Bauziel als Neubau festgelegt ist oder
3. der Bau einer Bundesstraße in der Anlage in der Spalte Bauziel als vierstreifiger Neubau festgelegt ist.

Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen. Für Vorhaben nach Satz 1 Nummer 2 oder 3, die in der Anlage in der Spalte Dringlichkeit mit dem Kriterium Weiterer Bedarf mit Planungsrecht gekennzeichnet sind, gelten die Sätze 1 und 2 nur, wenn diese Vorhaben von militärischer Relevanz sind.“

2. In § 4 Satz 1, § 5 Absatz 1 Satz 1 und § 7 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
3. Die Überschrift der Anlage 1 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage

(zu § 1 Absatz 1 Satz 2)

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“.

4. Anlage 2 wird gestrichen.

Artikel 6

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 7 und § 2 Absatz 1 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In § 5 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
3. Nach § 8 Absatz 1 Satz 5 wird der folgende Satz eingefügt:

„Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen, liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit, wenn

 1. die Schifffahrtsanlage nicht gesperrt werden kann und ihr Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Gefährdung der Sicherheit bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann oder
 2. das Versagen der Schifffahrtsanlage oder ihr Ausfall die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehrlicher Relevanz unterbrechen oder maßgeblich beeinträchtigen kann.“
4. In § 13 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
5. § 14 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der zuständigen Landesbehörde und der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn

1. Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern und
2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die nach § 14b Absatz 1 Nummer 1 zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer we-

sentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist den anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit Maßnahmen durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ist ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung eines mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 14e gilt entsprechend.“

- b) Nach Absatz 3 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Eine Verlängerung dieser Frist ist ausgeschlossen. Wird das Einvernehmen nicht innerhalb dieser Frist ausdrücklich verweigert, gilt es als erteilt. Für eine vorläufige Anordnung kann die Planfeststellungsbehörde eine kürzere Frist bestimmen; die Sätze 3 und 4 gelten entsprechend.“

6. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

„§ 14a

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten die §§ 27a, 27b, 27c und 72 bis 73c des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der Absätze 2 und 3. Das Gleiche gilt für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 58, 59 sowie 62 und 63 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

(3) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen dessen Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

7. § 14b wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „(1)“ wird gestrichen.

- bb) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „gilt § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „gelten die §§ 74 und 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

bbb) In Nummer 5 wird die Angabe „§ 75 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

- b) Die Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

8. § 14c wird gestrichen.

9. § 14d wird durch den folgenden § 14d ersetzt:

„§ 14d

Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

10. § 14e wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

- b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden. Die Sätze 1 bis 6 gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens.“

11. § 15 Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Sobald der Plan ausgelegt ist oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

12. § 16 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu geben.“

13. § 17 wird gestrichen.

14. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren ist innerhalb von vier Jahren abzuschließen, wenn das Vorhaben

1. auf den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender oder fehlender Verbindungen nach Anlage 3 gelegen ist oder

2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III zu der Verordnung (EU) 2024/1679 gelegen ist und seine geschätzten Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Planfeststellungsbehörde. Die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse anderer Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, zu beachten. Vorhaben nach Satz 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist von militärischer Relevanz und daher als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

- b) In Absatz 2 wird jeweils die Angabe „nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
 - c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
15. § 18a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“
 - b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
16. In § 18b in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
17. § 20 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1a Satz 1 wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
 - b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 8 eingefügt:

„(8) Die Absätze 1 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Die in den Absätzen 2 und 4 genannten Fristen gelten nicht. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“
18. In § 27 Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
19. In § 34 Absatz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
20. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „§ 75 Absatz 2 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 4 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
21. § 41 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 5a wird der folgende Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Bei Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit Eisenbahnen des Bundes, Bundesautobahnen oder Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden in den Fällen des Absatzes 5 die Kosten ohne Vorteilsausgleich hälftig geteilt. Eine Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten nach § 42 Absatz 2 Satz 3 findet nicht statt.“

- b) In Absatz 7 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
22. In § 42 Absatz 4a Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
23. In § 45 Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat“ ersetzt.
24. § 46 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
25. In § 51 Absatz 3 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
26. § 56 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen.
- b) Absatz 9 wird durch die folgenden Absätze 9 und 10 ersetzt:
- „(9) Für Kreuzungsvereinbarungen, die bis einschließlich ... [einsetzen: drei Monate nach Verkündung dieses Gesetzes] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung.
- (10) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] beantragte Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“
27. Anlage 3 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:
- „Anlage 3
(zu § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“.
- b) Die Spalte der Tabelle mit der Überschrift „TEN-V-Kernnetzkorridor“ wird gestrichen.
28. Anlage 4 wird gestrichen.

Artikel 7

Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes

Das Bundeswasserstraßenausbaugesetz vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:
„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“
2. In § 4 Satz 1, § 5 Absatz 1 und § 6 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

Das Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
2. In § 19 Absatz 3 wird die Angabe „im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden“ gestrichen.
3. § 45l wird durch den folgenden § 45l ersetzt:

„§ 45l

Zuständigkeit im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat, dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit von Bundesbehörden im Geschäftsbereich der genannten Bundesministerien für die Durchführung der Vorschriften dieses Abschnitts und der auf Grund des § 23 für Meeresgewässer erlassenen Vorschriften im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels sowie das Zusammenwirken von Bundesbehörden bei der Durchführung dieser Vorschriften in diesem Bereich zu regeln.“

4. In § 50 Absatz 4a Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
5. In § 62 Absatz 4 Nummer 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
6. In § 62a Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nuk-

leare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft“ durch die Angabe „Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat“ ersetzt.

Artikel 9

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3a Absatz 2, § 10 Absatz 3, § 10b Absatz 3 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In § 9 Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
3. In § 10c in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. § 12 Absatz 3 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Absatz 2 Satz 2 bis 7 gilt entsprechend.“
5. In § 14 Absatz 1 wird die Angabe „§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 2 Satz 2 bis 6 und Absatz 4“ ersetzt.
6. In § 17 Satz 2 wird die Angabe „§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 2 Satz 2 bis 6 und Absatz 4“ ersetzt.
7. In § 18a Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
8. § 26a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
9. In § 27a Absatz 2 Satz 1, § 27d Absatz 1, 1a, 1b und 4 Satz 1 und 3, § 27f Absatz 1, 4 Satz 1 und 3 und Absatz 5 und § 30 Absatz 3 Satz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
10. In § 30a Absatz 2 Satz 2 wird nach der Angabe „Bundesministerium“ die Angabe „der Verteidigung“ eingefügt.
11. § 31 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz, den Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft und den Verordnungen der Europäischen Union werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesministerium für Verkehr oder von einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen.“
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Nummer 4b werden die folgenden Nummern 4c bis 4f eingefügt:
„4c. im Bereich der Vorfeldkontrolldienste

- a) gemäß Anhang III ADR.OR.F.005 Buchstabe a und b zu der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 die Entgegennahme von Erklärungen und Benachrichtigungen von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind, wobei Organisationen im Sinne von ADR.OR.F.005 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 auch zugelassene Anbieter von Flugverkehrsdiensten sind, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;
- b) die Aufsicht über die Organisationen, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;
- 4d. die Aufsicht über die Flugplätze und Flugplatzbetreiber sowie damit befasste Personen gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014;
- 4e. die Befreiung eines Flugplatzes von der Verpflichtung, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen, gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804;
- 4f. die Prüfung der Anträge von Flugplätzen auf Ausnahmen von den Anforderungen in Artikel 34 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe g gemäß Artikel 34 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679;“.
- bb) In Nummer 11a Buchstabe b wird die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist;“ ersetzt.
- cc) In Nummer 12 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- dd) In Nummer 18 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- c) In Absatz 2a wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 12. In § 31a wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 13. § 31b wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 1 und 3 und Absatz 6 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
- 14. In § 31c Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 15. § 31d wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 3 wird die Angabe „den Bundesminister der Verteidigung,“ durch die Angabe „das Bundesministerium der Verteidigung,“ ersetzt.
 - bb) In Satz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 16. In § 31e Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

17. § 31f wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1, 3 Satz 2 und Absatz 3a wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.

18. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - cc) In Satz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
 - dd) In Satz 5 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
 - ee) In Satz 6 wird die Angabe „Bundesministerium des Innern und für Heimat“ durch die Angabe „Bundesministerium des Innern“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- d) In Absatz 4 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- e) In Absatz 4a Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- f) Absatz 4b wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Bildung und Forschung“ durch die Angabe „Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend“ ersetzt.
- g) In Absatz 4c Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- h) In Absatz 5 Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- i) In Absatz 5a wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- j) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

- bb) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

19. § 32a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

20. In § 32d Satz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.

21. § 57 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“, die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
- b) In Absatz 5 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ ersetzt.
- c) In Absatz 7 Satz 2 und 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ ersetzt.

22. In § 57a Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“, die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.

23. § 57c wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“, die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“, die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.

24. In § 63 Nummer 1 und 2 und § 70 Absatz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
25. § 73 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Satz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 10

Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes

Das Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 15 Absatz 6 wird der folgende Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Für verkehrliche Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, und für die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben stehen Ersatzzahlungen nach Absatz 6 und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 Satz 3 und 4 gleichrangig zur Verfügung. Dies betrifft insbesondere die Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Fernstraßenausbaugesetzes, § 8 Absatz 1 Satz 6 und § 18 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes. Satz 1 gilt entsprechend für Vorhaben nach § 1 Absatz 1 des Telekommunikationsgesetzes. Die jeweils zuständigen Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes können ihre Verpflichtung zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch Ersatzzahlung an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine durch dieses zu bestimmende Stelle erfüllen. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit kann sich bei der Bewirtschaftung der Mittel sowie bei der Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Aufwertungsmaßnahmen Dritter bedienen. Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach der Bundeskompensationsverordnung.“

2. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen oder, soweit eine Ersatzzahlung zu leisten ist, Angaben zur Berechnung und Höhe.“

- bb) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die zuständige Behörde kann die Vorlage von Gutachten verlangen, soweit dies zur Beurteilung der Auswirkungen des Eingriffs und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder zur Beurteilung der Berechnung und Höhe einer Ersatzzahlung erforderlich ist.“

- b) Nach Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:
„Dies gilt nicht für Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a.“
- c) Nach Absatz 6 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:
„In das Verzeichnis sind auch die durch Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a finanzierten Maßnahmen sowie die Höhe und Empfänger der jeweiligen Ersatzgeldleistungen aufzunehmen. Zuständig für die Übermittlung an die für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständige Stelle ist das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle.“
- d) Nach Absatz 7 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:
„In den Fällen des § 15 Absatz 6a stellt die zuständige Behörde lediglich die Leistung der Zahlung fest.“
- e) Nach Absatz 9 Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:
„Soweit die Kompensation durch Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a erfolgt, finden die Sätze 1 bis 3 keine Anwendung; die Verpflichtung des Verursachers gilt mit Zahlung als erfüllt.“
- f) Absatz 10 wird durch den folgenden Absatz 10 ersetzt:
„(10) Handelt es sich bei einem Eingriff um ein Vorhaben, das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, so muss das Verfahren, in dem Entscheidungen nach § 15 Absatz 1 bis 5 getroffen werden, den Anforderungen des genannten Gesetzes entsprechen. Zusätzlich zu den nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehenen Unterlagen sollen auch die Angaben zur Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a gemacht werden, soweit diese für die Beurteilung der Umweltauswirkungen erheblich sind.“
3. Nach § 74 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:
„(7) Die §§ 15 und 17 in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung finden weiterhin Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft,
1. deren Zulassung vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] bei einer zuständigen Behörde beantragt wurde,
 2. deren Anzeige vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] erfolgt ist oder
 3. bei denen die Durchführung durch eine Behörde vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] begonnen wurde.
- Satz 1 gilt entsprechend für Eingriffe, bei denen vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] durch die zuständige Behörde
1. das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht nach § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften eingeleitet wurde,
 2. das Verfahren zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 15 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften eingeleitet wurde oder
 3. der UVP-Bericht durch den Vorhabenträger nach § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt wurde.
- Abweichend von den Sätzen 1 und 2 kann die Anwendung von § 15 Absatz 6a sowie § 17 in der ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 2 dieses Gesetzes] geltenden Fassung auf Antrag des Verursachers erfolgen.“

Artikel 11

Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes

Das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 27b wird durch die folgende Angabe ersetzt:
„§ 27b Auslegung von Dokumenten“.
 - b) Nach der Angabe zu § 72 wird die folgende Angabe eingefügt:
„§ 72a Einreichung des Plans“.
 - c) Nach der Angabe zu § 73 wird die folgende Angabe eingefügt:
„§ 73a Behördenbeteiligung
§ 73b Erörterungstermin
§ 73c Planänderung im Verfahren“.
 - d) Die Angabe zu § 74 wird durch die folgende Angabe ersetzt:
„§ 74 Planfeststellungsbeschluss
§ 74a Plangenehmigung
§ 74b Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung“.
 - e) Nach der Angabe zu § 75 wird die folgende Angabe eingefügt:
„§ 75a Außerkrafttreten des Plans“.
 - f) Nach der Angabe zu § 102a wird die folgende Angabe eingefügt:
„§ 102b Übergangsvorschrift zu den §§ 72 bis 78“.
2. § 27a wird durch den folgenden § 27a ersetzt:

„§ 27a

Bekanntmachung im Internet

(1) Ist durch Rechtsvorschrift eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung angeordnet, so ist diese dadurch zu bewirken, dass der Inhalt der Bekanntmachung auf einer Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht wird. Zusätzlich erfolgt eine Veröffentlichung im elektronischen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers. Soweit durch Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist, ist für die Einhaltung einer vorgeschriebenen Frist die Veröffentlichung im Internet nach Satz 1 maßgeblich.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn eine Veröffentlichung im Internet, insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich ist. In diesen Fällen ist die Bekanntmachung auf eine andere Weise zu bewirken. Abweichend von Absatz 1 Satz 3 ist für die Einhaltung einer vorgeschriebenen Frist die Bekanntmachung auf diese Weise maßgeblich.“

3. § 27b wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 27b

Auslegung von Dokumenten“.

- b) Die Absätze 1 und 2 werden durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Ist durch Rechtsvorschrift die Auslegung von Dokumenten zur Einsicht angeordnet, so erfolgt sie dadurch, dass die Dokumente auf einer Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht werden. Ist eine Veröffentlichung der auszulegenden Dokumente im Internet, insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich, erfolgt die angeordnete Auslegung zur Einsicht durch eine andere Zugangsmöglichkeit.

(2) In der Bekanntmachung der Auslegung sind anzugeben:

1. der Zeitraum der Auslegung,
2. die Internetseite, auf der die Veröffentlichung erfolgt, und
3. im Falle des Absatzes 1 Satz 2 die Art und der Ort der anderen Zugangsmöglichkeit.“

- c) In Absatz 4 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „auszulegenden“ gestrichen.

4. § 30 wird durch den folgenden § 30 ersetzt:

„§ 30

Geheimhaltung

Die Beteiligten haben Anspruch darauf, dass ihre Geheimnisse, insbesondere die zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnisse sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und sonstige geheimhaltungsbedürftige Daten, die Teile einer Infrastruktur betreffen, die durch Rechtsvorschrift als Kritische Infrastruktur bestimmt worden sind und nachweislich besonders schutzbedürftig und für die Funktionsfähigkeit der Kritischen Infrastruktur maßgeblich sind, von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.“

5. § 72 Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Mitteilung nach § 17 Absatz 2 Satz 2 und die Aufforderung nach § 17 Absatz 4 Satz 2 sind im Planfeststellungsverfahren öffentlich bekannt zu machen.“

6. Nach § 72 wird der folgende § 72a eingefügt:

„§ 72a

Einreichung des Plans

(1) Der Träger des Vorhabens hat den vollständigen Plan bei der Planfeststellungsbehörde elektronisch einzureichen. Die Anforderungen an den Geheim- und Sabotageschutz sind zu beachten.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann festlegen, dass der Plan über eine von ihr oder ihrem Verwaltungsträger zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist und diese Grundlage für die durchzuführende Behördenbeteiligung, das durchzuführende Anhörungsverfahren und die weiteren durchzuführenden Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten ist.

(3) Die Planfeststellungsbehörde bestimmt die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch und an die Datenplattform sowie die Art und den Umfang der einzureichenden Dokumente. Ist die in den Vorschriften dieses Abschnitts vorgesehene elektronische Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich, bestimmt die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen.“

7. § 73 wird durch den folgenden § 73 ersetzt:

„§ 73

Anhörungsverfahren

(1) Die Planfeststellungsbehörde legt den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang und für die Dauer von einem Monat zur Einsicht aus. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Auslegung an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, wird diesem eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Auf eine Auslegung kann verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen und die Vereinigungen nach Absatz 3 Satz 5 bekannt sind und ihnen innerhalb einer angemessenen Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan anderweitig elektronisch einzusehen; Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Bei der Planfeststellungsbehörde können bis zu sechs Wochen ab der Auslegung des Plans Einwendungen gegen den Plan elektronisch erhoben oder Stellungnahmen elektronisch abgegeben werden durch

1. Betroffene und
2. Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 einzulegen.

Ist die elektronische Erhebung oder Abgabe im Einzelfall nicht zumutbar, stellt die Planfeststellungsbehörde auf Verlangen eine andere Weise zur Verfügung. Im Falle des Absatzes 1 Satz 3 bestimmt die Planfeststellungsbehörde eine angemessene Einwendungsfrist. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist bei der Information über die Dauer der Einwendungsfrist nach Satz 3 hinzuweisen.

(3) Die Planfeststellungsbehörde macht die Auslegung des Plans vorher öffentlich bekannt. In der Bekanntmachung weist sie darauf hin, dass

1. etwaige Einwendungen von Betroffenen bei der Planfeststellungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch zu erheben sind,
2. Stellungnahmen von Vereinigungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bei der Planfeststellungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch abzugeben sind,
3. im Falle der Unzumutbarkeit einer elektronischen Erhebung oder Abgabe im Einzelfall auf Verlangen eine andere Weise zur Verfügung gestellt wird,
4. mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen,
5. bei Ausbleiben eines Beteiligten in einem Erörterungstermin auch ohne ihn verhandelt werden kann,
6. die Personen, die Einwendungen erhoben haben, oder die Vereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, von dem Erörterungstermin durch Information auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde benachrichtigt werden können,
7. die Zustellung der Entscheidung über die Einwendungen und Stellungnahmen auch durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen kann und
8. während der Dauer der Anhörung einem Beteiligten auf dessen Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit von der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt wird.“

8. Nach § 73 werden die folgenden §§ 73a bis 73c eingefügt:

„§ 73a

Behördenbeteiligung

(1) Mit Auslegung des Plans fordert die Planfeststellungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, elektronisch zur Stellungnahme auf.

(2) Die Behörden haben ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Planfeststellungsbehörde festzusetzenden Frist elektronisch abzugeben. Die Frist darf drei Monate nicht überschreiten. Stellungnahmen, die nach Ablauf der Frist nach Satz 1 eingehen, sind zu berücksichtigen, wenn der Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Belange bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind. Im Übrigen können sie berücksichtigt werden.

(3) Eine in mehreren Aufgabenbereichen betroffene Behörde hat eine inhaltlich einheitliche Stellungnahme abzugeben.

§ 73b

Erörterungstermin

(1) Nach Ablauf der Einwendungsfrist kann die Planfeststellungsbehörde einen Erörterungstermin durchführen, sofern sie diesen für erforderlich hält, weil dadurch eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist ab.

(2) Die Planfeststellungsbehörde macht einen Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher öffentlich bekannt. Die Bekanntmachung über die Durchführung eines Erörterungstermins soll mit der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 3 Satz 1 verbunden werden.

(3) Gegenstand eines Erörterungstermins sind die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen von Betroffenen nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 sowie die Stellungnahmen der Behörden nach § 73a zu dem Plan. Berechtigt zur Teilnahme am Erörterungstermin sind

1. der Träger des Vorhabens,
2. die Behörden nach § 73a,
3. die Betroffenen sowie
4. diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Kreis der Teilnehmenden bestimmen.

(4) Die Planfeststellungsbehörde kann die Erörterung ganz oder teilweise durch digitale Formate nach § 27c ersetzen. § 27c Absatz 1 Nummer 2 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Erörterungstermin auch ohne Einwilligung der zur Teilnahme Berechtigten durch eine Video- oder Telefonkonferenz ersetzt werden kann. Die Planfeststellungsbehörde informiert im Falle des Satzes 2 auf ihrer Internetseite über Art, Umfang und Nutzung der digitalen Formate.

(5) Im Übrigen gelten für eine Erörterung die Vorschriften über die mündliche Verhandlung im förmlichen Verwaltungsverfahren (§ 67 Absatz 2 Nummer 1 und 4 und Absatz 3 sowie § 68) entsprechend.

§ 73c

Planänderung im Verfahren

(1) Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 2 Nummer 2 oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, so ist diesen die Änderung elektronisch mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu elektronischen Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. § 73 Absatz 2 Satz 2, 4 und 5 gilt entsprechend.

(2) Wird sich die Änderung voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken, gelten die §§ 73 bis 73b mit der Maßgabe, dass von einer Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate im Sinne des § 73b abgesehen werden soll.“

9. § 74 wird durch die folgenden §§ 74 bis 74b ersetzt:

„§ 74

Planfeststellungsbeschluss

(1) Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest (Planfeststellungsbeschluss). Die Vorschriften über die Entscheidung und die Anfechtung der Entscheidung im förmlichen Verwaltungsverfahren (§ 69 Absatz 1 und § 70) sind anzuwenden.

(2) Im Planfeststellungsbeschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen und Stellungnahmen, über die keine Einigung erzielt worden ist; nicht beachtliche Belange können zusammenfassend dargestellt werden. Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

(3) Soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

(4) Die Planfeststellungsbehörde legt den Beschluss mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen zur Einsicht aus. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, wird diesem eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen, den Vereinigungen nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt. Der Planfeststellungsbeschluss kann dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, auch zugestellt werden.

(5) Die Planfeststellungsbehörde macht die Auslegung des festgestellten Plans vorher öffentlich bekannt. In der Bekanntmachung weist sie darauf hin, dass

1. auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ihm eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird und
2. mit dem Ende der Auslegungsfrist der Beschluss dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen, den Vereinigungen nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und denjenigen, die Einwendungen erhoben und Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt gilt.

(6) Die Planfeststellungsbehörde soll die Unterlagen nach Absatz 4 Satz 1 nach dem Ende der Auslegungsfrist mindestens bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlichen.

§ 74a

Plangenehmigung

(1) Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 2 und 3 sowie des § 73b entsprechen muss.

(2) Auf die Erteilung einer Plangenehmigung sind die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden. Die Plangenehmigung ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Sind außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, so gilt § 74 Absatz 4 Satz 1 bis 3 und Absatz 5 entsprechend.

(3) Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. § 75 Absatz 4 gilt entsprechend.

(4) Abweichend von Absatz 1 Nummer 3 kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. Die §§ 73 bis 73b gelten entsprechend mit Ausnahme von § 73 Absatz 2 Satz 4 und 5. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung.

§ 74b

Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung

Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung. Diese liegen vor, wenn

1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen,
2. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 2 und 3 und des § 73b entsprechen muss.“

10. § 75 wird durch die folgenden §§ 75 und 75a ersetzt:

„§ 75

Rechtswirkungen der Planfeststellung

(1) Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen,

nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

(2) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können. Die §§ 45 und 46 bleiben unberührt.

(3) Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach Absatz 2 erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.

(4) Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Werden Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des Satzes 2 notwendig, weil nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so hat die hierdurch entstehenden Kosten der Eigentümer des benachbarten Grundstücks zu tragen, es sei denn, dass die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind; Satz 4 ist nicht anzuwenden.

(5) Anträge, mit denen Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung nach Absatz 4 Satz 2 und 4 geltend gemacht werden, sind an die Planfeststellungsbehörde zu richten; sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat. Sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.

§ 75a

Außerkräfttreten des Plans

(1) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft. Dies gilt nicht, wenn der Plan zuvor auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um insgesamt höchstens fünf Jahre verlängert wird.

(2) Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens. Eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

(3) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Auf die Entscheidung über die Verlängerung sowie die Anfechtung der Entscheidung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.“

11. Nach § 102a wird der folgende § 102b eingefügt:

„§ 102b

Übergangsvorschrift zu den §§ 72 bis 78

Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis einschließlich zum 31. Dezember 2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

Artikel 12

Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung*

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 14d die folgende Angabe eingefügt:
„§ 14e Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur“.
2. In § 1 Absatz 2 Satz 5 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
3. In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 6 bis 14b“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14e“ ersetzt.
4. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

„§ 14a

Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen folgende Änderungen von Vorhaben nach den Nummern 14.7, 14.8, 14.11 oder 19.13 der Anlage 1:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe mit einer Oberleitung oder Stromschiene einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 60 Kilometer, einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,

* Dieser Artikel dient der Umsetzung der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 124 vom 25.4.2014, S. 1) geändert worden ist.

3. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) einschließlich dafür notwendiger Anpassungen,
4. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
5. die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,
6. die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,
7. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
8. der Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
9. die Änderung der in den Nummern 1 bis 8 genannten Anlagen und Anlagenbestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,
10. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage mit weniger als 5 000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Verringerung der Flächeninanspruchnahme für die Anlage.

(2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene mit einer Länge von mehr als 60 Kilometern, einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
 2. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage ab 5 000 Quadratmeter oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage,
 3. die Änderung und Erweiterung einer Bahnstromfernleitung.“
5. Nach § 14d wird der folgende § 14e eingefügt:

„§ 14e

Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur

(1) Die Zulassungsbehörde hat für Vorhaben oder Teile von Vorhaben, die der Herstellung oder Lagerung von Produkten zur Landesverteidigung, insbesondere von Rüstungsgütern, Munition, Sprengstoffen und deren Vorprodukten, dienen und deren Erforderlichkeit für die Einsatzfähigkeit und Versorgungssicherheit der Bundeswehr durch eine Erklärung des Bundesministeriums der Verteidigung bestätigt wird, nach Maßgabe der Absätze 4 bis 8 die Anforderungen dieses Gesetzes im Einzelfall nicht anzuwenden, wenn sich eine derartige Anwendung nach der Einschätzung des Bundesministeriums der Verteidigung nachteilig auf die Zwecke der Landes- und Bündnisverteidigung auswirken würde, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieses Gesetzes verwirklicht werden.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm benannte Stelle kann in Ausnahmefällen ein bestimmtes Vorhaben nach Anlage 1 Nummer 14 nach Maßgabe der Absätze 4 bis 8 von den Anforderungen dieses Gesetzes ausnehmen, wenn sich deren Anwendung nachteilig auf den Zweck des Vorhabens auswirken würde, insbesondere wegen Eilbedürftigkeit des Vorhabens, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieses Gesetzes verwirklicht werden.

(3) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie oder eine von ihm benannte Stelle kann in Ausnahmefällen ein bestimmtes Vorhaben im Sinne der Anlage 1 Nummer 1 und 19 nach Maßgabe der Absätze 4 bis 8 von den Anforderungen dieses Gesetzes ausnehmen, wenn sich deren Anwendung nachteilig

auf den Zweck des Vorhabens auswirken würden, insbesondere wegen Eilbedürftigkeit des Vorhabens, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieses Gesetzes verwirklicht werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten vorbehaltlich der §§ 54 bis 59.

(5) Bei einer Entscheidung nach den Absätzen 1 bis 3 prüft die zuständige Behörde, ob eine andere Form der Prüfung von Umweltauswirkungen angemessen ist. Wird nach den Absätzen 1 bis 3 keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, entfallen auch die entsprechenden, in fachrechtlichen Vorschriften geregelten Pflichten der Antragsteller und Aufgaben der Behörden.

(6) Die Zulassungsbehörde informiert die betroffene Öffentlichkeit über folgende Informationen:

1. die Zulassungsentscheidung einschließlich Begründung,
2. die Unterlagen, mit denen die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargestellt werden,
3. die Gründe für die Gewährung der Ausnahme nach den Absätzen 1 bis 3.

Ausgenommen hiervon sind Informationen, bei deren Bekanntgabe mittelbare oder unmittelbare nachteilige Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen oder die Verteidigung drohen. Diese sind in den Unterlagen zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen. Ihr Inhalt muss, soweit es ohne Preisgabe dieser Informationen geschehen kann, so ausführlich dargestellt sein, dass es Dritten möglich ist, zu beurteilen, ob und in welchem Umfang sie von den Auswirkungen der Anlage betroffen werden können. Hiervon sind Informationen ausgenommen, die in einer Gesamtschau dazu geeignet sind, Auskunft über Produktionsart und -umfang sowie über Mitarbeitende zu vermitteln.

(7) Das nach den Absätzen 1 bis 3 jeweils zuständige Bundesministerium unterrichtet vor der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens die Europäische Kommission über die Gründe für die Gewährung der Ausnahme nach den Absätzen 1, 2 oder 3 und übermittelt ihr die Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit nach Absatz 6 zur Verfügung gestellt werden. Trifft eine benannte Stelle die Entscheidung nach den Absätzen 1 bis 3, stimmt diese sich zum Zwecke der Unterrichtung der Europäischen Kommission mit dem nach den Absätzen 1 bis 3 zuständigen Bundesministerium ab.

(8) Entscheidungen nach den Absätzen 1 bis 3 sind nicht selbstständig anfechtbar. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassungsentscheidung für ein Vorhaben, das nach Absatz 1 bis 3 von den sonstigen Anforderungen dieses Gesetzes ausgenommen wurde, haben keine aufschiebende Wirkung.“

6. § 17 Absatz 2 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Für die Stellungnahmen gilt § 73a Absatz 2 und 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend.“

7. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 4 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Das Beteiligungsverfahren muss den Anforderungen des § 72a Absatz 2 und 3, des § 73 Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 3 und des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechen. § 73 Absatz 2 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, auch in Verbindung mit § 73c Absatz 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, ist nicht anzuwenden.“

- b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) In einem vorgelagerten Verfahren oder in einem Planfeststellungsverfahren über einen Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan nach § 41 des Flurbereinigungsgesetzes kann die zuständige Behörde auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichten.“

8. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Zugänglichmachung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „macht“ durch die Angabe „veröffentlicht“ ersetzt und wird die Angabe „zugänglich“ gestrichen.

- c) In Absatz 4 Nummer 1 wird die Angabe „Zugänglichmachung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ ersetzt.

9. § 21 wird durch den folgenden § 21 ersetzt:

„§ 21

Äußerungen und Einwendungen der Öffentlichkeit

- (1) Die Äußerungsfrist endet einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen.

(2) Mit Ablauf der Äußerungsfrist sind für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens alle Äußerungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen. Hierauf weist die zuständige Behörde in der Information über die Veröffentlichung des Plans oder bei der Information über die Äußerungsfrist hin.“

10. In § 22 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „§ 21 Absatz 2 und 3“ durch die Angabe „§ 21 Absatz 1“ ersetzt.
11. In § 24 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „den §§ 21 und 56“ durch die Angabe „§ 18 Absatz 1 Satz 4 und § 56“ ersetzt.
12. In § 27 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 4 Satz 2“ durch die Angabe „§ 74 Absatz 4 Satz 1“ ersetzt.
13. In § 42 Absatz 1 wird die Angabe „§§ 19, 21 Absatz 1 und § 22“ durch die Angabe „§§ 19, 22“ ersetzt.
14. § 47 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Linienbestimmung nach § 16 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes und für die“ gestrichen.
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „Linienbestimmung nach § 16 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes und die“ gestrichen.
15. § 53 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
16. In § 66 Absatz 6 Satz 3 und 6 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
17. Nach § 74 Absatz 13 wird der folgende Absatz 14 eingefügt:
- „(14) Für Verfahren gemäß § 18 Absatz 1 Satz 1 bis 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Nummern 14.7, 14.8 und 19.13 der Anlage 1 sowie die §§ 14a und 21 Absatz 3 dieses Gesetzes in der Fassung bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] anwendbar, wenn das Verfahren vor dem ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des fünften auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Kalendermonats] eingeleitet wurde.“

18. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 13.18 wird durch die folgende Nummer 13.18 ersetzt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„13.18	Sonstige der Art nach nicht von den Nummern 13.1 bis 13.17 erfasste Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes oder des Bundeswasserstraßengesetzes;“.		

- b) Die Nummern 14.7 und 14.8 werden durch die folgenden Nummern 14.7 und 14.8 ersetzt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„14.7	Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen;	X	
14.8	Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen mit einer Fläche von 1 ha oder mehr;		A“.

- c) Die Nummern 14.8.1 bis 14.8.3.2 werden gestrichen.

- d) Nummer 19.13 wird durch die folgende Nummer 19.13 ersetzt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„19.13	Errichtung einer Bahnstromfernleitung mit einer Nennspannung von 110 kV		A“.

Artikel 13**Änderung des Raumordnungsgesetzes**

Das Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.

2. Nach § 16 Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße, der Schienenwege des Bundes sowie für Pumpspeicherkraftwerke soll keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Satz 3 gilt nicht, wenn die zuständige Raumordnungsbehörde im Benehmen mit der für Verkehr oder Pumpspeicherkraftwerke zuständigen obersten Landesbehörde innerhalb von vier Wochen nach Anzeige nach § 15 Absatz 4 Satz 2 widerspricht, soweit sie erwartet, dass das Vorhaben zu erheblichen raumbedeutsamen Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen führen wird.“

3. Nach § 27 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] eingeleitete Raumverträglichkeitsprüfungen gilt § 16 Absatz 2 Satz 3 nicht.“

Artikel 14

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Das Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 Nummer 3 wird die Angabe „Bestimmung“ durch die Angabe „Bestätigung“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
3. § 3 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 und 4 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
4. In § 4 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 15

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1a wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „Oberleitung“ die Angabe „oder Stromschiene“ eingefügt.
 - bbb) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. den barrierefreien Umbau, die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, den Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung und die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von Zuwegungen,“.
 - ccc) In Nummer 4 wird die Angabe „Lärmsanierung.“ durch die Angabe „Lärmsanierung,“ ersetzt.

ddd) Nach Nummer 4 werden die folgenden Nummern 5 und 6 eingefügt:

- „5. den Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen sowie
- 6. die Änderung von Durchlässen.“

bb) In Satz 6 wird die Angabe „in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002“ durch die Angabe „in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

d) Absatz 3a wird durch den folgenden Absatz 3a ersetzt:

„(3a) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden, wenn

1. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und
2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Unternehmer an, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt.“

e) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74b Satz 2 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

2. § 28a Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

3. § 28b Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Unternehmers und auf dessen Kosten einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten beauftragen, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,

4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
 5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
 6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins,
 7. der Leitung eines Erörterungstermins und
 8. dem Entwurf von Entscheidungen.“
4. § 28c wird gestrichen.
5. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Diese stellt den Plan nach § 28 Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“
 - b) Absatz 1a wird gestrichen.
 - c) Die Absätze 4 und 5 werden durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:
„(4) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Fall des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“
 - d) Absatz 6 wird zu Absatz 5.
 - e) Absatz 7 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:
„(6) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“
6. Nach § 29 wird der folgende § 29a eingefügt:

„§ 29a

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten die §§ 27a, 27b und 72 bis 73c des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie die §§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der Absätze 2 und 3.

(2) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

(3) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen sein Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

7. Der bisherige § 29a wird zu § 29b und nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Unternehmer kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“

8. § 32 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben

1. Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstiger Vorarbeiten, die zur Planung und Baudurchführung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen notwendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zustimmt,
2. das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von von ihm Beauftragten nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, ortsüblich bekanntzugeben. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben.“

9. § 55 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„§ 28 Absatz 3a Satz 10 und § 29 Absatz 5 Satz 1 bleiben unberührt.“

10. Nach § 62 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis einschließlich 31. Dezember 2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde auf alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden.“

Artikel 16

Änderung des Atomgesetzes

Das Atomgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 2. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 301) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 9 Absatz 1 Satz 3 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„§ 74a Absatz 1 bis 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt mit der Maßgabe, dass die zuständige Behörde nur dann auf Antrag oder von Amts wegen an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilen kann, wenn die wesentliche Veränderung der in Satz 1 genannten Anlagen oder ihres Betriebes beantragt wird und die Veränderung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf ein in § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genanntes Schutzgut haben kann.“

Artikel 17

Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 35 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 6“ durch die Angabe „§ 74a Absatz 1 bis 3“ ersetzt.

Artikel 18

Änderung der Deponieverordnung

Die Deponieverordnung vom 27. April 2009 (BGBl. I S. 900), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 19 wird durch den folgenden § 19 ersetzt:

„§ 19

Antrag, Anzeige

(1) Für Errichtung und Betrieb einer Deponie nach § 35 Absatz 2 und 3 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sowie für die Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 37 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes hat der Träger des Vorhabens einen Antrag bei der zuständigen Behörde einzureichen, der mindestens enthalten muss:

1. den Namen und Wohnsitz oder Sitz des Trägers des Vorhabens, des Betreibers und des Entwurfsverfassers,
2. die Angabe, ob eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung oder ob eine Zulassung des vorzeitigen Beginns beantragt wird,
3. den Standort und die Bezeichnung der Deponie,
4. die Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme,

5. die Kapazität der Deponie,
6. eine Liste der Abfälle mit Angabe der Abfallschlüssel und Abfallbezeichnungen nach der Anlage zur Abfallverzeichnis-Verordnung und mit einer Beschreibung nach Art und Beschaffenheit,
7. Angaben zu den planungsrechtlichen Ausweisungen des Standortes, den Standortverhältnissen, der Hydrologie, der Hydrogeologie, den geologischen Verhältnissen, den ingenieurgeologischen und geotechnischen Verhältnissen,
8. Maßnahmen der Bau- und Ablagerungsphase einschließlich der vorgesehenen Maßnahmen zur Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzungen sowie der Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen,
9. Maßnahmen der Stilllegungs- und Nachsorgephase,
10. Angaben zur Sicherheitsleistung,
11. bei einem Einsatz von Deponieersatzbaustoffen eine Liste der zu verwendenden Abfälle mit Angabe der Abfallschlüssel und Abfallbezeichnungen nach der Anlage zur Abfallverzeichnis-Verordnung einschließlich Angaben über die einzusetzende Gesamtmenge und Beschaffenheit sowie einer Beschreibung der Einsatzbereiche und Begründung der Notwendigkeit des Einsatzes.

Der Antrag auf Erteilung der Zulassung des vorzeitigen Beginns muss zusätzlich enthalten:

1. die Darlegung des öffentlichen Interesses oder des berechtigten Interesses des Vorhabensträgers an dem vorzeitigen Beginn und
2. die Verpflichtung des Vorhabensträgers, alle bis zur Erteilung der Genehmigung durch die Errichtung, den Probetrieb und den Betrieb der Anlage verursachten Schäden zu ersetzen und, falls das Vorhaben nicht genehmigt wird, den früheren Zustand wiederherzustellen.

Satz 1 gilt für die wesentliche Änderung einer Deponie oder ihres Betriebes entsprechend, beschränkt auf die die Änderung betreffenden Angaben. Die Anforderungen nach § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung an den Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens bleiben unberührt.

(2) Für die anzeigebedürftige Änderung einer Deponie oder ihres Betriebes nach § 35 Absatz 4 und 5 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes hat der Träger des Vorhabens mindestens einen Monat vor der beabsichtigten Änderung eine Anzeige bei der zuständigen Behörde einzureichen. Absatz 1 Satz 1 und 4 gilt entsprechend, beschränkt auf die die Änderung betreffenden Angaben.

(3) Die Stilllegung einer Deponie oder eines Deponieabschnittes nach § 40 Absatz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes hat der Deponiebetreiber mindestens ein Jahr vor dem beabsichtigten Ende der Ablagerungsphase bei der zuständigen Behörde anzuzeigen. Absatz 1 Satz 1 und 4 gilt entsprechend, beschränkt auf die die Stilllegung betreffenden Angaben.“

2. In § 20 Satz 1 wird die Angabe „§ 73 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 73a Absatz 1“ ersetzt.

Artikel 19

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. [Alternativtext: Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.]

(2) Artikel 10 tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Kalendermonats] in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/1400 der Kommission vom 13. März 2024 (ABl. L, 2024/1400, 24.5.2024) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1)
3. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024)
4. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 273 vom 29.9.2012, S. 1)
5. Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2024 über die Wiederherstellung der Natur und zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/869 (ABl. L, 2024/1991, 29.7.2024)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziel und Notwendigkeit der Regelungen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist unverzichtbar für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung, Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Sicherheit. Die Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Energieträgertransporte werden über diese abgewickelt. Die Verkehrsinfrastruktur nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der Gesamtverteidigung, d. h. der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Langwierige Prozesse und Verfahren verzögern bislang dringend notwendige Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten. Die Beschleunigung von Planung und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturen dient nicht nur kurzfristigem Effizienzgewinn, sondern auch der langfristigen Sicherung eines verfassungsrechtlich geschützten Netzes, das für die Mobilität, die Versorgungssicherheit und die Resilienz unseres Landes essenziell ist. Die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit dieses Netzes ist Teil der grundrechtlichen Schutzpflicht des Staates – insbesondere im Hinblick auf Leib und Leben und zur Gewährleistung der Verteidigungsfähigkeit und der Daseinsvorsorge der Bevölkerung.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Gesetzentwurf sieht eine Vielzahl von beschleunigenden Regelungen vor, die im Wesentlichen aber nicht nur die Verkehrsinfrastruktur adressieren. In den Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen werden das überragende öffentliche Interesse, die öffentliche Sicherheit und ein Schutzgütevorrang geregelt. Dadurch werden Abwägungsentscheidungen vorgeprägt sowie besonderen Projekten der Verkehrsinfrastruktur, die militärischen Netzen dienen (verteidigungsrelevanter und verteidigungswichtiger Infrastruktur), ein Schutzgütevorrang eingeräumt, was behördliche Abwägungsentscheidungen erleichtert und beschleunigt, ohne die weitergehende Auseinandersetzung mit militärischen Belangen und Interessen zu unterbinden. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Darüber hinaus werden gleichartige Verfahrensvorschriften aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz zusammengeführt. Dadurch wird die Rechtsanwendung erleichtert. Verfahrensdopplungen im Verkehrsreich durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung werden abgeschafft und gestrafft. Hierdurch werden Verfahren beschleunigt. Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen von Schiene und Wasserstraße vereinfacht. Erleichterungen im Raumordnungsrecht werden zudem für Pumpspeicherkraftwerke eingeführt, um auch die Verfahren für diese wichtigen Energiespeicher zu beschleunigen und zu straffen.

Die Umsetzung des Umwelt- und Naturschutzes wird in der Praxisanwendung vereinfacht. Für bestimmte Vorhaben, die bundesgesetzlich im überragenden öffentlichen Interesse stehen, wird für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung verankert. Die UVP-Pflichten werden für weitere Schienenmaßnahmen vereinfacht. Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie wird für Einzelfälle von herausragender Bedeutung für Infrastrukturplanungen umgesetzt.

Genehmigungsfiktionen und Behemmensherstellung im Wasserrecht vereinfachen die Verfahrensabläufe.

III. Exekutiver Fußabdruck

Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte haben nicht zum Inhalt des Gesetzentwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Es bestehen keine Alternativen zu den in diesem Entwurf getroffenen Regelungen. Daneben sind aber weitere außergesetzliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse notwendig. Auch eine Europäische Initiative wird durch das Bundesministerium für Verkehr initiiert werden.

V. Gesetzgebungskompetenz

Für die Artikel 1, 2 und 3 des Gesetzentwurfs (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes) steht dem Bund neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 4 und 5 des Gesetzentwurfs (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Eine bundeseinheitliche Regelung der in dem Gesetzentwurf angesprochenen Vereinfachung und Beschleunigung von Bundesfernstraßenmaßnahmen ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechtssicherheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich. Eine Vielzahl entsprechender Planungen betrifft länderübergreifende Vorhaben oder solche mit länderübergreifenden Auswirkungen auf Umwelt und Betroffene. Unterschiedliche Regelungen wären daher kontraproduktiv. Für eine angemessene Infrastrukturausstattung von überregionaler Verkehrsbedeutung ist es geboten, dass eine Planung unter einheitlichen rechtlichen Bedingungen möglich ist. Ohne einheitliches Planungsrecht besteht die Gefahr, dass Planungen durch Fragen des anwendbaren Rechts zu Lasten der Verkehrs- und Umweltbelange beeinflusst werden.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 6 und 7 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 8 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 32 des Grundgesetzes.

Für Artikel 9 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes) steht dem Bund die Gesetzgebungszuständigkeit nach Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes zu.

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 10 und 12 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 29 des Grundgesetzes.

Dem Bund steht die Gesetzgebungskompetenz zur Regelung von Organisation und Verfahren der Bundes- und Landesbehörden beim Vollzug von Bundesrecht zu. Dies betrifft Artikel 11 (Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes). Für die Bundesverwaltung folgt die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes aus der Natur der Sache oder als Annexkompetenz zur jeweiligen Gesetzgebungskompetenz (Artikel 72 ff. des Grundgesetzes). Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Organisation und Verfahren der Landesbehörden beim Vollzug von Bundesrecht in landeseigener Verwaltung oder in Bundesauftragsverwaltung ergibt sich ebenfalls als Annexkompetenz zur jeweiligen Gesetzgebungskompetenz oder aus den ausdrücklichen Kompetenzzuweisungen in Artikel 84 Absatz 1 Satz 2 und 5 und Artikel 85 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes.

Für die Änderung des Raumordnungsgesetzes in Artikel 13 ist der Bund im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Raumordnungsrecht (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 31 des Grundgesetzes) zuständig.

Für die Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes in Artikel 14 folgt die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 90 Absatz 2 Satz 1 und Satz 6 des Grundgesetzes, die eine ausschließliche Kompetenz im Sinne von Artikel 71 des Grundgesetzes darstellt.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 15 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Da das Personenbeförderungsgesetz den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr enthält und die Unternehmen häufig bundesweit operieren, würden unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die vorgenommenen Änderungen bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung gemäß Artikel 73 Absatz 1 Nummer 14 des Grundgesetzes für Artikel 16 (Änderungen des Atomgesetzes).

Für Artikel 17 und Artikel 18 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Mit dem Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung des UVPG durch Artikel 12 soll der beschleunigte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gefördert und damit die angestrebte Stärkung des Verkehrsträgers Schiene unterstützt werden. Maßgebliches Ziel dieses Vorschlags ist es, die UVP-pflichtigen und vorprüfungspflichtigen Eisenbahnbahnvorhaben auf das europarechtlich durch die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL) erforderliche Maß zu begrenzen.

Die mit Artikel 12 Nummer 3 bewirkte vollständige Herausnahme einiger besonderer Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen aus der UVP-Pflicht widerspricht nicht den Vorgaben der UVP-RL. Diese räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung der UVP-Pflicht gemäß Artikel 4 Absatz 2, Absatz 3 i. V. m. Anhang III der UVP-RL für Projekte des Anhangs II die Möglichkeit ein, bestimmte Projekte mittels Schwellenwerten von der UVP-Pflicht auszunehmen.

§ 21 Absatz 3 UVPG sieht vor, dass bei Vorhaben, für die eine UVP-Pflicht besteht und für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, eine längere Äußerungsfrist festgelegt werden kann. Diese Regelung wird durch Artikel 13 Nummer 6 des Gesetzentwurfs gestrichen, da sie über eine 1:1 Umsetzung der UVP-RL hinausgeht.

Die Neufassungen von § 20 Absatz 1 AEG, § 17i Absatz 1 FStrG und § 18 Absatz 1 WaStrG in Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a, Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a und Artikel 6 Nummer 14 Buchstabe a des Gesetzentwurfs dienen der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzen die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärken die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Vorhaben.

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die geltenden Verfahrensregelungen für die Planung und die Genehmigung von Infrastrukturen zu vereinfachen, einheitlich zu gestalten bzw. zu bündeln, die Verfahren effizienter zu gestalten und zu digitalisieren. Ferner sollen zum Teil bestehende gedoppelte Prozesse aufgehoben werden. Die durch den Entwurf vorgesehenen Änderungen führen zu einer spürbaren Vereinfachung von Rechts- und Verwaltungsvorgängen im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die ihrerseits der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei. Betroffen von den 17 Nachhaltigkeitszielen, den Sustainable Development Goals (SDGs), sind das Ziel 3 „Gesundheit und Wohlergehen“, das Ziel 6 „ausreichend Wasser in bester Qualität“, das Ziel 9 „Industrie, Innovationen und Infrastruktur“, hier das Nachhaltigkeitsziel 9.1. und das Ziel 13 „weltweit Klimaschutz umsetzen“.

Das Regelungsvorhaben trägt insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9.1. bei, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang zur Verkehrsinfrastruktur für alle zu legen. Denn ein einheitliches Verfahrensrecht für die Verkehrsinfrastrukturen von Straße, Schiene und Wasserstraße mit einem einheitlichen Digitalisierungsmaßstab, die Flexibilisierung und Reduktion von Verfahrensstufen und Doppelprüfungen, vereinfachte Verfahren mit effektiver Verfahrensgestaltung und Erleichterungen bei Kreuzungsmaßnahmen fördern ein hochwertiges und nachhaltiges Infrastrukturangebot.

Dadurch, dass der Bau und die Unterhaltung von Infrastrukturprojekten den Schutz der Natur berücksichtigt, werden außerdem möglichst ressourcenschonende Umsetzungsvarianten gewählt, die sich schonend sowohl auf die Natur, das Wasser und die Luft auswirken und damit auch das Wohlergehen und die Gesundheit der Bevölkerung der Tiere und der Natur positiv beeinflussen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf werden keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund veranlasst. Eventuelle Mehrbedarfe des Bundes sind finanziell und stellenmäßig in den jeweiligen Einzelplänen auszugleichen.

Im Einzelplan 07 sind beim Bundesverwaltungsgericht durch dieses Gesetz keine Mehrausgaben zu erwarten. Die Änderung der Anlage 1 zu § 18e des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beinhaltet nur redaktionelle Anpassungen. Die Zahl der Vorhaben, für die das Bundesverwaltungsgericht erstinstanzlich zuständig ist, ändert sich hierdurch nicht.

Die Anpassungen im Kreuzungsrecht, d. h. im Eisenbahnkreuzungsgesetz und im Bundeswasserstraßengesetz, sind in Bezug auf den Einzelplan 12 aufkommensneutral. Mehrausgaben werden durch Minderausgaben kompensiert. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder sind im Rahmen der Länderanhörung zu überprüfen.

Der neu eingefügte § 15 Absatz 6a BNatSchG sieht eine generelle Gleichstellung von Ersatzzahlungen mit naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Dies betrifft die dort aufgeführten Vorhaben des Bundes, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen. Die Ersatzzahlungen werden bei Vorhabenträgern in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung sowie der Eisenbahnen des Bundes durch die Vorhabenträger an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine von ihm benannte Stelle gezahlt. Dadurch erlischt deren Verpflichtung zur Vornahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Bisher sind Ersatzzahlungen nur in beschränktem Umfang möglich. Die Einnahmen können aktuell noch nicht beziffert werden. Die Ersatzzahlungen sind durch die Verursacher von Eingriffen, also die Vorhabenträger zu entrichten, die dadurch Kosten für die Vornahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einsparen. Satz 4 regelt die Ersatzgeldzahlung bei Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes an das zuständige Bundesministerium. Bei Vorhaben, die unter Satz 1 bis 3 fallen, jedoch nicht von einer Bundesbehörde zugelassen werden, bleibt es bei der bisherigen (ggf. nach Landesrecht) geregelten Stelle für die Entgegennahme sowie Verwendung von Ersatzgeldzahlungen.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht eine geringe Entlastung, neue Informationspflichten werden nicht eingeführt. Die Autobahn des Bundes wird, als Trägerin öffentlicher Aufgaben der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Kap. 3.1). Dies gilt ebenso für die Eisenbahn des Bundes.

			IP	Jährliche Sachkosten gesamt in T€	Jährlicher Aufwand pro Fall in T€	Fallzahl	Gesamt- aufwand in T€	Einmalige Sachkosten gesamt in T€	Einmaliger Aufwand pro Fall in T€	Gesamt- aufwand in T€
30	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	0	0	-8,73	15	-130,94	0	0	0

Erläuterungen zum Erfüllungsaufwand der Wirtschaft:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
Straße + LF	30	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	Kein zusätzlicher Einmalaufwand.	Angaben zum Zeitbedarf für die Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben sich aber aus der Bundesrats-Drucksache 319/12. Danach wird der durchschnittliche Zeitbedarf für eine Öffentlichkeitsbeteiligung auf 290 Stunden für die Verwaltung und 145 Stunden für die Wirtschaft beziffert. Die Ersparnis berechnet sich daher für die Wirtschaft aus Anzahl der Verfahren * 145 h * 60,20 €/h; für die Verwaltung aus Anzahl der Verfahren * 290 h 56,20 €. Unter der Annahme, dass es 15 Fälle nach § 14e Abs. 1/anno gibt, wäre das eine Ersparnis von 15 * 145 h * 60,20 €/h = 130.935 € für die

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					Wirtschaft und 15 * 290 h 56,20 € = 244.470 € für die Verwaltung. Auf dieser Grundlage wurden auch die Berechnungen von Ersparnissen im Rahmen der sog. Mantel-Verordnung zur IED-Umsetzung gemäß Anlage vorgenommen (siehe dort die Ausführungen unter „Ausweitung des vereinfachten Verfahrens“).

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene ist durch die gesetzlichen Maßnahmen eine Entlastung zu erwarten. Arbeitsumfang und Durchlaufzeiten werden reduziert sowie die Komplexität der Verfahren vermindert. An mehreren Stellen werden Arbeitsschritte beschleunigt, modernisiert, zusammengeführt und flexibler.

Im Besonderen die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzgütervorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit Gesetzeskraft wird die Planung und Genehmigung der Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der vorbereitenden Maßnahmen von Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in noch nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Infolgedessen ist zu erwarten, dass sich Projekte weniger häufig verzögern und Kostensteigerungen geringer ausfallen. Die Entlastung ist vorabenspezifisch noch genauer zu beziffern und zu vervollständigen.

Es entstehen erwartbare Entlastungen auch in den Zulassungsverfahren für weitere Vorhaben, so solche nach dem Wasserhaushaltsgesetz, dem Atomgesetz, dem Kreislaufwirtschaftsrecht.

Die nachfolgende tabellarische Darstellung erfolgt je Verkehrsträger:

Bundesverwaltung:

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Länder/ Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
1	Art. 4 Nr. 1 InfZuG; § 2 Abs. 5 FStrG	Entfall Öffentliche/Örtliche Bekanntmachung (Internetbekanntmachung, ggfs. gekürzter Hinweis in einer der Tageszeitungen)	B	0	-1	-1	0	0	0
2	Art. 4 Nr. 2 InfZuG; § 3 Abs. 1 FStrG	Bau/Ausbau Rastanlagen und Ersatz Brückenbauwerke im überragenden öffentlichen Interesse	B	0	0	0	3	0	3
3	Art. 4 Nr. 3 InfZuG; § 4 FStrG	Träger der Straßenbaulast stehen für Anforderungen der Sicherheit und Ordnung ihrer Bauten ein	B	0	0	0	0	0	0

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
4	Art. 4 InfZuG Nr. 9; § 16 FStrG	Entfall des Linienbestimmungsverfahrens	B	-222	0	-222	33	0	33
5	Art. 4 Nr. 10 InfZuG; § 16 a Abs. 2 FStrG: Planungen	Bekanntgabe an Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher oder auf der Internetseite	B	0	0	0	0	0	0
6	Art. 4 Nr. 11 InfZuG; § 17 Abs. 2 FStrG	Vorläufige Anordnung (Absenkung der Anforderungen; Internetbekanntmachung)	B	-12	0	-12	2	0	2
7	Art. 4 Nr. 12 InfZuG; § 17a FStrG	Verzicht der Erörterung	B	0	0	0	0	0	0
8	Art. 4 Nr. 13 InfZuG; § 17b Abs. 4 FStrG	Benehmen statt Einvernehmen	B	0	0	0	0	0	0
9	Art. 4 Nr. 16 InfZuG; § 17d FStrG	Planergänzung und Planänderung	B	0	0	0	0	0	0
10	Art. 4 Nr. 17 b) InfZuG; § 17e Abs. 2a FStrG	Beschränkungen der Aussetzungsmöglichkeiten des gesetzlichen Sofortvollzugs	B	0	0	0	0	0	0
11	Art. 4 Nr. 19 a) InfZuG; § 17i Abs. 1 FStrG	TEN-V-Verfahren	B	0	0	0	0	0	0
12	Art. 5 Nr. 1; § 1 FStrAbG	Bau und Änderung von Bundesfernstraßen im überragenden öffentlichen Interesse	B	0	0	0	0	0	0
13	Artikel 9 Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG	Entscheidung über die Befreiung von der Pflicht zur stationären Stromversorgung von Luftfahrzeugen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG	B	0	0	0	0	0	0

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
14	Artikel 9, Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	Einleiten eines Verfahrens zur Befreiung von der Pflicht für Frischluftzufuhr an Einsteigepositionen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	B	0	0	0	0	0	0
15	Art. 10 Nr. 10 a) InfZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich	B	0	0	0	3	0	3
16	Art. 10 Nr. 2 a) aa) InfZuG; § 17 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BNatSchG	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorgesehenen Ersatzgeldleistungen	B	-27	0	-27	107	0	107
17	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	B	0	-1.385	-1.385	0	0	0
18	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite	B	0	0	0	0	0	0
19	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)	B	-30	0	-30	0	0	0
20	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans	B	0	0	0	0	0	0
21	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren	B	0	0	0	0	0	0
22	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung	B	0	0	0	0	0	0

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
23	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin	B	0	0	0	0	0	0
24	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren	B	0	0	0	0	0	0
25	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss	B	0	0	0	0	0	0
26	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung	B	0	0	0	0	0	0
27	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	B	0	0	0	0	0	0
28	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung	B	0	0	0	0	0	0
29	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkräfttreten des Plans	B	0	0	0	0	0	0
30	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	B	0-244	0	0	-2440	0	0
31	Art. 12 Nr. 14 a) InfZuG; § 47 Abs. 1 Satz 1 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 1 Satz 1)	B	0	0	0	0	0	0
32	Art. 12 Nr. 14 b) InfZuG; § 47 Abs. 4 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 4)	B	0	0	0	0	0	0

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
33	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	B	-173	0	-173	0	0	0
34	Art. 14 Nr. 2 a) InfZuG; § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FStrBAG	Bestätigung der Linienführung	B	0	0	0	0	0	0
35	Art. 1 Nr. 4 InfZuG; § 17 Abs. 2 AEG	Absicht zur Ausführung der Arbeiten	B	-1	0	-1	6,81	0	6,81
36	Art. 1 Nr. 5) aa) aaa) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1	Oberleitung und Stromschiene (Schiene)	B	-75	0	-75	11,36	0	11,36
37	Art. 1 Nr. 5 a) aa) bbb) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 2	ERTMS	B	0	0	0	0,00	0	0,00
38	Art. 1 Nr. 5 a) aa) ccc) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3	barrierefreier Umbau, Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen (Schiene)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
39	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 7	Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen (Schiene)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
40	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 8	die Änderung von Durchlässen sowie (Schiene)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
41	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 9	Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege	B	0	0	0	0,00	0	0,00

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
42	Art. 1 Nr. 5b InfZuG; § 18 Abs. 2 AEG	vorläufige Anordnung nach Einleitung Planfeststellungsverfahren (Schiene)	B	-6	0	-6	8,97	0	8,97
43	Art. 1 Nr. 6 InfZuG; § 18a AEG	Anhörungsverfahren	B	0	0	0	0,00	0	0,00
44	Art. 2 InfZuG; § 1 Abs. 3 BSWAG	Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt im übertragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit	B	0	0	0	11,13	0	11,13
45	Art. 3 Nr. 2 InfZuG; § 12 EKrG	Überführung eine Maßnahme (Lastenverteilung)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
46	Art. 10 Nr. 10 a) InfZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich	B	0	0	0	0,00	0	0,00
47	Art. 10 Nr. 2 a) aa) InfZuG; § 17 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BNatSchG	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorgesehenen Ersatzgeldleistungen	B	0	0	0	0,00	0	0,00
48	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	B	-1	0	-1	0,00	0	0,00
49	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite	B	0	0	0	0,00	0	0,00
50	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)	B	0	0	0	0,00	0	0,00

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
51	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans	B	0	0	0	0,00	0	0,00
52	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren (Schiene)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
53	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung	B	0	0	0	0,00	0	0,00
54	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin	B	-1	0	-1	6,81	0	6,81
55	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren	B	0	0	0	0,00	0	0,00
56	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss	B	0	0	0	0,00	0	0,00
57	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung	B	0	0	0	0,00	0	0,00
58	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	B	0	0	0	0,00	0	0,00
59	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung	B	0	0	0	0,00	0	0,00
60	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkrafttreten des Plans	B	0	0	0	0,00	0	0,00

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
61	Art. 12 Nr. 4 InfZuG; § 14a UVPG	Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen (keine UVP)	B	-1.513	0	-1.513	31,14	0	31,14
62	Art. 12 Nr. 4 InfZuG; § 14b UVPG	Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen (standortbezogene Vorprüfung)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
63	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	B	0	0	0	0,00	0	0,00
64	Art. 12 Nr. 17 InfZuG; § 74 Abs. 14 UVPG	Stichtagsregel AEG im UVPG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
65	Art. 12 Nr. 18 b) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 14.7 UVPG	Bau eines Schienenweges	B	0	0	0	0,00	0	0,00
66	Art. 12 Nr. 18 b) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 14.8 UVPG	Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals	B	0	0	0	0,00	0	0,00
67	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	B	-1.201	-2.000	-3.201	0,00	0	0,00
68	Art. 15 Nr. 1 a) aa) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 1 PBefG	Oberleitung und Stromschiene (ÖPNV)	B	-75	0	-75	11,36	0	11,36

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
69	Art. 15 Nr. 1 a) bb) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 3 PBefG	barrierefreier Umbau, Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
70	Art. 15 Nr. 1 a) dd) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 5 PBefG	Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
71	Art. 15 Nr. 1 a) bb) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 6 PBefG	die Änderung von Durchlässen sowie (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
72	Art. 15 Nr. 1 d) InfZuG; § 28 Abs. 3a PBefG	vorläufige Anordnung nach Einleitung Planfeststellungsverfahren (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
73	Art. 15 Nr. 2 InfZuG; § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG	Veränderungssperre (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
74	Art. 15 Nr. 5 a) InfZuG; § 29 Abs. 1 Satz 2 PBefG	Planfeststellung, Erteilung oder Entscheidung (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
75	Art. 15 Nr. 5 c) InfZuG; § 29 Abs. 4 PBefG	Planergänzung (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
76	Art. 15 Nr. 5 e) InfZuG; § 29 Abs. 6 PBefG	Klageerhebung, Frist (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
77	Art. 15 Nr. 6 InfZuG; § 29a PBefG	Anhörungsverfahren (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
78	Art. 15 Nr. 7 InfZuG; § 29b Abs. 1a PBefG	vorzeitige Besitzeinweisung (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
79	Art. 15 Nr. 8 a) InfZuG; § 32 Abs. 1 Nr. 1 PBefG	Duldungspflichten Dritter, Untersuchungen (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
80	Art. 15 Nr. 8 b) InfZuG; § 32 Abs. 1 Nr. 2 PBefG	Duldungspflichten Dritter, Anbringungen (ÖPNV)	B	0	0	0	0,00	0	0,00
81	Art. 6 Nr. 2 InfZuG; § 8 Abs. 1 S. 5 WaStrG	Der Ersatz von sog. systemkritischen Bauwerken liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.	B	-25	0	-25	34,39	0	34,39
82	Art. 6 Nr. 4 a) InfZuG; § 14 Abs. 2 WaStrG	vorläufige Anordnung (Planfeststellungsverfahren)	B	-2	0	-2			
83	Art. 6 Nr. 4 b) InfZuG; § 14 Abs. 3 Satz 2 WaStrG	Verlängerung der Frist ausgeschlossen	B	-5	0	-5			
84	Art. 6 Nr. 5 InfZuG; § 14a WaStrG	Anhörungsverfahren	B	2	0	2			
85	Art. 6 Nr. 8 InfZuG; § 14 d WaStrG	Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens	B	0	0	0			
86	Art. 6 Nr. 9 a) InfZuG; § 14 e Abs. 2a WaStrG	gesetzliche Sofortvollzug	B	-1	0	-1			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
87	Art. 6 Nr. 9 b) InfZuG; § 14 e Abs. 3 WaStrG	Klagebegründung	B	0	0	0			
88	Art. 6 Nr. 10 InfZuG; § 15 Abs. 1 Satz 1 WaStrG	Veränderungssperre	B	0	0	0			
89	Art. 6 Nr. 11 InfZuG; § 16 Abs. 2 WaStrG	Bekanntgabe der Vorarbeiten	B	0	0	0			
90	Art. 6 Nr. 12 InfZuG; § 17 WaStrG	Bekanntgabe im Internet (Streichung)	B	0	0	0			
91	Art. 6 Nr. 13 a) InfZuG; § 18 Abs. 1 WaStrG	Abschluss innerhalb 4 Jahren (europ. Strecken)	B	-22	0	-22			
92	Art. 6 Nr. 16 b) InfZuG; § 20 Abs. 8 WaStrG	Grundstücke	B	0	0	0			
93	Art. 6 Nr. 19 a) InfZuG; § 41 5b) WaStrG	hälftige Kostenaufteilung ohne Vorteilsausgleich	B	-732	-1.340	-2072			
94	Art. 7 Nr. 1 InfZuG; § 1 Abs. 3 WaStrAbG	Bedarfsplan im überragenden öffentlichen Interesse	B	-22	0	-22			
95	Art. 8 Nr. 1 InfZuG; § 19 Abs. 3 WHG	Einvernehmen mit Bundesbehörden (Streichung)	B	0	0	0			
96	Art. 10 Nr. 10 a) InfZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich	B	-15	0	-15			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
97	Art. 10 Nr. 2 a) aa) InfZuG; § 17 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BNatSchG	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorgesehenen Ersatzgeldleistungen	B	0	0	0			
98	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	B	-2	0	-2			
99	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite	B	-2	0	-2			
100	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)	B	0	0	0			
101	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans	B	0	0	0			
102	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren	B	0	0	0			
103	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung	B	-5	0	-5			
104	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin	B	-40	0	-40			
105	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren	B	-1	0	-1			
106	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss	B	-1	0	-1			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
107	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung	B	0	0	0			
108	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	B	0	0	0			
109	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung	B	0	0	0			
110	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkräfttreten des Plans	B	0	0	0			
111	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	B	0	0	0			
112	Art. 12 Nr. 7 a) InfZuG; § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG	Nachziehen zum VwVfG (§§ 27, 72 und 73)	B	0	0	0			
113	Art. 12 Nr. 7 b) InfZuG; § 18 Abs. 1 Satz 5 UVPG	Entfall §§ 72-73 VwVfG	B	0	0	0			
114	Art. 12 Nr. 7 c) InfZuG; § 18 Abs. 2 UVPG	Verzicht Erörterungstermin (landschaftspflegerischer Begleitplan)	B	0	0	0			
115	Art. 12 Nr. 8 a) InfZuG; § 20 Abs. 1 Satz 2 UVPG	Veröffentlichung statt Zugänglichmachung	B	0	0	0			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
116	Art. 12 Nr. 9 InfZuG; § 21 UVPG	Ausschluss Äußerungen über das Verfahren (nach Fristende)	B	0	0	0			
117	Art. 12 Nr. 14 a) InfZuG; § 47 Abs. 1 Satz 1 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 1 Satz 1)	B	0	0	0			
118	Art. 12 Nr. 14 b) InfZuG; § 47 Abs. 4 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 4)	B	0	0	0			
119	Art. 12 Nr. 18 a) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 13.8 UVPG	Sonstige Ausbaumaßnahmen (Wasserstraße)	B	0	0	0			
120	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	B	0	0	0			
				-5.556	-4.728	-10.283	302	0	302
			B	-4.452	-4.726	-9.178	269	0	269
			L	-1.100	0	-1.100	33	0	33
			K	-3,5	-1,3	-4,8	0,0	0,0	0,0

Länder:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Länder/Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
Straße + LF	13	Artikel 9 Nr. 10 b) aa); § 31 Abs. 2	Entscheidung über die Befreiung von der Pflicht zur stationären Stromver-	L	0,0	0,0	0,0	10,6	0,0	10,6

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungs- entwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Län- der/ Kom- mune	Jährli- che Perso- nalkos- ten in T€	Jährli- che Sach- kosten in T€	Jährli- cher Erfül- lungs- auf- wand in T€	Einma- lige Perso- nalkos- ten in T€	Einma- lige Sach- kosten in T€	Einma- liger Erfül- lungs- auf- wand in T€
		Nr. 4e LuftVG	sorgung von Luftfahrzeugen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG							
Straße + LF	14	Artikel 9, Nr. 10 b) aa); § 31 Abs. 2 Nr. 4f LuftVG	Einleiten eines Verfahrens zur Befreiung von der Pflicht für Frischlufzufuhr an Einsteigeposi- tionen (einmalig, Land); § 31 Ab- satz 2 Nummer 4f LuftVG	L	0,0	0,0	0,0	22,2	0,0	22,2
Schiene + ÖPNV+D B	67	Art. 13 Nr. 2 Inf- ZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	L	-1100,0	0,0	-1100,0	0,0	0,0	0,0
					-1100,0	0,0	-1100,0	32,7	0,0	32,7

Kommunen:

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungs- entwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Länder/ Kom- mune	Jährli- che Perso- nalkos- ten in T€	Jährli- che Sach- kosten in T€	Jährli- cher Er- füllungs- aufwand in T€	Ein- malige Perso- nal- kosten in T€	Einma- lige Sach- kosten in T€	Einmali- ger Er- füllungs- aufwand in T€
Straße + LF	1	Art. 4 Nr. 1 Inf- ZuG; § 2 Abs. 5 FStrG	Entfall Öffentli- che/ Örtliche Be- kanntmachung (In- ternetbekanntma- chung, ggfs. ge- kürzter Hinweis in einer der Tageszei- tungen)	K	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Länder/ Kommune	Jährliche Personalkosten in T€	Jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	Einmalige Personalkosten in T€	Einmalige Sachkosten in T€	Einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
Straße + LF	4	Art. 4 Inf-ZuG Nr. 9; § 16 FStrG	Entfall des Linienbestimmungsverfahrens	K	-0,9	-1,3	-2,2	0,0	0,0	0,0
Straße + LF	6	Art. 4 Nr. 10 Inf-ZuG; § 16 a Abs. 2 FStrG: Planungen	Bekanntgabe an Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher oder auf der Internetseite	K	-0,3	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0
Straße + LF	17	Art. 11 Nr. 2 Inf-ZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	K	-2,1	0,0	-2,1	0,0	0,0	0,0
					-3,5	-1,3	-4,8	0,0	0,0	0,0

Erläuterungen zum Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
Straße + LF	1	Art. 4 Nr. 1 InfZuG; § 2 Abs. 5 FStrG	Entfall Öffentliche/Örtliche Bekanntmachung (Internetbekanntmachung, ggfs. gekürzter Hinweis in einer der Tageszeitungen)	Neuabstimmung des Prozesses (7h gesamt).	Bisher: Sachkosten je bisheriger Bekanntmachung: 0,5 T€ bei 4 Fällen/ a (FBA + AV) = 2 T€/ a. Bisherige Personalkosten ca. 45 min im mD pro Veröffentlichung. Zukünftig: Es wird angenommen, dass im Mittel 3,5 Vorgänge p. a. nur im Internet veröffentlicht wird und bei 0,5 Vorgängen p. a. zusätzlichen Hinweis in einer Tageszeitung notwendig wird. Vorgänge mit alleiniger Veröffentlichung im Internet liegen bei 0 € Sachkosten, 10 min gD und 10 min mD. Vorgänge mit zu-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					sätzlichem Hinweis in der Tageszeitung haben Sachkosten von 1,5 T€, 10 min im gD und 45 min im mD. Die in der Tabelle dargestellt Werte stellen eine Mischkalkulation entsprechend der o.g. Annahmen dar und ergeben sich zu 4 Vorgänge im Jahr mit Einsparungen von - 31 min im mD und -0,3 T€ Sachkosten p. a. Eine Erhöhung ergibt sich im gD von 10 min pro Fall.
	2	Art. 4 Nr. 2 InfZuG; § 3 Abs. 1 FStrG	Bau/Ausbau Rastanlagen und Ersatz Brückenbauwerke im überragenden öffentlichen Interesse	Prüfung von Grundsatzfragen, Gewichtungsvorgaben von Einzelbelangen betreffend. Fixierung der Ergebnisse, Erstellung von innerbehördlichen Wissensdokumenten.	Der Ersatz von Brückenbauwerken erfolgt überwiegend ohne Planfeststellung; letztere ist grds. daher nur bei Bau/Ausbau von Rastanlagen eröffnet. Die Regelung trifft eine (inhaltliche) Gewichtungsvorgabe für Verwaltungsentscheidungen (unabhängig ihrer Form) über entsprechende bauliche Maßnahmen. Soll damit das bislang bereits bestehende Gewicht nicht nur gesetzlich konkretisiert, sondern erhöht werden, dürften sich entgegenstehende Belange zwar (besser) überwinden lassen. Würde die zu treffende Verwaltungsentscheidung damit zwar leichter fallen bzw. deutlicher ausfallen, sind derzeit jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass sich hierdurch zwangsläufig auch der sowieso anfallende Verfahrensaufwand und Begründungsaufwand reduzierte (Erleichterung bei geringer Fallzahl/geringem Minderaufwand).
	3	Art. 4 Nr. 3 InfZuG; § 4 FStrG	Träger der Straßenbaulast stehen für Anforderungen der Si-	Kein zusätzlicher EA.	Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
			cherheit und Ordnung ihrer Bauten ein		
	4	Art. 4 Inf-ZuG Nr. 9; § 16 FStrG	Entfall des Lini-enbestimmungs-verfahren	Aufgrund der geänderten Rechtslage sind die Vorhabenträgern zu informieren und das weitere Verfahren zu besprechen (Gespräche zu führen, schriftliche Hinweise etc.). Dies betrifft insbesondere Verfahren in der Voranbahnung, bei denen sich Änderungen zum bisher vereinbarten Verfahren ergeben. Vermutlich werden aber auch Vorhabenträger ans FBA herantreten, die in naher Zukunft einen Antrag auf Lini-enbestimmungsverfahren inkl. UVP stellen möchten. Auch hier könnte Klärungsbedarf entstehen. FBA schätzt die o. g. Fallzahl von 2,6 Vorhaben pro Jahr. Ein weiterer Aspekt ist die einmalige Regelwerkbearbeitung, die eine Rechtsänderung mit sich bringt (z. B. § 16 Hinweise, Anpassung RE). Die Mischkalkulation stellt sich wie folgt dar: Anfragen/Klärungsbedarf-Bearbeitungszeit in Min (2.304 hD, 1.152 gD, 288 mD), Regelwerkbearbeitung in Min (4.696 hD, 2.348 gD, 612 mD).	1) FBA: Annahme: Umwandlung in informelles Verfahren (dadurch Entfall Ressortbeteiligung nach § 19 GGO sowie formale Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 47 Abs. 1 UVPG sowie FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 36 BNatSchG). Entsprechend Reduktion einiger Arbeitsschritte (Wegfall Scoping/Öffentlichkeitsbeteiligung/Zusammenfassende Darstellung und Bewertung/Wegfall Beteiligung Bundesressorts). Unsere originäre Abschätzung basiert auf Basis der Prozessschätzung im FBA. Bei den genannten Minuten wurden alle betroffenen Prozesse, die wegfallen oder deren Aufwand sinkt, zusammengeführt (Wegfall Screening, Wegfall Scoping, Wegfall Öffentlichkeitsbeteiligung, Wegfall Zusammenfassende Darstellung/Bewertung, Wegfall Beteiligung Bundesressorts sowie Reduktion des Aufwands bei an sich verbleibenden Tätigkeiten). Die Fallzahl beträgt 2,6 pro Jahr (Tabelle aufgerundet auf 3). 2) AdB: Der UVP-Bericht muss nicht erstellt werden: Entlastung der AdB durch Wegfall von Sichtung und Erstellung von Stellungnahmen. -960 h, davon -700 im gehobenen und -260 im höheren Dienst.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	5	Art. 4 Nr. 10 InfZuG; § 16 a Abs. 2 FStrG: Planungen	Bekanntgabe an Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher oder auf der Internetseite	Kein zusätzlicher EA.	Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.
	6	Art. 4 Nr. 11 InfZuG; § 17 Abs. 2 FStrG	Vorläufige Anordnung (Absenkung der Anforderungen; Internetbekanntmachung)	Anpassung des internen Prozesses und vorhandener Unterlagen sowie Rundmail an alle befassten Mitarbeitenden; Vorbereitung und Durchführung einer internen Vortragsveranstaltung (52h gesamt).	Für die Durchführung einer vorläufigen Anordnung ließen sich bislang rund 23.000 Min. Bearbeitungszeit annehmen (45 % hD, 45 % gD, 10 % mD). Aufgrund der beabsichtigten Absenkung der materiellen Voraussetzungen für eine vorläufige Anordnung ließen sich Einsparungen bei der Bearbeitungszeit i. H. v. 7.500 Min. schätzen (45 % hD = 3.375 Min., 45 % gD = 3.375 Min., 10 % mD = 750 Min.). Wird die Bekanntmachung nur noch auf der Internetseite vorgenommen, ergeben sich daraus zusätzlich Sachkosteneinsparungen (Kosten je bisheriger örtlicher Bekanntmachung: 0,5 T€ bei 2 Fällen/a = 1,0 T€). Die mindestens zu erwartende Beschleunigung i. H. v. einem Monat ergibt sich aus dem reduzierten Prüfaufwand; die maximal zu erwartende Beschleunigung i. H. v. zehn Monaten ergibt sich, wenn zusätzlich weder die Öffentlichkeits- bzw. Behördenbeteiligung noch die Erwiderungen des Vorhabenträgers abgewartet werden müssen. Weil es sich auch künftig empfehlen dürfte, mindestens jedoch die Rückläufe aus der Öffentlichkeits- bzw. Behördenbeteiligung zuzuwarten, erscheint jedenfalls eine Beschleunigung i. H. v. sechs

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					Monaten (Wegfall Wartezeit Erwidern Vorhabenträger) erwartbar. Daraus ergeben sich keine unmittelbaren Kapazitätssteigerungen; ungebundene Personalkräfte stehen jedoch für die allgemeine Verfahrensbearbeitung zur Verfügung.
	7	Art. 4 Nr. 12 InfZuG; § 17a FStrG	Verzicht der Erörterung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (§ 17a Abs. 5 Satz 1 und 2 FStrG).
	8	Art. 4 Nr. 13 InfZuG; § 17b Abs. 4 FStrG	Benehmen statt Einvernehmen	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Für Bundesbehörden grds. keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil Behörden anderer Rechtsträger bislang aus Gründen des Verfassungsrechts ebenfalls max. auf ein Benehmen verwiesen waren.
	9	Art. 4 Nr. 16 InfZuG; § 17d FStrG	Planergänzung und Planänderung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil Regelung inhaltlich unverändert bleibt (§ 17d FStrG).
	10	Art. 4 Nr. 17 b) InfZuG; § 17e Abs. 2a FStrG	Beschränkungen der Aussetzungsmöglichkeiten des gesetzlichen Sofortvollzugs	Übernahme von Informationen zur Neuregelung in allgemeine Übersicht zu den Neuregelungen.	Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands bei der Planfeststellungsbehörde, weil die behördliche Aussetzung des Sofortvollzugs ein sehr seltener Anwendungsfall ist. Bezogen auf die Fallgruppe des zeitnahen Baubeginns werden in der Regel hinreichend belastbare Bauzeitenpläne durch den Vorhabenträger vorgelegt, sodass keine Zweifel am Vollzugsinteresse bestehen. Denkbare sonstige Fallgruppen sind von der Regelung nicht erfasst und bleiben unverändert. Dies gilt entspre-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					chend für die Aussetzung durch das Gericht.
	11	Art. 4 Nr. 19 a) InfZuG; § 17i Abs. 1 FStrG	TEN-V-Verfahren	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (§ 17i Abs. 1 FStrG).
	12	Art. 5 Nr. 1; § 1 FStrAbG	Bau und Änderung von Bundesfernstraßen im überragenden öffentlichen Interesse	Prüfung von Grundsatzfragen, Gewichtungsvorgaben von Einzelbelangen betreffend. Fixierung der Ergebnisse, Erstellung von innerbehördlichen Wissensdokumenten.	Die Regelung trifft eine (inhaltliche) Gewichtungsvorgabe für Verwaltungsentscheidungen über entsprechende bauliche Maßnahmen bei gleichzeitiger Errichtung einer Vorrangregel. Damit dürften sich einzelne entgegenstehende Belange zwar (besser) überwinden lassen; würde die zu treffende Verwaltungsentscheidung damit zwar leichter fallen bzw. deutlicher ausfallen, sind derzeit jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass sich hierdurch zwangsläufig auch der sowieso anfallende Verfahrens- und Begründungsaufwand reduzierte (Erleichterung bei geringem Minderaufwand).
	13	Artikel 9 Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG	Entscheidung über die Befreiung von der Pflicht zur stationären Stromversorgung von Luftfahrzeugen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG	Nach Verordnung (EU) 2023/1804 haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass für stationäre Luftfahrzeuge eigene Stromversorgungen sichergestellt sind. Für Flughäfen mit weniger als 10.000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr, sind Befreiungen möglich. Mit § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG werden die Luftfahrtbehörden Länder zu den Stellen bestimmt, die über diese Befreiungsanträge zu entscheiden haben. In Deutschland kom-	Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungsent- wurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalauf- wand	Erläuterung jährlicher Auf- wand
				men Befreiungsanträge wegen der genannten Schwelle für insgesamt 5 Flughäfen in Frage. Geht man, orientiert am Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand 2025) davon aus, dass Personal des gehobenen und es höheren Dienstes der Länder (durchschnittlicher Lohnsatz 46,70 Euro) etwa eine Woche die Gründe für eine Befreiung auswerten und im Einzelfall entscheiden, entsteht den Luftfahrtbehörden der Länder ein einmaliger Aufwand in Höhe von 10 560 Euro. (Standardaktivitäten 1, 3, 5, 7, 10 und 11 – Komplexität hoch)	
	14	Artikel 9, Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	Einleiten eines Verfahrens zur Befreiung von der Pflicht für Frischluftzufuhr an Einsteigepositionen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	Nach Verordnung (EU) 1679/2024 haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von mehr als 4 Millionen Passagieren an den Einstiegsbereichen zum Luftfahrzeug über eine ausreichende Frischluftzufuhr verfügen. Über Ausnahmen entscheidet die Europäische Kommission. Mit § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG werden die Luftfahrtbehörden der Länder zu den Stellen bestimmt, die diese Befreiungsanträge auf ihre Begründetheit prüfen und diese an das BMV leiten, das – soweit die Anträge positiv beschieden wurden – die Anträge der Kom-	Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				mission zur Entscheidung vorlegt. In Deutschland kommen Befreiungsanträge wegen der genannten Schwelle für insgesamt 7 Flughäfen in Frage. Geht man, orientiert am Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand 2025) davon aus, dass Personal des gehobenen und es höheren Dienstes der Länder (durchschnittlicher Lohnsatz 46,70 Euro) etwa 1 ½ Wochen die Gründe für eine Befreiung zusammenstellen, aufbereiten und den Einzelfall der Kommission zur Entscheidung übergeben, entsteht den Luftfahrtbehörden der Länder ein einmaliger Aufwand in Höhe von etwa 22 200 Euro. (Standardaktivitäten 1, 3, 5, 7, 10 und 11 – Komplexität hoch)	
	15	Art. 10 Nr. 10 a) Inf-ZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich	Prüfung von Grundsatzfragen, Fixierung der Ergebnisse, Erstellung von innerbehördlichen Wissensdokumenten.	Die Regelung trifft eine (inhaltliche) Erleichterung für Verwaltungsentscheidungen über entsprechende bauliche Maßnahmen. Ein bei der Zulassungsbehörde reduzierter Prüfaufwand ergibt sich damit nicht zwangsläufig, weil statt der alten die nunmehr künftigen Anforderungen zu prüfen sind (Erleichterung bei gleichbleibenden Verfahrensaufwand).
	16	Art. 10 Nr. 2 a) aa) Inf-ZuG; § 17 Abs. 4	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorge-	Bezüglich des Einsparpotenzials bei Gleichrangigkeit von Ersatzzahlungen ist das Einsparpotenzial relativ gering. Es betrifft in erster Linie die konkrete	Wenn es sich hierbei um eine freie Wahl zwischen den möglichen Instrumenten handelt, wäre eine höheres Einsparpotenzial denkbar, jedoch sind arten- und ge-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
		S. 1 Nr. 2 BNatSchG	sehenen Ersatzgeldleistungen	flächenscharfe Planung von Kompensationsmaßnahmen, eine Anwendung der BKompV sowie eine Fiktivplanung zur Ermittlung der Höhe der Ersatzzahlung wäre dennoch erforderlich. Darüber hinaus wären Maßnahmen nach dem Gebiets- und Artenschutz weiterhin zu planen und konkret umzusetzen. Es gäbe für die Autobahn GmbH eine Reduzierung des Aufwandes bei der Flächenbeschaffung (Grunderwerb) sowie bei der Umsetzung (Ausschreibung und Vergabe).	bietsschutzspezifischen Maßnahmen dennoch konkret zu planen und hierfür Flächen zu beschaffen. Für die Ersatzzahlungen müssten Fiktivplanungen erstellt werden, es sei denn, es werden pauschale Annahmen und Konventionen vereinbart. (Größenordnung ca. 10 %).
	17	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Kosten in Tageszeitung: 9,9 T€. Anzahl Veröffentlichungen 2x3 (2 Tageszeitungen, 3 Zeitpunkte: Auslegung, Erörterungstermin (bzgl. Ersatz für Einladung), Entscheidung) zzgl. ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins (z. B. Amtsblatt i. H. v. 500 €)). Kosten aufwand je bisherigem Verfahren 59,9 T€ bei 25 Verfahren/ a beim FBA = 1.497,5 T€. Kosten neue Hinweisbekanntmachung = 1,5 T€ je Bekanntmachung bei nur noch 1 Tageszeitung = 4,5 T€ (3 Zeitpunkte) je Verfahren, bei 25 Verfahren FBA/ a = 112,5 T€. Kostenersparnis von 55,4 T€ je Verfahren (alt: 59,9T€, neu: 4,5T€). Personalkosten ändern sich nicht in relevantem Maße.
	18	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					Bestand vorhanden (§ 17a Abs. 3 FStrG).
	19	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)	Anpassung des internen Prozesses und vorhandener Unterlagen sowie Rundmail an alle betroffenen Mitarbeitenden (5h gesamt).	Das Gesetz bewirkt hier u. a. die Nichtanwendbarkeit der §§ 48-50 VwVfG (Aufhebung von Verwaltungsakten). Hieraufhin gerichtete Anträge an die Planfeststellungsbehörde sind eine jüngere und zugleich seltene Erscheinung (2023-2025 insgesamt: 3; hieraus resultiert auch die Annahme von 1 Antrag/a); die insoweit erst eingeschränkt verfügbare Empirie erlaubt nur eine grobe Schätzung des damit verbundenen Aufwands. Für die Durchführung entsprechender Verwaltungsverfahren ließen sich rund 20.000 Min. (45 % hD = 9.000 Min., 45 % gD = 9.000 Min., 10 % mD = 2.000 Min.) ansetzen, zzgl. für Widerspruchsverfahren rund 7.500 Min. (80 % hD = 6.000 Min., 10 % gD = 750 Min., 10 % mD = 750 Min.) und ein sich anschließendes Klageverfahren rund 20.000 Min. (80 % hD = 16.000 Min., 10 % gD = 2.000 Min., 10 % mD = 2.000 Min.). Diesen gemittelten Schätzungen liegt die weitere Annahme eines Anteils von 34 % komplex gelagerter und 66 % weniger komplex gelagerter Fälle zugrunde. Der sich so ergebende Aufwand entfielen im Ergebnis der Gesetzesänderung vollständig. Für die konkrete Verwaltungstätigkeit ergäbe sich aufgrund ihres Wegfalls keine Beschleunigung im engeren Sinne. Daraus freiwerdende Personalkräfte stünden jedoch für

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					die allgemeine Verfahrensbearbeitung zur Verfügung; Verrechnungseffekte lassen sich hier nur schwer bemessen. Der wegfallende Aufwand entspräche aber vergleichsweise jenem von etwa zwei Plangenehmigungsverfahren (ohne UVP).
	20	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (§ 17a Abs. 2 FStrG).
	21	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 17a FStrG).
	22	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 17a FStrG).
	23	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (§ 17a Abs. 5 FStrG). Bekanntmachungsmodalitäten zu § 27a VwVfG erfasst.
	24	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 17a FStrG).
	25	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					§ 17b FStrG). Bekanntmachungsmodalitäten zu § 27a VwVfG erfasst.
	26	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (zur Plangenehmigung bei UVP-Pflicht vgl. insbesondere § 17b Abs. 2 FStrG).
	27	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 74 Abs. 7 VwVfG).
	28	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 74 Abs. 7 VwVfG und § 17c Nr. 4 FStrG).
	29	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkrafttreten des Plans	Kein Einmalaufwand, weil Rechtsbereinigung (siehe: unterer Teil).	Rechtsbereinigung: Keine Veränderung des Erfüllungsaufwands, weil inhaltlich gleiche Regelung bereits im Bestand vorhanden (u. a. § 17c Nr. 1-3 FStrG).
	30	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPg	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	Kein zusätzlicher EA.	Angaben zum Zeitbedarf für die Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben sich aber aus der Bundesrats-Drucksache 319/12. Danach wird der durchschnittliche Zeitbedarf für eine Öffentlichkeitsbeteiligung auf 290 Stunden für die Verwaltung und 145 Stunden für die Wirtschaft beziffert. Die Ersparnis berechnet sich daher für die Wirtschaft aus Anzahl der Verfahren * 145 h * 60,20 €/h; für die Verwaltung aus Anzahl der Verfahren * 290 h 56,20 €. Unter

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					der Annahme, dass es 15 Fälle nach § 14e Abs. 1 /anno gibt, wäre das eine Ersparnis von $15 * 145 \text{ h} * 60,20 \text{ €/h} = 130.935 \text{ €}$ für die Wirtschaft und $15 * 290 \text{ h} * 56,20 \text{ €} = 244.470 \text{ €}$ für die Verwaltung. Auf dieser Grundlage wurden auch die Berechnungen von Ersparnissen im Rahmen der sog. Mantel-Verordnung zur IED-Umsetzung gemäß Anlage vorgenommen (siehe dort die Ausführungen unter „Ausweitung des vereinfachten Verfahrens“).
	31	Art. 12 Nr. 14 a) InfZuG; § 47 Abs. 1 Satz 1 UVPg	Streichung Linienbestimmung (Abs. 1 Satz 1)	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.
	32	Art. 12 Nr. 14 b) InfZuG; § 47 Abs. 4 UVPg	Streichung Linienbestimmung (Abs. 4)	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.
	33	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	Kein zusätzlicher EA.	Wegfall von je 1.600 h im gD und hD je Verfahren. Das Verfahren kommt bei der AdB kaum noch zur Anwendung (1x pro Jahr). Kein EA beim FBA.
	34	Art. 14 Nr. 2 a) InfZuG; § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FStrBAG	Bestätigung der Linienführung	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.	Mit Änderung zu Art. 4 InfZuG Nr. 11; § 16 Abs. 1 FStrG (Linienbestimmungsverfahren) verrechnet.
Schiene + ÖPNV + DB	35	Art. 1 Nr. 4 InfZuG; § 17 Abs. 2 AEG	Absicht zur Ausführung der Arbeiten	Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungs-	keine Reduktion des Personalaufwandes: Es handelt sich um die Anpassung des Bekanntmachungsvorschrift auf die übrigen Regelungen

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				veranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturzugungsgesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde hier auf die einzelnen Vorgaben zu gleichen Teilen umgelegt. Für die Aufbereitung der Gesetzesänderung sowie die Anpassung des Regelwerks und der Handlungsanweisungen für den Fachdienst Planfeststellung wird zusätzlich ein Aufwand von 10 Stunden für hD und 3 Stunden im mD geschätzt.	zur Bekanntmachung. Die Bekanntmachung der Absicht der Vorhabenträgerin, Vorarbeiten durchzuführen, durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden und nicht durch individuelle Benachrichtigung erfolgt derzeit zwar nur in seltenen Ausnahmefällen, eine Anpassung ist trotzdem sinnvoll um gegebenenfalls bei einem Hochlauf der Anträge und verstärkter Nutzung der öffentlichen Bekanntmachung, diese Option zu haben. Das EBA erlässt derzeit durchschnittlich 20 Duldungsanordnungen im Jahr. Geht man davon aus, dass zukünftig die Hälfte nicht mehr durch individuelle Benachrichtigung, sondern durch Internetveröffentlichung bekanntgemacht werden und der Aufwand der bisherigen ortsüblichen Bekanntmachung pro Fall bei 1,5 Stunden für den gD liegt, ist ein Einsparpotenzial von 1h pro Fall im gD zu erwarten.
	36	Art. 1 Nr. 5) aa) aaa) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1	Oberleitung und Stromschiene (Schiene)	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt: Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungsveranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturzugungsgesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt: Zur Ermittlung der Reduktion wird von einer durchschnittlichen Anzahl an Planrechtsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung und Planänderung) von 557 im Jahr ausgegangen. Davon betreffen maximal 12 potenzielle Einzelmaßnahmen, die von der Gesetzesänderung erfasst sind. Eine Einzelmaßnahme liegt nur dann vor, wenn das Bauvorhaben als solches ohne weitere genehmigungs-

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungsent- wurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalauf- wand	Erläuterung jährlicher Auf- wand
				hier auf die einzelnen Vor- gaben zu gleichen Teilen umgelegt. 2 hD a 30 Stun- den.	pflichtige Änderungen ande- rer Bestandteile der beste- henden Bahnstrecke oder notwendiger Folgemaßnah- men umgesetzt wird. Ist im Rahmen der Elektrifizierung zum Beispiel die Aufwei- tung des Tunnelprofils, die Aufweitung von Kreuzungs- bauwerken, das Anlegen von Geländeeinschnitten bzw. Geländeanschnitten und Bö- schungen oder die Änderun- gen an Bahnübergängen er- forderlich, liegt keine Ein- zelmaßnahme in diesem Sinne vor. Ebenso liegt dann keine Einzelmaßnahme vor, wenn infolge der Baumaß- nahme, die von der Planfest- stellung oder Plangenehmi- gung freigestellt ist, weitere Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich aus- geführt werden sollen, die für sich betrachtet nach die- ser Vorschrift von der Plan- feststellung ebenfalls freige- stellt sind. Die Baumaßnah- men stellen in diesem Fall je- weils Teile einer komplexe- ren Maßnahme dar, die ge- samthaft zu betrachten sind. (BT-Drs. 19/22139, S. 22). Ausgehend von 12 Fällen im Jahr und einem durchschnitt- lichen Aufwand von 6991 Minuten pro Fall, die zu 10 % im mD, zu 40 % im gD und 50 % im hD anfallen, ergibt sich eine Reduktion des Aufwands von 233, 932 bzw. 1165 Stunden pro Jahr.
	37	Art. 1 Nr. 5 a) aa) bbb) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 2	ERTMS	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusam- mengefasst dargestellt.	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	38	Art. 1 Nr. 5 a) aa) ccc) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3	barrierefreier Umbau, Wetter- schutzanlagen auf Bahnsteigen (Schiene)	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.
	39	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 7	Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen (Schiene)	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.
	40	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 8	die Änderung von Durchlässen sowie (Schiene)	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.
	41	Art. 1 Nr. 5a aa) eee) InfZuG; § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 9	Hang- und Fels-sicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.	Alle Angaben zu Art. 1 Nr. 5a InfZuG; § 18 Abs. 1a werden zusammengefasst dargestellt.
	42	Art. 1 Nr. 5b InfZuG; § 18 Abs. 2 AEG	vorläufige Anordnung nach Einleitung Planfeststellungsverfahren (Schiene)	Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungsveranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturkukunftsgesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde hier auf die einzelnen Vorgaben zu gleichen Teilen umgelegt. Für die Aufbereitung der Gesetzesänderung sowie die Anpassung des Regelwerks und der Handlungsanweisungen für den Fachdienst Planfeststellung wird zusätzlich ein Aufwand von	Durchschnittlich werden 17 Vorläufige Anordnungen pro Jahr beantragt. Das Entfallen des Tatbestandsmerkmals „Reversibilität“ führt zu einem Aufwand von durchschnittlich minus 2 Stunden, davon 2/3 im hD und 1/3 im gD. Die Prüfung der Reversibilität nimmt aufgrund der weiten Auslegung in der Rechtsprechung wenig Zeit in Anspruch. Das Entfallen des Tatbestandsmerkmals "mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens kann gerechnet werden" führt zu einem Aufwand von durchschnittlich minus 3 Stunden, davon ebenfalls 2/3 im hD und 1/3 im gD. Die positive Prognoseentscheidung muss in anderem Zusammenhang weiterhin geprüft werden, weil

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				40 Stunden für hD und 1 Stunden im mD geschätzt.	bei der Prüfung, ob ein öffentliches Interesse an dem vorzeitigen Beginn besteht, die zuständige Behörde die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens berücksichtigen muss. Bei nicht genehmigungsfähigen Gesamtvorhaben liegt kein öffentliches Interesse vor. (BT-Drs. 389/18, S. 32). Die Möglichkeit, die öffentlichen Bekanntmachung durch Veröffentlichung auf der Internetseite zu ersetzen führt zu einem Aufwand von durchschnittlich minus 1 Stunde im gD, wenn von der Option Gebrauch gemacht wird. Dies erfolgt nur in etwa 20 % der Fälle (in der Regel wird die Variante der Zustellung gewählt), sodass auf die Jahresfallzahl gerechnet ein Aufwand von minus 12 Minuten entsteht.
	43	Art. 1 Nr. 6 InfZuG; § 18a AEG	Anhörungsverfahren	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	44	Art. 2 InfZuG; § 1 Abs. 3 BSWAG	Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit	Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungsveranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturkutschengesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde hier auf die einzelnen Vorgaben zu gleichen Teilen umgelegt. Für die Aufbereitung der Gesetzesänderung sowie die Anpassung des Regelwerks	Die erste Auswirkung der Gesetzesänderung kann wie folgt beschrieben werden: es wird von 19 erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmen pro Jahr ausgegangen, die Vereinfachung in der Prüfung bei den Ausnahmegründen kann mit 1,5 Stunden im hD angesetzt werden. Eine zweite Auswirkung der Gesetzesänderung: Es wird von 0,6 Gebietsschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen pro Jahr ausgegangen (in den letzten 5 Jahren sind insgesamt 3 Stellungnahmeverfahren erforderlich gewesen), bei denen grundsätzlich die Stellungnahme

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				und der Handlungsanweisungen für den Fachdienst Planfeststellung wird zusätzlich ein Aufwand von 80 Stunden für hD und 6 Stunden im mD geschätzt.	der EU KOM einzuholen ist, was aufgrund der Gesetzesänderung entfallen kann. Hierfür wird ein Aufwand pro Stellungsverfahren von 100 Stunden im hD geschätzt.
	45	Art. 3 Nr. 2 InfZuG; § 12 EKRg	Überführung eine Maßnahme (Lastenverteilung)	Durch die Änderung wird nur die Kostenaufteilung zwischen den Beteiligten an der Kreuzung neu gefasst. Dies hat jedoch keinen Einfluss auf die durch das EBA durchzuführende Prüfung im Zusammenhang mit der Erteilung einer Mittelfreigabe, da diese im bisherigen Umfang unter Berücksichtigung der neuen Kostenaufteilung erfolgen muss.	Durch die Änderung wird nur die Kostenaufteilung zwischen den Beteiligten an der Kreuzung neu gefasst. Dies hat jedoch keinen Einfluss auf die durch das EBA durchzuführende Prüfung im Zusammenhang mit der Erteilung einer Mittelfreigabe, da diese im bisherigen Umfang unter Berücksichtigung der neuen Kostenaufteilung erfolgen muss.
	46	Art. 10 Nr. 10 a) InfZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	47	Art. 10 Nr. 2 a) aa) InfZuG; § 17 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BNatSchG	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorgesehenen Ersatzgeldleistungen	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	48	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Minus 60 min mD in 34 Fällen; es wird von 135 abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren im Jahr im Durchschnitt ausgegangen. Die Zahl halbiert sich wegen nur noch einer Tageszeitung und halbiert sich erneut im Zuge der Ermessensausübung; zusätzlicher Hinweis auf Bekanntmachung in nur noch einer Tageszeitung nur noch aufgrund von Ermessensausübung, vgl. bislang § 18a Abs. 3 Satz 4 AEG

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	49	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	50	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	51	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans	Aufwand, der mit der Berücksichtigung der Anforderungen an den Geheim- und Sabotageschutz einhergeht, lässt sich nicht näher bestimmen, vgl. auch Gesetzesbegründung ohne nähere Angaben	Aufwand, der mit der Berücksichtigung der Anforderungen an den Geheim- und Sabotageschutz einhergeht, lässt sich nicht näher bestimmen, vgl. auch Gesetzesbegründung ohne nähere Angaben
	52	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren (Schiene)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	53	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung	Auslegung weiterhin nur durch Internetveröffentlichung	Auslegung weiterhin nur durch Internetveröffentlichung
	54	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin	Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungsveranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturkukunftsgesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde hier auf die einzelnen Vorgaben zu gleichen Teilen umgelegt. Für die Aufbereitung der Gesetzesänderung sowie die Anpassung des Regelwerks und der Handlungsanweisungen für den Fachdienst	Es handelt sich bei der Änderung um die Bereinigung eines Redaktionsversehens. Die Regelungen für die Bekanntmachung des Erörterungstermins werden an diejenigen für die Bekanntmachung der Planunterlagen angeglichen. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 13 Erörterungsterminen pro Jahr, bei denen die Hälfte in 2 Gemeinden bekannt gemacht werden muss, kann von einer Fallzahl von 20 pro Jahr ausgegangen werden. Der Aufwand der bisherigen ortsüblichen Bekanntmachung pro Fall kann mit 1,5 Stunden für den gD geschätzt werden, für die dann nur noch Durchzufüh-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				Planfeststellung wird zusätzlich ein Aufwand von 10 Stunden für hD und 1,5 Stunden im mD geschätzt.	rende Veröffentlichung auf der Internetseite ist ein Aufwand von 0,5 Stunden zu erwarten. Damit ist ein Einsparpotenzial von 1h pro Fall im gD zu erwarten.
	55	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	56	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	57	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung	nach Rechtsansicht des EBA wird die Zustellungsfiktion durch Internetveröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses den Anforderungen aus § 69 Abs. 2 VwVfG, § 5 VwZG und § 9 OZG nicht gerecht. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird daher die bisherige Praxis der analogen Zustellung beibehalten bis zur Umsetzung eines sog. OZG-konformen Rückkanals im Antrags- und Beteiligungsportal	nach Rechtsansicht des EBA wird die Zustellungsfiktion durch Internetveröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses den Anforderungen aus § 69 Abs. 2 VwVfG, § 5 VwZG und § 9 OZG nicht gerecht. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird daher die bisherige Praxis der analogen Zustellung beibehalten bis zur Umsetzung eines sog. OZG-konformen Rückkanals im Antrags- und Beteiligungsportal
	58	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	59	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	60	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkräfttreten des Plans	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	61	Art. 12 Nr. 4 InfZuG; § 14a UVPG	Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen (keine UVP)	Es müssen 197 Beschäftigte über die Änderung informiert werden, dies erfolgt schriftlich und durch Teilnahme an Schulungsveranstaltungen. Für die Einführung des Infrastrukturzugungsgesetz wird von einem Zeitaufwand von 5 Stunden für alle Beschäftigten (95 hD, 85 gD, 17 mD) im Fachdienst Planfeststellung ausgegangen. Dieser Zeitaufwand wurde hier auf die einzelnen Vorgaben zu gleichen Teilen umgelegt. Für die Aufbereitung der Gesetzesänderung sowie die Anpassung des Regelwerks und der Handlungsanweisungen für den Fachdienst Planfeststellung wird zusätzlich ein Aufwand von 260 Stunden für hD und 26 Stunden im mD geschätzt.	Insgesamt ist von 220 Fällen pro Jahr auszugehen, in denen eine Vorprüfung durchgeführt wird. Betroffen von der Änderung sind 50 % unserer Fälle, hierrunter fallen sowohl die Maßnahmen, die zukünftig keiner Vorprüfung mehr unterliegen als auch diejenigen, die eine standortbezogene anstelle einer allgemeinen Vorprüfung benötigen. Pro Vorprüfung ist im Durchschnitt von einem Aufwand von 4 Stunden im hD und 2,5 Stunden im mD auszugehen. Es ist davon auszugehen, dass ein Drittel des Aufwands entfällt. Der EA der DB bemisst sich ferner auf -1,5 Mio. Euro jährlich (Mail DB AG 15.12.2025): Änderungen am § 18 Abs. 1a AEG im Zusammenhang mit den Änderungen am § 14a UVPG und der Anlage § 1 UVPG. Für Vorhaben, die nun zusätzlich planrechtsfrei erfolgen können und für die auch keine anderweitigen Genehmigungserfordernisse bestehen (bspw. Wasserrecht, Naturschutz, Denkmalschutz), wird dieses zu einer Beschleunigung zwischen 6 bis 12 Monaten führen. Speziell die beiden Änderungen am UVPG werden auch zu einem geringeren Erfüllungsaufwand bei der DB führen, da mit diesen UVP-Vorprüfungen entfallen werden. Wir schätzen diesen Effekt auf rd. 1,5 Mio. EUR p. a.
	62	Art. 12 Nr. 4 InfZuG; § 14b UVPG	Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisie-	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
			rung von Schienenwegen (standortbezogene Vorprüfung)		
	63	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	64	Art. 12 Nr. 17 InfZuG; § 74 Abs. 14 UVPG	Stichtagsregel AEG im UVPG	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	65	Art. 12 Nr. 18 b) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 14.7 UVPG	Bau eines Schienenweges	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	66	Art. 12 Nr. 18 b) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 14.8 UVPG	Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	67	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Bzgl. der DB umfasst die Entlastung ca. -3,2 Mio. Euro jährlich. Dabei wird eine Entlastung 2026-20250 i.H.v. 80 Mio. Euro zu Grunde gelegt (Mail DB AG 15.12.2025). Die Kosten der DB für eine RVP variieren im Preisniveau von 2024 je Größe des Vorhabens zwischen rd. 4 Mio. Euro und rd. 12 Mio. Euro., d. h. im Schnitt pro Verfahren mindestens rd. 8 Mio. Euro. Auf eigene Personalkosten entfielen dabei zwischen 1,5 Mio. Euro bis 4,5 Mio. Euro, d. h. im Schnitt pro Verfah-

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungsent- wurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalauf- wand	Erläuterung jährlicher Auf- wand
					ren rd. 3 Mio. Euro. Wäh- rend der Laufzeit des Ver- fahrens waren dabei bei der DB im Schnitt 4 VZP gebun- den. Die Kosten für eine VZP p. a. betragen dabei wie folgt: 1560 h/MA * 95 €. Die übrigen Kosten bei der DB entfielen auf die Beauftra- gung von Gutachten. D. h. zum Preisniveau von 2024 und für den Zeitraum 2026- 50 würde sich der unmittel- bare Erfüllungsaufwand für die DB um 80 Mio. EUR re- duzieren, d. h. p. a. im Schnitt um mindestens 3,2 Mio. [hier zu 3/8 als Perso- nal und zu 5/8 als Sachkos- ten angesetzt] Euro. Nicht betrachtet sind dabei Entlas- tungswirkungen durch die Vermeidung von Baupreis- steigerung.
	68	Art. 15 Nr. 1 a) aa) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 1 PBefG	Oberleitung und Stromschiene (ÖPNV)	Angaben ÖPNV analog Schiene	Angaben ÖPNV analog Schiene
	69	Art. 15 Nr. 1 a) bb) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 3 PBefG	barrierefreier Umbau, Wetter- schutzanlagen auf Bahnsteigen (ÖPNV)	Angaben ÖPNV analog Schiene	Angaben ÖPNV analog Schiene
	70	Art. 15 Nr. 1 a) dd) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 5 PBefG	Bau und die Än- derung von technischen Si- cherungen von Bahnübergän- gen (ÖPNV)	Angaben ÖPNV analog Schiene	Angaben ÖPNV analog Schiene
	71	Art. 15 Nr. 1 a) bb) InfZuG; § 28 Abs. 1a Nr. 6 PBefG	die Änderung von Durchlässen sowie (ÖPNV)	Angaben ÖPNV analog Schiene	Angaben ÖPNV analog Schiene

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	72	Art. 15 Nr. 1 d) InfZuG; § 28 Abs. 3a PBefG	vorläufige Anordnung nach Einleitung Planfeststellungsverfahren (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	73	Art. 15 Nr. 2 InfZuG; § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG	Veränderungssperre (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	74	Art. 15 Nr. 5 a) InfZuG; § 29 Abs. 1 Satz 2 PBefG	Planfeststellung, Erteilung oder Entscheidung (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	75	Art. 15 Nr. 5 c) InfZuG; § 29 Abs. 4 PBefG	Planergänzung (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	76	Art. 15 Nr. 5 e) InfZuG; § 29 Abs. 6 PBefG	Klageerhebung, Frist (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	77	Art. 15 Nr. 6 InfZuG; § 29a PBefG	Anhörungsverfahren (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	78	Art. 15 Nr. 7 InfZuG; § 29b Abs. 1a PBefG	vorzeitige Besitzeinweisung (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	79	Art. 15 Nr. 8 a) InfZuG; § 32 Abs. 1 Nr. 1 PBefG	Duldungspflichten Dritter, Untersuchungen (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.
	80	Art. 15 Nr. 8 b) InfZuG; § 32 Abs. 1 Nr. 2 PBefG	Duldungspflichten Dritter, Anbringungen (ÖPNV)	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.	Keine Angaben verfügbar/vermutlich unterhalb Bagatellgrenze.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
Wasserstraße	81	Art. 6 Nr. 2 InfZuG; § 8 Abs. 1 S. 5 WaStrG	Der Ersatz von sog. systemkritischen Bauwerken liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.	Der Aufwand für die Einführung der geänderten Regelungen auf der Wasserstraße wird gebündelt dargestellt, da in einem Bearbeitungsvorgang umsetzbar. Der Einmalaufwand resultiert aus Vorgaben des BMV für den nachgeordneten Bereich (Regelung durch Erlass 1 Woche hD), die Prüfung und Anpassung von Leitfäden (5 Wochen hD) und vergleichbaren internen Prozessen (Anpassung PlanfeststellungsRL 3 Wochen hD; Anpassung Musterkreuzungsvereinbarungen 2 Wochen hD + 1 Woche gD) sowie der Verfügung an die Ämter (1 Woche hD). Eine Anpassung des Antrags- und Beteiligungsportal ist nicht erforderlich, sodass keine sonstigen Kosten dafür anfallen.	Es kann mit einer geringfügigen Reduktion des Personalaufwandes gerechnet werden, weil die Prüfung bei Abwägungsentscheidungen und bei naturschutzrechtlichen Ausnahme genehmigungen unter Umständen vereinfacht wird. Es wird geschätzt von 15 Prüfungen im Jahr ausgegangen, bei denen sich der Prüf- und Abstimmungsaufwand mit den Naturschutzbehörden entsprechend verringert.
	82	Art. 6 Nr. 4 a) InfZuG; § 14 Abs. 2 WaStrG	vorläufige Anordnung (Planfeststellungsverfahren)		Durch den Wegfall der ehemaligen Tatbestandsvoraussetzungen Nr. 1 „reversible Maßnahmen“ und Nr. 3 „mit einer Entscheidung zugunsten des TdV“ reduziert sich die Rechtsprüfung für die vorläufige Anordnung. Damit reduziert sich der Zeitaufwand für den Erlass einer vorläufigen Anordnung von durchschnittlich 32 Stunden hD pro Jahr bei einer Fallzahl von 1. Dadurch, dass die vorläufige Anordnung nur nach Maßgabe des § 27a VwVfG bekannt gemacht oder zugestellt werden muss, entfällt zumindest die ortsübliche öffentliche Bekanntmachung, womit sich der Zeitaufwand für die Abstimmung mit den Gemeinden und ggf. die Kosten für eine Bekanntmachung in einer örtlichen Tageszeitung (falls diese im Ortsrecht vorgesehen ist) reduziert. Da nur noch der im Wesentlichen gleichartige Zustand wiederherstellen ist, entstehen möglicherweise weniger Streitigkeiten darüber, ob der frühere Zustand wieder-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					hergestellt worden ist. Schriftverkehr für hD entfällt. Einsparung ca. 8 Stunden hD pro Fall im Jahr. Da der Fall, dass eine Planfeststellung für unzulässig erklärt wurde, noch nie eingetreten ist und auch in Zukunft äußerst selten eintreten wird, ist von einer Fallzahl von ungefähr „0,1“ auszugehen.
	83	Art. 6 Nr. 4 b) InfZuG; § 14 Abs. 3 Satz 2 WaStrG	Verlängerung der Frist ausgeschlossen		Durch die Einvernehmensfiktion entfallen Erinnerungsschreiben und Einvernehmensverhandlungen. 40 Stunden hD und 40 Stunden gD im Jahr bei einer Fallzahl.
	84	Art. 6 Nr. 5 InfZuG; § 14a WaStrG	Anhörungsverfahren		Durch den Wegfall der öffentlichen Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen entfällt der Personalaufwand für die Anzeigenaufgabe von ca. 8 Stunden gD und die Kosten für die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen von durchschnittlich ca. 4.500 €.
	85	Art. 6 Nr. 8 InfZuG; § 14d WaStrG	Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens		Hierbei handelt es sich nur um eine Folgeregelung.
	86	Art. 6 Nr. 9 a) InfZuG; § 14e Abs. 2a WaStrG	gesetzliche Sofortvollzug		Durch die Einschränkung der Gründe für die Aussetzung des Sofortvollzuges wird die Anordnung seltener erlassen werden. Dadurch reduziert sich der Aufwand für den Erlass der sofortigen Vollziehung von 40 Stunden hD. Beschleunigungseffekt: Infrastrukturvorhaben werden schneller umgesetzt.
	87	Art. 6 Nr. 9 b) InfZuG;	Klagebegründung		Regelung dürfte nur der Klarstellung dienen. Sie ist

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
		§ 14e Abs. 3 WaStrG			gleichbedeutend mit § 6 S. 4 Rechtsbehelfsgesetz.
	88	Art. 6 Nr. 10 InfZuG; § 15 Abs. 1 Satz 1 WaStrG	Veränderungssperre		Hierbei handelt es sich um eine bloße Folgeänderung.
	89	Art. 6 Nr. 11 InfZuG; § 16 Abs. 2 WaStrG	Bekanntgabe der Vorarbeiten		Durch Ersatz der Option der ortsüblichen Bekanntmachung durch die Bekanntgabe nach § 27 a VwVfG entfallen ggf. der Aufwand für die Abstimmung mit der Gemeinde und ggf. die Kosten für eine Bekanntmachung in einer örtlichen Tageszeitung (falls diese im Ortsrecht vorgesehen ist). Da lediglich die Bekanntmachungsoption ausgetauscht wurde und es bei der Option der Zustellung an den Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten verbleibt, ist keine konkret bezifferbare Entlastung auszuweisen.
	90	Art. 6 Nr. 12 InfZuG; § 17 WaStrG	Bekanntgabe im Internet (Streichung)		Die Regelung des § 17 WaStrG hatte keinen Anwendungsfall, da die Veröffentlichung des Plans stets durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte.
	91	Art. 6 Nr. 13 a) InfZuG; § 18 Abs. 1 WaStrG	Abschluss innerhalb 4 Jahren (europ. Strecken)		Die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss wird vereinfacht. Des Weiteren muss bei Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes nicht mehr die Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden. Einsparung Personalaufwand von 320 Stunden hD bei einem Fall pro Jahr. Achtung: Die Beschleunigungswirkung ist die gleiche wie in Zeile 92 (Art. 7 Nr. 1 InfZuG; § 1 Abs. 3

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					WaStrAb) und darf deshalb nur einmal angesetzt.
	92	Art. 6 Nr. 16 b) InfZuG; § 20 Abs. 8 WaStrG	Grundstücke		Keine Änderung im Personalaufwand, da davon auszugehen ist, dass der Antrag auf sofortige Besitzeinweisung statt eines Enteignungsantrages gestellt wird. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass eine Beschleunigung von Unterhaltungsmaßnahmen in dringenden Fällen dadurch erreicht werden kann, dass z. B. Baubedarfsflächen im Rahmen einer vorzeitigen Besitzeinweisung schneller zur Verfügung stehen als mit einem Enteignungsverfahren.
	93	Art. 6 Nr. 19 a) InfZuG; § 41 5b) WaStrG	hälftige Kostenaufteilung ohne Vorteilsausgleich		Die Angaben beziehen sich ausschließlich auf Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit Eisenbahnstrecken des Bundes. Bei Kreuzungen mit Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes wird in der Praxis bereits seit 2009 auf Grundlage eines Erlasses entsprechend abgerechnet (s. Gesetzesbegründung). Die Neuregelung in § 41 Abs. 5b WaStrG überführt die Erlassregelung lediglich in Gesetzesnorm; daher fällt kein zusätzlicher EA für diese Kreuzungen an. Durchschnittlich werden in der WSV jährlich 20 Kreuzungsfälle mit Kostenbeteiligung der Bahn bearbeitet. Hierfür mussten bislang ein Kostenteilungsschlüssel durch die Erstellung von Fiktiventwürfen und ein Vorteilsausgleich ermittelt werden. Für die Erstellung der Fiktiventwürfe (2 pro Fall) fallen ca. 200T€ Kosten

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungsent- wurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalauf- wand	Erläuterung jährlicher Auf- wand
					für externe Ingenieurbüros an. Landesbehörden sind nicht betroffen. Durch die vorgegebene Kostenteilung zu gleichen Anteilen und den Wegfall des Vorteilsausgleichs entfallen viele Prozessschritte. Entfall Bearbeitung in den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern des Bundes: 16 Monate gD/Fall, Entfall Bearbeitung GDWS 1 Monat gD/Fall, Entfall Erstellung Fiktiventwürfe durch Ingenieurbüro 6 Monate/Fall, Entfall Kosten für alle Fiktiventwürfe 200T€/Fall. Bei Annahme einer mittl. Projektlaufzeit von 3 Jahre/Fall wurden die Zeiteinsätze und Kosten auf ein Jahr heruntergerechnet. Entsprechend können 54.400 Minuten Personalaufwand der Bundesverwaltung innerhalb der WSV jährlich eingespart werden. Die Minutenanzahl errechnet sich über 17 Monaten gD/Fall verteilt über die mittlere Projektlaufzeit: (17 x 9.600 Minuten/3). Die Beschleunigungswirkung entsteht durch den Entfall der Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels und wird mit 6 bis 12 Monaten pro Projekt (Fall) abgeschätzt. Jährlich kommen 3 bis 5 neue Fallzahlen dazu. In den letzten 3 Jahren konnten alte Fallzahlen nicht abgebaut werden. Durch die Gesetzesänderung wird der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung beschleunigt. Durch die Kapazitätssteigerung können die Fälle schneller bearbeitet und abgebaut werden.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	94	Art. 7 Nr. 1 InfZuG; § 1 Abs. 3 WaStrAbG	Bedarfsplan im überragenden öffentlichen Interesse		Die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss wird vereinfacht. Des Weiteren muss bei Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes nicht mehr die Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden. Einsparung Personalaufwand von 320 Stunden hD bei einem Fall pro Jahr. Achtung: Die Beschleunigungswirkung ist die gleiche wie in Zeile 89 (Art. 6 Nr. 13 a) InfZuG; § 18 Abs. 1 WaStrG) und darf deshalb nur einmal angesetzt werden.
	95	Art. 8 Nr. 1 InfZuG; § 19 Abs. 3 WHG	Einvernehmen mit Bundesbehörden (Streichung)		Für WSV keine Änderung, daher neutral. Entlastung ggf. für Landesbehörden (siehe Gesetzesbegründung).
	96	Art. 10 Nr. 10 a) InfZuG; § 15 Abs. 6a BNatSchG	Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleich		Einsparpotenzial beim Träger des Vorhabens möglich, je nach Ausgestaltung des Verfahrens. Aufgrund des frühen Stadiums des Entwurfes nicht abschätzbar. Bei der GDWS wird hinsichtlich der Vollzugskontrolle Arbeit eingespart, soweit hiervon keine Kompensationsmaßnahmen mehr erfasst sind. Zudem verkürzt sich der LBP durch den Wegfall der Bilanzierung und der Kompensation, sodass weniger Unterlagen zu prüfen sind. Hierfür wird eine Ersparnis von 8h gD und 12h hD pro Fall angenommen. Bei den Ämtern entfällt mit dem Wegfall der Kompensationsmaßnahme der gesamte hiermit verbundene Aufwand bei den Ämtern. Demgegenüber entsteht ein Mehraufwand bezüglich der Abwicklung der Ersatzgeld-

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
					zahlung. Die Ersparnis wird hier auf 10h gD und 20h hD geschätzt.
	97	Art. 10 Nr. 2 a) aa) InfZuG; § 17 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BNatSchG	Veränderte Angaben des Eingriffsverursachers bei vorgesehenen Ersatzgeldleistungen		Folgeänderung zu § 15 Abs. 6a ohne eigene Auswirkungen auf den Aufwand.
	98	Art. 11 Nr. 2 InfZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung via Internetseite		Durch den Wegfall der öffentlichen Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen entfällt der Personalaufwand für die Anzeigenaufgabe von ca. 8 Stunden gD und die Kosten für die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen von durchschnittlich ca. 4.500 €.
	99	Art. 11 Nr. 3 a) InfZuG; § 27b Abs. 1 VwVfG	Auslegung von Dokumenten zur Einsicht via Internetseite		Zur Fallzahl: Gem § 14a Abs. 3 WaStrG ist bereits jetzt Veröffentlichung der Unterlagen auf der Internetseite möglich (als Soll-Regelung).
	100	Art. 11 Nr. 5 a) InfZuG; § 72 Abs. 1 VwVfG	Anwendung der Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren (Nichtanwendbarkeit)		Ergänzt entweder andere Änderungen (so 27c) so dass der Erfüllungsaufwand hierüber erfasst ist oder betrifft absolute Einzelfälle (§§ 48 bis 50), so dass ein Erfüllungsaufwand nicht bestimmt werden kann.
	101	Art. 11 Nr. 6 InfZuG; § 72a VwVfG	Einreichung des Plans		Bereits bisher soll die Behörde gem. § 14a Abs. 2 Nr. 1 WaStrG ausschließlich oder ergänzend Einreichung in el. Format verlangen. Die jetzt vorgesehene Erweiterung hat keinen eigenständigen Nutzen. Dieser tritt vielmehr über andere Regelungen zu Tage.
	102	Art. 11 Nr. 7 InfZuG; § 73 VwVfG	Anhörungsverfahren		Keine eigenständige Kosteneinsparung

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	103	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73a VwVfG	Behördenbeteiligung		§ 73a Abs. 1 u. 2: Bereits „sollte“ die Anhörungsbehörde den zu beteiligenden Behörden den Plan ausschließlich elektronisch zugänglich gemacht werden (14a Abs. 2 WaStrG). Stellungnahmen sollten elektronisch abgegeben werden. Daher nur noch eine geringe zusätzliche Fallzahl zu erwarten. Der Erfüllungsaufwand für den h-Dienst folgt aus § 73a Abs. 3, bei zufällig gleicher Fallzahl.
	104	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73b VwVfG	Erörterungstermin		Der Erörterungstermin ist optional. Dies war aber gem. § 14a Abs. 5 WaStrG schon bisher der Fall („kann ... verzichten“). Daher nur noch eine niedrige Fallzahl für zusätzliches freiwilliges Absehen. Die Aussage zur Beschleunigung gilt für die Fälle, in denen zusätzlich auf eine Erörterung verzichtet wird.
	105	Art. 11 Nr. 8 InfZuG; § 73c VwVfG	Planänderung im Verfahren		In der Praxis erfolgt die Beteiligung bei Planänderungen im Bereich der Wasserstraße bereits jetzt ganz überwiegend digital.
	106	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74 VwVfG	Planfeststellungsbeschluss		Das WaStrG gibt schon jetzt die Möglichkeit, Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung in Form einer Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen kann (§ 14b Abs. 3 WaStrG). Der dargestellte Erfüllungsaufwand bezieht sich auf den Verzicht auf die zwingende Bekanntmachung in den örtlichen Tageszeitungen. Dies ist im Entwurf als Kann-Regelung ausgestaltet (§ 74 Abs. 5 S. 3).

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
	107	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74a VwVfG	Plangenehmigung		Die Möglichkeit, auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben eine Plangenehmigung zu erteilen, entspricht der aktuellen Regelung in § 14b Abs. 2 WaStrG. Daher keine Erfüllungsaufwanderhebliche Änderung. Es bleibt bei einer Kann-Regelung.
	108	Art. 11 Nr. 9 InfZuG; § 74b VwVfG	Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung		Inhaltlich keine Veränderung ggü. § 74 Abs. 7 der aktuellen Fassung.
	109	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75 VwVfG	Rechtswirkungen der Planfeststellung		Keine erfüllungsrelevanten Änderungen. Auch die Regelung zur weiteren Zulässigkeit der Ausführung des Vorhabens trotz Planergänzung oder ergänzendes Verfahren sind für den Erfüllungsaufwand nicht relevant.
	110	Art. 11 Nr. 10 InfZuG; § 75a VwVfG	Außerkrafttreten des Plans		Entspricht § 14c Nr. 1 WaStrG in Verb. mit § 75 Abs. 4 VwVfG der aktuellen Fassung.
	111	Art. 12 Nr. 5 InfZuG; § 14e UVPG	Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur		Unklar, ob und unter welchen Voraussetzungen von einer solchen Ausnahme Gebrauch gemacht werden soll
	112	Art. 12 Nr. 7 a) InfZuG; § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG	Nachziehen zum VwVfG (§§ 27, 72 und 73)		Kein zusätzlicher EA.
	113	Art. 12 Nr. 7 b) InfZuG; § 18 Abs. 1 Satz 5 UVPG	Entfall §§ 72-73 VwVfG		Kein zusätzlicher EA.
	114	Art. 12 Nr. 7 c) InfZuG;	Verzicht Erörterungstermin		Kein zusätzlicher EA.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
		§ 18 Abs. 2 UVPG	(landschaftspflegerischer Begleitplan)		
	115	Art. 12 Nr. 8 a) InfZuG; § 20 Abs. 1 Satz 2 UVPG	Veröffentlichung statt Zugänglichmachung		Kein zusätzlicher EA.
	116	Art. 12 Nr. 9 InfZuG; § 21 UVPG	Ausschluss Äußerungen über das Verfahren (nach Fristende)		Kein zusätzlicher EA.
	117	Art. 12 Nr. 14 a) InfZuG; § 47 Abs. 1 Satz 1 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 1 Satz 1)		Kein zusätzlicher EA.
	118	Art. 12 Nr. 14 b) InfZuG; § 47 Abs. 4 UVPG	Streichung Linienbestimmung (Abs. 4)		Kein zusätzlicher EA.
	119	Art. 12 Nr. 18 a) InfZuG; § Anlage 1 Nr. 13.8 UVPG	Sonstige Ausbaumaßnahmen (Wasserstraße)		Kein zusätzlicher EA.
	120	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP		Nur bei Verfahren einschlägig, die der Bestimmung der Linienführung dienen. Diese haben derzeit keine praktische Bedeutung.

Erläuterungen zum Erfüllungsaufwand der Länder:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§);	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
Straße + LF	13	Artikel 9 Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2	Entscheidung über die Befreiung von der Pflicht zur stationären Stromversorgung von Luft-	Nach Verordnung (EU) 2023/1804 haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass für stationäre Luftfahrzeuge eigene Stromversorgungen sichergestellt sind. Für Flughäfen mit we-	Kein zusätzlicher EA.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§);	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
		Nummer 4e LuftVG	fahrzeugen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG	niger als 10.000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr, sind Befreiungen möglich. Mit § 31 Absatz 2 Nummer 4e LuftVG werden die Luftfahrtbehörden Länder zu den Stellen bestimmt, die über diese Befreiungsanträge zu entscheiden haben. In Deutschland kommen Befreiungsanträge wegen der genannten Schwelle für insgesamt 5 Flughäfen in Frage. Geht man, orientiert am Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand 2025) davon aus, dass Personal des gehobenen und es höheren Dienstes der Länder (durchschnittlicher Lohnsatz 46,70 Euro) etwa eine Woche die Gründe für eine Befreiung auswerten und im Einzelfall entscheiden, entsteht den Luftfahrtbehörden der Länder ein einmaliger Aufwand in Höhe von 10 560 Euro. (Standardaktivitäten 1, 3, 5, 7, 10 und 11 – Komplexität hoch)	
Straße + LF	14	Artikel 9, Nr. 10 b) aa); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	Einleiten eines Verfahrens zur Befreiung von der Pflicht für Frischluftzufuhr an Einsteigepositionen (einmalig, Land); § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG	Nach Verordnung (EU) 1679/2024 haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von mehr als 4 Millionen Passagieren an den Einstiegsbereichen zum Luftfahrzeug über eine ausreichende Frischluftzufuhr verfügen. Über Ausnahmen entscheidet die Europäische Kommission. Mit § 31 Absatz 2 Nummer 4f LuftVG werden die Luftfahrtbehörden der Länder zu den Stellen bestimmt, die diese Befreiungsanträge auf ihre Begründetheit prüfen und diese an das BMV leiten, das – soweit die Anträge positiv beschieden wurden – die Anträge der Kommission zur Entscheidung vorlegt. In Deutschland kommen Befreiungsanträge wegen der genannten Schwelle für insgesamt 7 Flughäfen in Frage. Geht man, orientiert am Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand 2025) davon aus, dass Personal des gehobenen und es höheren Dienstes der Länder (durchschnittlicher	Kein zusätzlicher EA.

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§);	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
				Lohnsatz 46,70 Euro) etwa 1 ½ Wochen die Gründe für eine Befreiung zusammenstellen, aufbereiten und den Einzelfall der Kommission zur Entscheidung übergeben, entsteht den Luftfahrtbehörden der Länder ein einmaliger Aufwand in Höhe von etwa 22 200 Euro. (Standardaktivitäten 1, 3, 5, 7, 10 und 11 – Komplexität hoch)	
Schiene + ÖPNV+ DB	67	Art. 13 Nr. 2 InfZuG; 16 Abs. 2 Satz 2 ROG	Entfall der RVP	Kein zusätzlicher EA.	1/3 der Entlastung des Bundes angenommen (Erläuterung siehe Angaben zur Bundesverwaltung; Mail DB AG 15.12.2025).

Erläuterungen zum Erfüllungsaufwand der Kommunen:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalaufwand	Erläuterung jährlicher Aufwand
Straße + LF	1	Art. 4 Nr. 1 InfZuG; § 2 Abs. 5 FStrG	Entfall Öffentliche/Örtliche Bekanntmachung (Internetbekanntmachung, ggfs. gekürzter Hinweis in einer der Tageszeitungen)	Kein Einmalaufwand.	Bisher mussten die Kommunen bei der ortsüblichen Bekanntmachung unterstützen. Die genaue Form regelt die jeweilige Ortssatzung. Dieser Aufwand entfällt zukünftig. Der Aufwand wird auf ca. 2 h gD je Fall (bei Ländern und Bund) geschätzt. Insgesamt werden für Bund und AV Land zusammen ca. 4 Fälle pro Jahr. Es ergibt sich eine Ersparnis von ca. 8 h Fällen. Die Änderung der Sachkosten ist vernachlässigbar.
Straße + LF	4	Art. 4 InfZuG Nr. 9; § 16 FStrG	Entfall des Linienbestimmungsverfahrens	Für die Kommunen sich keine zusätzlichen Auswände oder Kosten.	Stundenaufwand pro Kommune: Fall 2,6 Vorhaben * 8 h gD (1 Arbeitstag). Bezugsgrößen: Wie viele pro Jahr gesamt = 2,6. wieviele Kommunen pro Jahr gesamt = 2,6. Die Entlastung bei den Sachkosten ist gering, es wird eine Pauschale von 500,- € pro Vorhaben angenommen, für den Fall, dass nicht im Gemeindeblatt sondern in der Tageszeitung die öffentliche Bekanntmachung nach UVPG erfolgen soll (500 EUR * 2,6 Vorhaben).
Straße + LF	6	Art. 4 Nr. 10 InfZuG; § 16 Abs. 2	Bekanntgabe an Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vor-	Die Umstellung selbst bewirkt weder Mehraufwand bei den Gemeinden noch kommt es	Bisher mussten die Gemeinden bei der ortsüblichen Bekanntmachung unterstützen. Die genaue Form regelt u. a. das Ortsrecht. Dieser Aufwand entfällt zukünftig. Die Gemeinden erhielten bereits den seitens der Planfeststellungsbehörde vorformulierten Bekanntmachungsent-

	lfd. Nr.	Artikel Re- gelungs- entwurf; Norm (§§)	Bezeichnung der Vorgabe	Erläuterung Einmalauf- wand	Erläuterung jährlicher Aufwand
		FStrG: Pla- nungen	her oder auf der Internetseite	zu Entlastun- gen.	wurf, der in dem ortsüblichen Bekanntma- chungsorgan unterzubringen war. Der Aufwand wird auf ca. 2 h gD je Bekanntmachung ge- schätzt, bei angenommenen 2/a. Die Änderung der Sachkosten bei den Kommunen ist vernach- lässigbar.
Straße + LF	17	Art. 11 Nr. 2 Inf- ZuG; § 27a Abs. 1 VwVfG	öffentliche oder ortsübliche Be- kanntmachung via Internetseite	Kein Einmal- aufwand, weil Rechtsbereini- gung (siehe: unterer Teil).	Bisher mussten die Gemeinden bei der ortsübli- chen Bekanntmachung des Erörterungstermins unterstützen. Die genaue Form regelt u. a. das Ortsrecht. Dieser Aufwand entfällt zukünftig. Der Aufwand wird auf ca. 2 h je Erörterungster- min geschätzt, bei angenommenen 25/a. Die Än- derung der Sachkosten bei den Kommunen ist vernachlässigbar. [Anm.: Stundensatz berechnet auf gD]

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht; Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz wirkt sich förderlich auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für die Menschen in Deutschland aus.

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist grundlegend für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, ebenso wie für Chancengleichheit und soziale Teilhabe sowie sicherheitspolitisches Fundament unseres Landes und trägt daher wesentlich dazu bei, die Lebensverhältnisse in verschiedenen Regionen anzugleichen. Das Gesetz beschleunigt dringend notwendige Sanierungen von Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen sowie Neu- und Ausbauten, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen sind. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt auch die regionale Erreichbarkeit der jeweils nächstgelegenen Flughäfen, Ober-, Mittel- und Grundzentren (siehe Textziffer 309), IC-Bahnhöfe sowie der nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle. Insgesamt erzielen ca. 60 der in den Vordringlichen Bedarf aufgenommenen Aus- und Neubauprojekte der Verkehrsträger Schiene und Straße hohe raumordnerische Verbesserungen. Projekte im Vordringlichen Bedarf für Schiene und Straße werden durch das Gesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt.

Das Gesetz hat keine erkennbaren gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Grundsätzlich sind Frauen und Männer von den Vorschriften des Gesetzes in gleicher Weise betroffen. Auch demografische Auswirkungen sind nicht erkennbar. Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher sind nicht zu erwarten.

VIII. Befristung

Das Gesetz gilt unbefristet.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 und Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde.

Zu Nummer 3 (§ 11a AEG)

§ 11a wird gestrichen. Die Regelung des ehemaligen § 11a wird im neuen § 18f fortgeführt.

Zu Nummer 4 (§ 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a AEG)

Nach § 16 Absatz 1a AEG sind den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. Auf der Grundlage von § 16 Absatz 3 AEG werden diese Belastungen und Nachteile ausgeglichen; Anknüpfungspunkt ist dabei primär nicht die Straßenbaulast, sondern die Zuständigkeit von Bund oder Ländern für die jeweilige Eisenbahn. Hintergrund der Ausgleichspflicht ist, dass nach § 14 Absatz 2 EKrG der Eisenbahnunternehmer fast vollständig für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen aufzukommen hat. Die hiermit verbundenen finanziellen Lasten korrespondieren mit Vorteilen, die den Baulastträgern der kreuzenden Straßen entstehen. Daher ist die Verantwortung für die Ausgleichszahlung der Körperschaft eindeutig zuzuordnen, die durch die beschriebene Bestimmung im EKrG entlastet worden ist. Da eine entsprechende Entlastung des Bundes bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nur an Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen in seiner Baulast entsteht, wird durch die gesetzliche Änderung klargestellt, dass auch nur insoweit eine Ausgleichspflicht des Bundes besteht. Die Änderung entspricht im Übrigen den finanzverfassungsrechtlichen Grundsätzen nach Artikel 104a GG. Nach Artikel 104a Absatz 1 GG liegt die Finanzierungszuständigkeit für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, unbestritten bei den Ländern bzw. den verfassungsrechtlich den Ländern zuzuordnenden Kommunen. Der Bund trägt demgegenüber nach Artikel 104a Absatz 2, 90 Absatz 3 GG die Ausgaben für die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, welche die Länder im Auftrage des Bundes verwalten.

Zu Nummer 5 (§ 17 Absatz 2 AEG)

Zur Verringerung des Verwaltungsaufwandes bei der Bekanntmachung von Vorarbeiten wird bestimmt, dass diese entweder durch eine unmittelbare Bekanntgabe oder durch öffentliche Bekanntmachung erfolgt.

Zu Nummer 6 (§ 18 AEG)

Zu Buchstabe a (Absatz 1a)

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)

Zu Dreifachbuchstabe aaa (Nummer 1)

Die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung kann ohne planungsrechtliche Genehmigung vorgenommen werden. Es wird die Ausstattung mit einer Stromschiene ergänzt, um auch diese Art der Elektrifizierung von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht freizustellen. Bahnstromschaltanlagen sind für die Einspeisung des Stroms auf die Oberleitung und damit für den Betrieb einer neu zu errichtenden Oberleitung bzw. Stromschiene notwendig, daher werden diese klarstellend aufgenommen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 2)

Baumaßnahmen im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), können einschließlich dafür notwendiger Anpassungen von Bahnübergängen ohne planungsrechtliche Genehmigung durchgeführt werden. Es handelt sich um eine Klarstellung, dass notwendige Anpassungen an Zubehör und Ausstattung planrechtsfrei durchgeführt werden können.

Zu Dreifachbuchstabe ccc (Nummer 3)

Der barrierefreie Umbau, der Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von angrenzenden Zuwegungen sowie die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, bedarf als Einzelmaßnahme keiner planungsrechtlichen Genehmigung. Bislang wird der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen von der Genehmigungspflicht ausgenommen, sowie Bauvorhaben zur Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, die als eine genehmigungsfreie Baumaßnahme als Beispiel für den Neubau und Ausbau von Bahnsteigen besonders hervorgehoben werden. Das neue Maßnahmenbündel soll sicherstellen, dass die im Rahmen der Ertüchtigung von Bahnhöfen typischerweise einhergehenden kleinräumigen Baumaßnahmen im Rahmen einer Einzelmaßnahme verwirklicht werden können. Dies gilt insbesondere für den Aus- und Neubau von Bahnsteigen. Für die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, welche als Klimaanpassungsmaßnahme zum Gesundheitsschutz der Bahnreisenden erforderlich ist, wird die Planrechtsfreiheit klargestellt. Die Änderung stellt zudem sicher, dass die nunmehr genannten Tätigkeiten innerhalb derselben Einzelmaßnahme im Sinne der erforderlichen Beschleunigung von Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur auch kombiniert erfolgen können, z. B. Erhöhung und Verlängerung eines Bahnsteigs. Darüber hinaus greift die Planrechtsfreiheit auch, wenn in einem Bahnhof mehrere Bahnsteige gebaut oder geändert sowie Zuwegungen angepasst werden sollen. Ein Rückbau von Bahnsteigen ist nicht als genehmigungsfrei vorgesehen, weil dies eine Kapazitätsreduzierung der Betriebsanlage zur Folge haben sowie Auswirkungen auf deren Sicherheit haben kann.

Zu Dreifachbuchstabe eee (Nummer 7 bis 9)

Zu Nr. 7: Der Bau und die Änderung der technischen Sicherung von Bahnübergängen werden von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen.

Zu Nr. 8.: Klargestellt wird, dass die Änderung von Durchlässen von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen ist. Um einen Durchlass handelt es sich laut DIN 1076, wenn eine lichte Weite von unter 2 m gegeben ist. Änderungen an Durchlässen können als Einzelmaßnahme ohne planungsrechtliche Zulassung erfolgen.

Zu Nr. 9: Die Hang- und Felssicherung ist für die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahnen und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene nach § 1 Absatz 1 AEG erforderlich. Zunehmende Starkregenereignisse verursachen vermehrt gravitative Massenbewegungen, die zu Verformungen im Trassenbereich sowie ober- und unterhalb der Bahnstrecke führen. Einschlägige Gefahrenkarten zur Verortung relevanter gravitativer Massenbewegungen werden angesichts der gegenwärtigen Zunahme von Extremwetterereignissen bis 2030 aktualisiert. Zur Steigung der Klimaresilienz der Schiene ist es angezeigt, die durch Hangrutschung und Steinschlag potenziell gefährdeten Streckenabschnitte von Bundesschienenwegen durch bauliche Maßnahmen umfassend und zeitnah zu sichern. Ein Augenmerk muss dabei auf den Bereichen liegen, die zukünftig durch den Klimawandel gefährdet sein können. Dies gilt in gleichem Maße für vorsorgliche Anpassungen von Hängen und für – im Hinblick auf Klimaresilienz baulich angepasste – Wiedererrichtungen von Hangsicherungen nach einem Hangrutsch, z. B. aufgrund von Starkregen. Vor dem Hintergrund der laufenden und absehbaren klimatischen Veränderungen ist bis 2030 mit einer Zunahme von Hang- und Felssicherungsvorhaben zu rechnen. Um die zeitnahe und beschleunigte Umsetzung solcher Maßnahmen zu gewährleisten, ist es angezeigt, mit der Aufnahme von Nummer 10 in § 18 Absatz 1a AEG die Möglichkeit einer Umsetzung ohne planrechtliche Genehmigung zu schaffen. Als Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen sind Hangsicherungsmaßnahmen, z. B. infolge eines Extremwetterereignisses wie Starkregen, in Form eines 1:1-Ersatzes bereits nach § 18 Absatz 1 Satz 3 planrechtsfrei möglich. In der Praxis erfolgt die aufgrund eines Extremwetterereignisses erforderliche Hangsicherung jedoch regelmäßig in (klima-)angepasster Weise. Die Aufnahme der Hang- und Felssicherung über Nummer 10 in Absatz § 18 Absatz 1a soll die planrechtsfreie Durchführung auch solcher eilbedürftigen Maßnahmen, ebenso wie Maßnahmen der vorsorglichen Anpassung von Hängen und Felsen ermöglichen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)

Die Aufnahme des Einschubs „im Übrigen“ im zweiten Halbsatz des Satzes 2 dient der Klarstellung, dass für die in § 18 Abs. 1a Satz 1 AEG aufgeführten Maßnahmen keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich ist, aber die fachgesetzlichen Genehmigungspflichten bestehen bleiben. Die Klarstellung unterstreicht die vom Gesetzgeber über die Herausnahme aus dem Planrechtserfordernis intendierte Beschleunigung der Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur durch Elektrifizierungs- und Digitalisierungsmaßnahmen sowie kleinräumiger Bau- und Ände-

rungsmaßnahmen. Die das Baurecht schaffende Wirkung der Planfeststellung sollte trotz der Herausnahme aus der Planfeststellungspflicht bestehen bleiben (siehe auch BT-Drs. 19/22139, S. 22). Anderweitige baurechtliche Zulassungen, insbesondere landesrechtliche Baugenehmigungen, sind deshalb für Maßnahmen nach Satz 1, für die der Plan nicht festgestellt wurde, nicht erforderlich.

Bei der Streichung im ersten Halbsatz handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 6)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 AEG)

Die Änderung des § 18 Absatz 2 dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Eisenbahnen des Bundes. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereiteter Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszugestalten.

Änderungen im Einzelnen:

1. Wegfall der Prognoseentscheidung

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der betroffenen Gemeinden, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den betroffenen Gemeinden und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung stellt sicher, dass die Betroffenen über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die den ursprünglichen

Zustand in seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

Zu Nummer 7 (§ 18a AEG)

§ 18a wird angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz überführt wird. Die ehemaligen Absätze 2, 3, 4 und 6 entfallen, da sie vollständig im VwVfG aufgehen.

Zu Nummer 8 (§§ 18b und 18c AEG)

§ 18b wird gestrichen, da sein Regelungsgehalt im neuen § 74a Absatz 4 bzw. § 74 Absatz 4 bis Absatz 6 VwVfG aufgeht. § 17c wird gestrichen, da die Verfahrensregelungen in § 75 Absatz 4 VwVfG übernommen werden.

Zu Nummer 9 (§ 18d AEG)

§ 18d enthält Folgeänderung aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das VwVfG.

Zu Nummer 10 (§ 18e AEG)

Zu Buchstabe a (Absatz 2a)

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Bundesverkehrswege Sofortvollzug besteht abweichen kann. Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, kann der Sofortvollzug hingegen nicht ausgesetzt werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Die Regelungen zur prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 6 Satz 5 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes.

Zu Nummer 11 (§ 18f AEG)

Der alte § 18f AEG wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

Der alte § 11a AEG wird aus systematischen Gründen nach § 18f AEG verschoben sowie in Satz 1 redaktionell angepasst. Der Verortung als § 18f sowie der textliche Verweis auf den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 stellen klar, dass sich die an den Vorhabenträger gerichtete Maßgabe, zu prüfen, ob eine Anlage für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden kann, auf solche Vorhaben beschränkt, die im Rahmen eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens zugelassen werden. Bei baulichen Maßnahmen, für die kein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist, besteht in der Regel kein Realisierungspotential für Erneuerbare Energien; eine Vorgabe für solche Maßnahmen wäre daher nicht zweckmäßig und würde lediglich unnötigen, insbesondere bürokratischen Aufwand verursachen.

Zu Nummer 12 (§ 19 Absatz 1 Satz 1 AEG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde. Im Übrigen wird der Verweise in Satz 1 an die neuen Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz angepasst.

Zu Nummer 13 Buchstabe a (§ 20 Absatz 1 AEG)

Die Änderung des § 20 Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Projekte.

Zu Satz 1

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024-1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im AEG ist dies Anlage 4 (zu § 20 Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III Verordnung (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 4 (zu § 20 Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 (S. 173 und 174 bzw. alternativ auf S. 176, 177, 179, 182, 183, 185, 186, 191 und 192/230) zu ersetzen.

Der in Absatz (1) Ziffer a) RL 2021/1187 festgelegte Anwendungsbereich (im Anhang der Richtlinie 2021/1187 gelistete Vorhaben) ist durch die Verordnung (EU) 2024/1679 ebenfalls betroffen. Der Anpassungsbedarf resultiert hier aus der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügbaren Streichung der Verläufe und Bezeichnungen der Kernnetzkorridore in der Liste der vorermittelten Abschnitte (Anhang VI ändert u. a. den Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153, der als Anhang in die Richtlinie (EU) 2021/1187 übernommen wurde und den in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer a) festgelegten Anwendungsbereich beschreibt).

In der Folge ist in § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Begriff im Kernnetzkorridor zu ersetzen mit in den von der Europäischen Union vorermittelten Abschnitten grenzüberschreitender und fehlender Verbindungen.

Mit dem neuen Satz 5 wird gesetzlich klargestellt, dass Vorhaben nach Satz 1 im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die Regelung trägt damit der Tatsache Rechnung, dass die Europäischen Verkehrskorridore zentrale Infrastrukturachsen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die territoriale Kohäsion und die Versorgungssicherheit der EU sind. Die Regelung dient damit der erleichterten und fristgerechten Umsetzung dieser Vorhaben, die unionsrechtlich verankert ist. Die Einführung des Schutzgütevorrangs in Satz 6 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die sichergestellt werden soll, dass sich die Vorhaben im Rahmen von Abwägungsentscheidungen u. a. gegenüber, Wasserschutzgebieten, dem Landschaftsbild, im Forst-, Immissionsschutz-, Naturschutz-, Bau- oder Straßenrecht regelmäßig durchsetzen. Hierdurch wird die Bedeutung dieser Vorhaben für die Sicherstellung der Verteidigungsfähigkeit gewährleistet. Die Europäischen Verkehrskorridore verlaufen vollständig auf dem militärischen Verkehrsnetz, das in dem vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ festgelegt ist.

Zu Nummer 14 (§ 20a Absatz 2 AEG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Der Verweis auf Artikel 45 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Bei der Änderung in § 20a Absatz 3 handelt es sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

Zu Nummer 15 (§ 20b Absatz 1 AEG)

Bei der Änderung in § 20b Absatz 1 handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

Zu Nummer 16 (§ 21 Absatz 1a Satz 1 AEG)

In § 21 Absatz 1a AEG wird angesichts der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz der Verweis in das VwVfG geändert.

Zu Nummer 17 und Nummer 18 (§ 26 und § 27 AEG)

Bei den Änderungen handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

Zu Nummer 19 (§ 38 AEG)

Bei der Änderung in § 38 Absatz 2 handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

Bei § 38 Absatz 8 AEG handelt es sich um eine Übergangsvorschrift, die durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I Nr. 11 433-436) eingefügt wurde. Dieser Übergangsvorschrift bedarf es nicht mehr, mit der Änderung wird daher eine Bereinigung vorgenommen. Die Aufhebung soll eine umfassende und einheitliche Anwendung der Digitalisierungsvorschriften sowie Nutzung des Antrags- und Beteiligungsportals sicherstellen.

Die Übergangsvorschrift in § 38 Absatz 10 AEG wird ebenfalls aufgehoben, da sie sich durch Zeitablauf erledigt hat.

Die Übergangsregelung im neuen § 38 Absatz 9 stellt klar, dass Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, die vor dem festgelegten Stichtag beantragt wurden, nach den Vorschriften des Gesetzes in der bis zu dem Inkrafttreten des Gesetzes geltenden Fassung weitergeführt werden. Bereits durchgeführte Verfahrensschritte behalten ihre Gültigkeit. Ab dem Stichtag finden die Vorschriften in der neuen Fassung Anwendung. Die Regelung dient der Rechtssicherheit und gewährleistet eine bruchlose Fortführung begonnener Verfahren. Der gewählte Stichtag berücksichtigt die erforderliche behördeninterne Umstellung auf die neuen Verfahrensregelungen und stellt zugleich die zeitnahe einheitliche Anwendung der Vorschriften im Sinne der beabsichtigten Beschleunigungswirkung sicher.

Zu Nummer 20 (§ 39 AEG)

§ 39 Absatz 1 wurde durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I Nr. 59 2833-2853) eingefügt und stellt lediglich klar, dass die vor der Gesetzesänderung beantragten Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften in der aktuell gültigen Fassung fortgeführt werden, mit Ausnahme der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG für ausgewiesene Vorhaben nach § 11 Abs. 2 Verkehrswegebeschleunigungsgesetz. Dies ergibt sich bereits aus dem Gesetz und bedarf daher keiner erneuten Klarstellung. Die Vorschrift entfällt deshalb aus Gründen der Bereinigung.

Zu Nummer 21 (Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)

Bei der gesetzlichen Anpassung der Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1 AEG) handelt es sich um eine rein redaktionelle Anpassung. Diese ergibt sich aus der stringenten Umsetzung der Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Vorhaben sind Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene und erfüllen die unter § 18e Absatz 1 genannten Kriterien Nummer 1 bis 6. Die Bedarfsplanvorhaben, die die unter § 18e Absatz 1 genannten Kriterien nicht erfüllen, werden in der nachfolgenden Tabelle nicht aufgeführt.

Daneben werden wesentliche Streckenausbauten einschließlich gegebenenfalls erforderlicher neuer Verbindungskurven aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG), die vom zuständigen Bund-Länder-Koordinierungsgremium beschlossen oder zur Umsetzung vorgemerkt wurden, aufgrund ihrer herausragenden strukturellen Bedeutung und ihrer zeitlichen Restriktion in die Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) aufgenommen. In der nachfolgenden Tabelle werden die jeweils betroffenen beschlossenen oder zur Umsetzung vorgemerkten Schieneninfrastrukturmaßnahmen des InvKG genannt.

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund	X		X			
ABS Berlin – Dresden					X	
ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	X				X	
ABS/NBS Leipzig – Dresden	X					
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden					X	
ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL		X		X		
ABS Köln – Aachen				X	X	Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 24* InvKG
ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier				X		

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsempässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg					X	
ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A/ – Simbach – Grenze D/A				X		
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven			X			
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen				X	X	
ABS München – Lindau – Grenze D/A				X		
Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock	X		X		X	

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg			X		X	
Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	X		X		X	
Projektbündel 4: ABS/NBS					X	

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsempässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München ³						
Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	X				X	
Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS					X	

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrspässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau						
Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F				X	X	
Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover	X				X	
Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Re-		X		X	X	

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ						
Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden			X		X	
Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm					X	
ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A				X	X	
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden			X	X		

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsempässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
ABS Nürnberg – Passau				X	X	
ABS/NBS Paderborn – Halle	X					
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ		X		X		
ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster					X	
ABS Angermünde – Grenze D/PL		X		X		
ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH				X		
Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)					X	

Vorhaben	1. der Her- stellung der Deutschen Einheit,	2. der Ein- bindung der neuen Mit- gliedstaaten in die Euro- päische Union,	3. der Ver- besserung der Hinter- landanbin- dung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen in- ternationa- len Bezuges,	5. der be- sonderen Funktion zur Beseiti- gung schwerwie- gender Ver- kehrsen- güsse	6. ihrer Be- deutung bei der Verbesse- rung der Inf- rastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitions- gesetzes Koh- lere Regionen vom 8. Au- gust 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
ABS Grenze D/NL – Kal- denkirchen – Viersen – Rheydt- Odenkirchen				X		
ABS Lübeck – Schwe- rin/Büchen – Lüneburg	X		X		X	
NBS Dres- den – Grenze D/CZ		X		X	X	
ABS Leipzig – Chemnitz						Anlage 4 Ab- schnitt 2 Num- mer 23*, An- lage 5 Ab- schnitt 2 Num- mer 1* InvKG
ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel			X			
ABS Berlin – Anger- münde – Pa- sewalk – Stralsund – Sassnitz			X			
ABS Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz – Grenze D/PL						Anlage 4 Ab- schnitt 2 Num- mern 3*, 4*, 5*, 6*, 19* In- vKG

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrspässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
ABS Leipzig – Falkenberg – Cottbus – Forst (Lausitz)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 10*, 12*, 13* InvKG
ABS Graustein – Spreewitz						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 11* InvKG
ABS Cottbus – Guben – Grenze D/PL						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 17** InvKG
ABS Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 22* InvKG
ABS Naumburg – Halle						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 18* InvKG
ABS Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 32*, 33* InvKG
ABS Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 34* InvKG

Vorhaben	1. der Herstellung der Deutschen Einheit,	2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,	3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,	4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,	5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe	6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohlere Regionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.
S 11-Ergänzungspaket						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 29* InvKG
ABS Köln – Mönchengladbach						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 30* InvKG
S-Bahn-Netz Rheinisches Revier						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 38* InvKG

* InvKG-Vorhaben, die vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium beschlossen wurden.

** InvKG-Vorhaben ist vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium vorgemerkt.

Zu Nummer 22 (Anlage 3)

Die Änderung der Überschrift erfolgt als Korrektur eines Redaktionsversehens.

Aufgrund der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Korridorbezeichnungen in der Liste der vorermittelten Abschnitte ist die gesamte Spalte „TEN-V-Kernnetzkorridore“ ersatzlos zu streichen.

Zu Nummer 23 (Anlage 4)

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegt. Anlage 4 ist deshalb zu streichen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

Die Ergänzung in Absatz 3 Satz 1 stellt grundsätzlich klar, dass der Neu-, Aus- und Ersatzbau im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen.

Diese Klarstellung dient der Umsetzung des Bund-Länder-Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung vom 6. November 2023. Sie soll sicherstellen, dass der Ausbau sowie die Modernisierung des Schienennetzes aufgrund ihrer Bedeutung im Hinblick auf die Sicherstellung einer klimafreundlichen Mobilität sowie der Daseinsvorsorge als vorrangiger Belang in die Schutzgüterabwägung eingebracht werden sollen.

Die Schaffung und der Betrieb von Transportwegen der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sind für die Existenz des Staates sowie ein gedeihliches Zusammenleben der Bürgerinnen und Bürger unerlässlich und stellen eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Sie sind insbesondere für Energie- und Lebensmitteltransporte erforderlich und sichern sowohl die Wirtschaftskraft als auch die Versorgung der Bevölkerung als grundlegende Gemeinwohlzwecke. Aus-, Neu- und Ersatzneubau der Schieneninfrastruktur des Bundes dienen damit auch der öffentlichen Sicherheit. Diese erweiterte Festlegung in Satz 1 trägt darüber hinaus einem wachsenden Bedürfnis nach resilienten Transportwegen und -kapazitäten Rechnung.

Durch die gesetzliche Klarstellung, dass Neu-, Aus- und Ersatzbau der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Artikel 3 (Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§§ 5, 8 EKrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 2 (§ 12 EKrG)

Bei den Änderungen in § 12 Absatz 1 handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung von Absatz 2.

Die Abrechnung gemeinsamer Maßnahmen nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 hat sich als ausgesprochen zeit- und kostenaufwändig erwiesen, da die Kostenzuordnung es notwendig machte, neben dem realen Bauwerksentwurf eine Vielzahl von Fiktiventwürfen zu erarbeiten. Die Komplexität dieser Aufgabe bindet Planungskapazitäten, ist fehleranfällig und bietet viel Konfliktpotential, wodurch Verzögerungen in der Projektrealisierung entstehen können und häufig auch entstanden sind. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass jedenfalls in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, regelmäßig Kostenquoten in einer Bandbreite zwischen 40 und 60 Prozent, überwiegend sogar zwischen 45 und 55 Prozent resultieren. Vor diesem Hintergrund wurde 2021 mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften die Regelung in § 12 Absatz 2 EKrG normiert, wonach die Kosten für die Änderung von Kreuzungsbauwerken von Bundesfernstraßen mit Eisenbahnen des Bundes zwischen den Beteiligten hälftig geteilt werden, wenn beide eine Änderung verfolgen, die zum Neubau des Bauwerks führt. Der Vorteilsausgleich oder die Erstattung von Mehrerhaltungskosten (Ablösung) entfallen in diesen Fällen. Nach hiesigen Erkenntnissen führt diese Regelung zu sachgerechten Ergebnissen und einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands. Insofern sprechen gute Gründe dafür, die hälftige Kostenteilung auch für Kreuzungsbauwerke von Straßen anderer Kategorien mit Eisenbahnen des Bundes und für Kreuzungsbauwerke mit nicht bundeseigenen (NE-Bahnen) vorzusehen. Um bei der Beteiligung von Ländern und Kommunen Ungenauigkeiten bei der Kostenzuordnung abzumildern, soll in diesen Fällen die Auswirkungen auf die Erhaltungslast der Beteiligten weiterhin berücksichtigt werden (Ablösung). Ferner wird für die Fälle, bei denen die Änderungsplanung eines Beteiligten nicht zur Erneuerung des Kreuzungsbauwerks führt, eine neue Kostenquote (90 Prozent zu 10 Prozent) eingeführt, um auch in dieser Konstellation auf die Erstellung aufwändiger Fiktiventwürfe für die Teilung der Baukosten verzichten zu können.

Der bisherige Absatz 2 entfällt als Folgeänderung.

Zu Nummer 3 (§ 15 Absatz 2 EKrG)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen wegen der Änderung in § 12 Absatz 2 EKrG.

Zu Nummer 4 (§ 16 EKrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 5 (§ 20 EKrG)

Die Regelung führt eine Übergangsregelung ein. Um die Planung und Vorbereitung laufender Kreuzungsmaßnahmen nicht zu verzögern, wird eine kurze Übergangsregelung für die Anwendung der neuen Kostenteilung nach § 12 Absatz 2 EKrG eingeführt. Die Kreuzungsbeteiligten können bereits verhandelte Kreuzungsvereinbarungen mit der Kostenteilung auf Grundlage bereits erstellter Fiktiventwürfe für die jeweilige Änderungsplanung bis zum Ablauf der Übergangsfrist noch unterzeichnen. Die Frist ist angemessen kurz gewählt, um ein Taktieren der Beteiligten hinsichtlich der Anwendung der neuen Regelung zu verhindern.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)**Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 5 FStrG)**

Der bisherige § 2 Absatz 5 FStrG sieht vor, dass über die Einziehung einer Bundesfernstraße vorab durch öffentliche Bekanntmachung der Gemeinde informiert wird. Die Informationspflicht bleibt, wird aber durch einen Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der für die Einziehung zuständigen Behörde ersetzt. Zugleich kann die für die Einziehung zuständige Behörde über die geplante Einziehung zusätzlich in einer örtlichen Tageszeitung in den Gemeinden, die die Straße berührt, unterrichten. Durch die Neuregelung werden zum einen die Gemeinden, die bislang die öffentlichen Bekanntmachungen durchgeführt haben, entlastet und zum anderen eine zeitgemäße Form der Informationsbereitstellung eingeführt. Auf § 27a VwVfG wird verwiesen.

Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 FStrG)

Der neu eingefügte Satz 3 stellt klar, dass der Bau oder Ausbau einer Rastanlage und der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.

Der Ausbau einer leistungsfähigen und nachhaltigen Straßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Der Neu- und Ausbau von Rastanlagen, die insbesondere für den gewerblichen Güterverkehr ein maßgeblicher Beitrag zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen sind und auf denen dringend benötigte Lkw-Parkplätze bereitgestellt werden, und die Realisierung von Ersatzneubauten von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit vorgeprägt. Dies gilt z. B. (nicht abschließend) bei § 34 Absatz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) (Natura 2000-Gebiete), § 39 BNatSchG (Verbot Tiere zu stören), § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG (Möglichkeit Ausnahmen zuzulassen), § 61 BNatSchG (Ausnahme Freihaltung von Gewässern), § 67 BNatSchG (Befreiungen), § 17 des Wasserhaushaltsgesetzes (vorzeitiger Baubeginn), § 9 des Bundeswaldgesetzes (Rodung und Umwandlung); 67 a Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vorzeitiger Baubeginn).

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straße für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Bundesfernstraßen abgewickelt. Die Bundesfernstraße nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Projekte, neben den in § 1 Absatz 3 FStrAbG genannten Bedarfsplanprojekten, der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbe-

sondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 4 und sprachlich angepasst. Der bisherige Wortlaut stellt darauf ab, dass Betriebswege auf Brücken so ausgebaut und unterhalten werden sollen, dass auf ihnen öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. Dies ist missverständlich, da es sich in diesem Fall nicht mehr um einen Betriebsweg handelt, da diese nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind, sondern ganz allgemein um eine Straße. Die Neufassung stellt nun allgemein darauf ab, dass die Brücke angepasst wird.

Zu Nummer 3 (§ 4 FStrG)

Der bisherige § 4 Satz 4 FStrG wird gestrichen. Damit entfällt die Pflicht des Trägers der Straßenbaulast, eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung beispielsweise für den Ersatzneubau von Brücken einzuholen. Dies dient der Verfahrensbeschleunigung. Zukünftig sind denkmalschutzrechtliche Belange im Benehmen zwischen Träger der Straßenbaulast und der Denkmalschutzbehörde zu berücksichtigen.

Bereits nach geltendem Recht in § 4 Satz 2 FStrG bedarf der Träger der Straßenbaulast für Maßnahmen, die weder Bau noch Ausbau einer Bundesfernstraße im Sinne von § 17 Absatz 1 FStrG darstellen, keiner behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere Fachbehörden. Eine Ausnahme sah das Gesetz lediglich für den Bereich des Denkmalschutzes im bisherigen § 4 Satz 4 FStrG vor.

Zu Nummer 4 (§ 5 Absatz 4 Satz 4 und § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 5 (§ 6 Absatz 5 FStrG)

Der neu eingefügte Absatz 5 bestimmt, dass im Falle des Übergangs der Straßenbaulast der neue Träger der Straßenbaulast die eventuell erforderlichen Kosten für die Vermessung und Abmarkung eines Grundstückes zu tragen hat. Der neue Träger der Straßenbaulast hat auch den Antrag oder Auftrag auf Neuvermessung und Abmarkung zu stellen oder zu erteilen.

Zu Nummer 6 (§ 8 Absatz 3 FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 7 (§ 9a FStrG)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

In Absatz 3 erfolgen Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 8 und Nummer 9 (§§ 13b, 15 Absatz 3 Satz 2 FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 10 (§ 16 FStrG)

Zur Flexibilisierung und Reduktion von Verfahrensstufen und Doppelprüfungen wird § 16 geändert. Das Linienbestimmungsverfahren wird als ein nichtförmliches, nur der internen Abstimmung zwischen Bund und Vorhabenträgern dienendes Verfahren ausgestaltet. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung findet in diesem Rahmen nicht mehr statt.

Zu Nummer 11 (§ 16a Absatz 2 FStrG)

Die Regelung legt die öffentliche Bekanntmachung durch einen Verweis auf § 27a VwVfG fest.

Zu Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 FStrG)

Die Änderung des § 17 Absatz 2 dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundesfernstraßen. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszugestalten.

Änderungen im Einzelnen:

1. Wegfall der Prognoseentscheidung

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der zuständigen Landesbehörde sowie der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den. Durch die Zustellung an die anliegenden Gemeinden, Gemeindeverbände und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen. sowie die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde wird eine zeitgemäße und effektive Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Die Möglichkeit, die Zustellung durch eine öffentliche Bekanntmachung zu ersetzen, schafft Flexibilität und erleichtert die Durchführung des Verfahrens insbesondere bei einer größeren Zahl von Beteiligten. Die öffentliche Bekanntgabe erfolgt durch die elektronische Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde.

Die gesetzlich festgelegte Zwei-Wochen-Frist bis zur Fiktion der Bekanntgabe orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf dieser Frist gilt die Bekanntgabe als erfolgt, sodass regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist zu laufen beginnt. Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung im Falle der Ersetzung der Zustellung stellt sicher, dass die Beteiligten über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die dem ursprünglichen Zustand hinsichtlich seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

Zu Nummer 13 (§ 17a FStrG)

§ 17a wird umfassend angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 VwVfG überführt wird.

Zu Nummer 14 (§ 17b FStrG)

Der bisherige Regelungsgehalt des Absatzes 2 wird als allgemeine Regelung in das Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen. Der bisherige Absatz 2 wird neu gefasst. Abbedungen werden die §§ 48 bis 51 VwVfG. Die Regelungen zur Aufhebung von Verwaltungsakten sind vornehmlich auf zweiseitige Rechtsbeziehungen ausgerichtet. Der Planfeststellungsbeschluss gestaltet jedoch die Rechtsbeziehungen zwischen einer ganzen Reihe von Betroffenen und dem Träger des Vorhabens. Seiner Bestandskraft kommt daher eine überragende Bedeutung zu, was der Gesetzgeber unter anderem auch durch den Grundsatz der Planerhaltung in § 75 Absatz 2 VwVfG zum Ausdruck bringt. Diese Wertung wird nun übertragen, um die Bestandskraft weiter zu stärken. Betroffene und insbesondere auch Vereinigungen sollen nach wie vor die Möglichkeit erhalten, sich in die Planung im Rahmen des Anhörungsverfahrens einzubringen und, sollten sie mit dem Planfeststellungsbeschluss nicht einverstanden sein, gegen diesen zu klagen, um die Bestandskraft zu verhindern. Wenn jedoch das gerichtliche Verfahren abgeschlossen ist und der Planfeststellungsbeschluss bestandkräftig geworden ist, soll nicht nochmal zu einem späteren Zeitpunkt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn im Antrag auf Aufhebung der gleiche oder im Wesentlichen gleiche Sachverhalt wie im Verfahren oder im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wird. Um die Bestandskraft und letztlich auch die Rechtskraft gerichtlicher Entscheidung zu wahren, werden die §§ 49 bis 51 VwVfG ausgeschlossen.

Absatz 3 wird gestrichen, da dessen Regelungsgehalt im neuen § 74 Absatz 4 bis Absatz 6 VwVfG übernommen wird.

Durch die Ergänzung des neuen Satzes 3 in Absatz 4 werden die Planfeststellungsbehörden der Länder von der Pflicht befreit, vor Erlass einer Entscheidung das Einvernehmen mit anderen Landesbehörden herzustellen. Eine solche Pflicht besteht aufgrund des Verbots der Mischverwaltung nicht für das Fernstraßen-Bundesamt. Insoweit soll durch die Neuregelung das Verfahren einheitlich ausgestaltet werden. Die Ergänzung in Absatz 4 dient aber vor allem auch der Verfahrensbeschleunigung. Die Verpflichtung zur Einvernehmensherstellung erfordert die Zustimmung aller Beteiligten. Wird diese nicht erteilt, kann der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden. Zeitliche Vorgaben gibt es nicht; ebenso wenig eine Letztentscheidungskompetenz, wenn die Beteiligten sich in der Sache nicht einigen können. Mit der Neuregelung erhält nun die Planfeststellungsbehörde die Letztentscheidungskompetenz und kann dafür Sorge tragen, die Entscheidung zeitnah zu erlassen. Mit der Pflicht zur Benehensherstellung wird sichergestellt, dass andere Behörden ihre Belange, soweit sie nicht ohnehin schon im Rahmen der Behördenbeteiligung eingebracht wurden, nochmals substantiiert vortragen können.

Zu Nummer 15 (§ 17b Absatz 6 FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird in Absatz 6 umgesetzt.

Zu Nummer 16 (§ 17c FStrG)

§ 17c wird gestrichen, da die Verfahrensregelungen in § 75 Absatz 4 VwVfG übernommen werden.

Zu Nummer 17 (§ 17d FStrG)

§ 17d enthält Folgeänderungen aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das VwVfG.

Zu Nummer 18 (§ 17e FStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe b (Absatz 2a)

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Bundesverkehrswege Sofortvollzug besteht abweichen kann. Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, kann der Sofortvollzug hingegen nicht ausgesetzt werden.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Die Regelungen zur Klageänderung und prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich bereits in § 6 Satz 5 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes. Die Möglichkeit zur Verlängerung der Frist bezieht sich sowohl auf die Angabe der zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel als auch auf die Situation nach Aussetzung des gerichtlichen Verfahrens.

Zu Nummer 19 (§ 17g FStrG)

§ 17g FStrG wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung im Internet ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

Zu Nummer 20 Buchstabe a (§ 17i Absatz 1 FStrG)

Die Änderung des § 17i Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Projekte.

Zu Satz 1

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der VO (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der VO (EU) 2024-1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im FStrG ist dies bislang Anlage 2 (zu § 17i Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der VO (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III VO (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 2 (zu § 17i Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der VO (EU) 2024/1679 (Karten auf S. 178, 181, 184 und 190) zu ersetzen.

Zu Nummer 21 (§ 17j FStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Der Verweis auf Artikel 45 VO (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der VO (EU) 2024/1679.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 22 (§ 17k FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 23 (§ 18f Absatz 1a FStrG)

In § 18f Absatz 1a FStrG wird angesichts der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz der Verweis in das VwVfG geändert.

Zu Nummer 24 (§§ 22, 23a FStrG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 13 bis 15 FStrG)

Der bisherige Absatz 13 enthält eine Übergangsvorschrift für Planfeststellungsverfahren, die vor dem 12. März 2020 beantragt wurden, aber noch nicht zu Ende geführt wurden. Die Regelung wird nicht mehr benötigt, hat aber zur Folge, dass für diese Verfahren die durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eingeführten Digitalisierungsvorschriften keine Anwendung finden, da entsprechend dem Wortlaut auf die alte Fassung des FStrG verwiesen wird. Die Übergangsregelung wird gestrichen, um auch für vor dem 13. März 2020 beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren die Digitalisierungsvorschriften anzuwenden. Die Übergangsregelung ist entbehrlich. Sie wurde eingeführt um bereits eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben, die ab dem 13. März 2020 nicht mehr der Planfeststellung unterliegen, zu Ende führen zu können. Nach dem bereits durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eingefügten § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG können diese Verfahren auch zukünftig zu Ende geführt werden.

Absatz 16 enthält bereits jetzt eine Übergangsregelung, die allerdings angepasst wird. Die Planfeststellungsbehörde hat jetzt ein Wahlrecht, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits eingeleitet hat oder bis zum 31.12.2028 einleitet, die alten Verfahrensregelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe des Bundesfernstraßengesetzes in der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung ganz oder teilweise anwenden will. Hintergrund ist, dass für ein Planfeststellungsverfahren, für welches ggf. schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, die Möglichkeit bestehen soll, dieses analog zu Ende zu führen. Sie kann dabei alle oder einzelne Verfahrensschritte nach altem Recht durchführen. Dies sollte jedoch die Ausnahme bleiben und nur für eine Übergangszeit genutzt werden, in der die technischen Voraussetzungen für digitalen Verfahrensabläufe erst noch geschaffen werden müssen. Andererseits kann sie aber auch das neue Verfahrensrecht jederzeit anwenden. Durch den neuen Absatz 17 erhalten Planfeststellungsbehörden die Möglichkeit, auch nach dem Inkrafttreten der Regelungen zur weitergehenden Digitalisierung ein Verfahren nach den „alten“, d. h. analogen Verfahrensregelungen durchzuführen. Dies sollte jedoch die Ausnahme bleiben und nur für eine Übergangszeit genutzt werden, in der die technischen Voraussetzungen für digitalen Verfahrensabläufe erst noch geschaffen werden müssen.

In dem bisherigen Absatz 15 (jetzt Absatz 14) werden die korrekten Bezüge auf § 3 Absatz 1a und 1b hergestellt; es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 26 (Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 27 (Anlage 2 zu § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 FStrG)

Die bisherige Anlage 2 entfällt auf Grund der Anpassung in § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2. Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der VO (EU) 2024/1679 über § 17 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 festgelegt. Anlage 2 ist deshalb zu streichen.

Zu Artikel 5 (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 1 FStrAbG)**

Da wegen der Neuregelung in § 1 Absatz 3 nur noch der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Anlage zum Fernstraßen-Ausbaugesetz ist, wird die Bezugnahme auf die Anlage entsprechend angepasst.

Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Dringlichkeit „vordringlicher Bedarf“ oder „laufend und fest disponiert“ der Anlage mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung versehen ist, der Bau von Bundesautobahnen, für die die Anlage das Bauziel „Neubau“ vorsieht, und der Bau von Bundesstraßen, für die die Anlage das Bauziel „N 4“ vorsieht, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die Verwirklichung eines solchen Vorhabens ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen. Für den Neubau von Bundesautobahnen und den vierstreifigen Neubau von Bundesstraßen, die in der Anlage – also im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – mit der Dringlichkeit „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ gekennzeichnet sind, gilt dies dann, soweit das Vorhaben von militärischer Relevanz ist. Dies wird durch § 1 Absatz 3 Satz 3 festgelegt und ist im Rahmen der jeweiligen Planungen vorhabenspezifisch zu begründen.

Damit knüpft § 1 Absatz 3 Satz an bereits bestehende ähnliche Regelungen wie etwa zum beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien an (NABEG, EnLAG, BBPlG). Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Der Ausbau einer leistungsfähigen und nachhaltigen Straßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Die Bedarfsplanvorhaben der Bundesfernstraßen, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung festgestellt ist sowie der im Bedarfsplan vorgesehene Neubau von Bundesautobahnen und vierstreifige Neubau von Bundesstraßen, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit vorgeprägt. Dies gilt z. B. (nicht abschließend) bei § 34 Absatz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) (Natura 2000-Gebiete), § 39 BNatSchG (Verbot Tiere zu stören), § 45 Absatz 7 Nummer 5 BNatSchG (Möglichkeit Ausnahmen zuzulassen), § 61 BNatSchG (Ausnahme Freihaltung von Gewässern), § 67 BNatSchG (Befreiungen), § 17 des Wasserhaushaltsgesetzes (vorzeitiger Baubeginn), § 9 des Bundeswaldgesetzes (Rodung und Umwandlung); 67 a Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vorzeitiger Baubeginn).

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straße für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Bundesfernstraßen abgewickelt. Die Bundesfernstraße nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Bedarfsplanprojekte der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Die Einführung des Schutzgüternorrangs in Satz 5 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstrebenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer Infrastruktur sowie verteidigungsrelevanter und verteidigungswichtiger Infrastruktur bereits vor Eintritt eines äußeren Notstandes und damit zur Herstellung einer jederzeitigen staatlichen Handlungsfähigkeit, sichergestellt.

Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 3 (Überschrift der Anlage)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 4 (Anlage 2 zu § 1 Absatz 3)

Die Anlage 2 wird gestrichen. Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung wegen der Anpassungen in § 1 Absatz 3.

Zu Artikel 6 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnungen)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 6 WaStrG)

Die Änderung des § 8 des Wasserstraßengesetzes (WaStrG) verfolgt das Ziel, Maßnahmen zur Erhaltung und Funktionssicherung der bundeseigenen Schifffahrtsinfrastruktur zu beschleunigen. Hintergrund sind die zunehmenden Herausforderungen durch alternde Bauwerke sowie die Notwendigkeit, kritische und verteidigungswichtige Infrastrukturelemente rechtssicher und zügig instand zu setzen oder zu ersetzen. Insbesondere besteht ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf hinsichtlich eines Sanierungsstaus bei etwa. 70 Wehranlagen und rund 130 Schleusen, der sich durch die Altersstruktur und den Zustand der Anlagen begründet. Die Regierungsparteien haben sich im Koalitionsvertrag 2025 darauf verständigt, die Wasserstraßeninfrastruktur durch eine zusätzliche, auskömmliche Finanzierung mit Planungssicherheit zu stärken.

Die gesetzliche Ergänzung in § 8 schafft eine rechtliche Grundlage, um baulich substanzielle Maßnahmen im Bestand rechtssicher und zügig umzusetzen, die für die Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstraßen von systemischer Bedeutung sind.

Mit dem neuen § 8 Absatz 1 Satz 6 wird gesetzlich geregelt, dass Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz systemkritischer Schifffahrtsanlagen dienen, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen.

Diese Regelung betrifft im Bereich der Wasserstraßen systemrelevante Bauwerke, die entweder nicht sperrbare Bauwerke sind, die bei Versagen oder Ausfall ihrer Funktion zu einer Sicherheitsgefährdung bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen oder Bauwerke, deren Versagen oder Ausfall die Verkehrsfunktion von Netzteilen mit erheblicher, verkehrlicher Relevanz unterbricht oder maßgeblich beeinträchtigt. Erreichen solche Bauwerke einen kritischen Bauwerkszustand – definiert durch eine Zustandsnote von 3,7 oder schlechter – werden sie als systemkritische Bauwerke (SKB) eingestuft. Die Zustandsbewertung erfolgt durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf Grundlage regelmäßiger qualifizierter Inspektionen durch fachkundige Stellen.

Die Analyse der SKB, hier insbesondere im Bereich der Wehranlagen, zeigt, dass es sich nicht mehr um einzelne, lokale Schadensbilder handelt, sondern um eine bundesweit relevante Problemlage mit derzeit 40 Wehranlagen

im gesamten Bundeswasserstraßennetz, die aufgrund ihres Zustands ein erhöhtes Risiko für unerwartetes Versagen bergen.

Zur Bewältigung dieser Situation bedarf es neben einer signifikanten Erhöhung des Investitionsvolumens auch gesetzlicher Rahmenbedingungen, die eine beschleunigte Planung und Umsetzung ermöglichen. Die gesetzliche Einstufung der betreffenden Maßnahmen als „überragendes öffentliches Interesse“ und Teil der „öffentlichen Sicherheit“ unterstützt eine priorisierte Durchführung im Rahmen der Infrastrukturpolitik des Bundes und erleichtert die verwaltungsrechtliche sowie fachliche Abwägung gegenüber konkurrierenden Belangen.

Diese Einstufung reflektiert zudem die zentrale Bedeutung systemrelevanter Anlagen – insbesondere Schleusen und Wehre – für die Funktionsfähigkeit und Betriebsbereitschaft der Wasserstraßeninfrastruktur. Sie sind unverzichtbar für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt, die sichere Hochwasserabfuhr und dienen damit der Herstellung von Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, ziviler und militärischer Verteidigung sowie der gesamtstaatlichen Daseinsvorsorge.

Auch wenn Maßnahmen der Unterhaltung keiner Genehmigung bedürfen, sind die Anforderungen des materiellen Umwelt- und Naturschutzrechts wie z. B. Bundesnaturschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz zu beachten. Die ausdrückliche gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses und der öffentlichen Sicherheit erleichtert die fachliche und rechtliche Abwägung gegenüber widerstrebenden Belangen und unterstützt eine zügige und rechtssichere Umsetzung solcher Maßnahmen im Bestand.

Zu Nummer 4 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 5 (§ 14 WaStrG)

Zu Buchstabe a (Absatz 2)

Die Änderung des § 14 Absatz 2 WaStrG dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundeswasserstraßen. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszugestalten.

Änderungen im Einzelnen:

1. Wegfall der Prognoseentscheidung

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der zuständigen Landesbehörde sowie der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den anliegenden Gemeinden, Gemeindeverbände und Be-

teiligten zuzustellen oder deren Inhalt durch öffentliche Bekanntmachung nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bekannt zu machen.

Für den Fall der Bekanntmachung im Internet sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung stellt sicher, dass die Betroffenen über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die dem ursprünglichen Zustand in seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 Satz 3 bis 5)

Die gesetzliche Fiktion, dass das Einvernehmen als erteilt gilt, wenn es nicht innerhalb von drei Monaten ausdrücklich verweigert wird, erhöht die Planungs- und Investitionssicherheit für Vorhabenträger und Behörden. Sie schafft klare zeitliche Erwartungen und fördert die Verlässlichkeit von Verfahren.

Die Regelung orientiert sich an dem Grundsatz des § 42a VwVfG, wonach Genehmigungsfiktionen zulässig sind, sofern sie durch Fachgesetz angeordnet werden. Sie steht zudem im Einklang mit dem Bund-Länder-Pakt zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, der verbindliche Fristen und die Einführung von Fristfiktionen ausdrücklich vorsieht.

Die Dreimonatsfrist stellt einen ausgewogenen Zeitraum dar, der den Ländern eine sachgerechte Prüfung ermöglicht, ohne die Verfahrensziele zu gefährden. Um die Beschleunigungswirkung der Regelung zu sichern, wird ausdrücklich klargestellt, dass eine Verlängerung dieser Frist ausgeschlossen ist. Eine Mitteilung der zuständigen Landesbehörde, wonach eine längere Prüfzeit erforderlich sei, ersetzt keine ausdrückliche Verweigerung und führt nicht zur Hemmung oder Verlängerung der Frist. Die Fiktion tritt ein, wenn innerhalb der gesetzten Frist keine ausdrückliche Verweigerung erfolgt. Diese Klarstellung dient der Rechtssicherheit und verhindert eine faktische Aushöhlung der Fristfiktion durch formlose oder unverbindliche Rückmeldungen. Sie trägt dazu bei, die im Gesetz bezweckte Beschleunigungswirkung tatsächlich zu entfalten.

Für vorläufige Anordnungen kann eine kürzere Frist festgelegt werden. Auch in diesen Fällen gelten der Ausschluss einer Fristverlängerung sowie die Fiktion der Einvernehmenserteilung entsprechend. Die Möglichkeit einer verkürzten Frist trägt dem Umstand Rechnung, dass der Umfang vorläufiger Anordnungen regelmäßig überschaubarer ist als bei Planfeststellungsverfahren. Eine sachgerechte Prüfung durch die Länder ist daher auch innerhalb einer kürzeren Frist möglich.

Zu Nummer 6 (§ 14a WaStrG)

§ 14a wird umfassend angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 VwVfG überführt wird. Die ehemaligen Absätze 2, 3, 4 und 6 entfallen, da sie vollständig im VwVfG aufgehen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird bis auf die ausdrücklichen Verweise auf §§ 27a, 27b, 27c und 72ff des Verwaltungsverfahrensgesetz unverändert übernommen.

Zu Absatz 2

Der neue Absatz 2 entspricht dem bisherigen Absatz 5 und wird redaktionell an die Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz, hier Verweis auf § 73b VwVfG, angepasst.

Zu Absatz 3

Der neue Absatz 3 wird entspricht dem bisherigen Absatz 8.

Zu Nummer 7 (§ 14b WaStrG)

Der vormalig als Absatz 1 bezeichnete Regelungsgehalt bleibt bestehen und wird ohne Absatzbezeichnung fortgeführt. Die darin vorgenommenen Änderungen beschränken sich auf Folgeänderungen infolge der Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz. Der Absatz 2 wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 74a Absatz 4 VwVfG übernommen wurden. Dies gilt entsprechend für den Absatz 3; sein Regelungsinhalt ist im Wesentlichen in § 74 Absatz 4 VwVfG übernommen worden.

Zu Nummer 8 (§ 14c WaStrG)

§ 14c wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 75 Absatz 3 und § 75a VwVfG übernommen wurden.

Zu Nummer 9 (§ 14d WaStrG)

§ 14d enthält Folgeänderungen aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das Verwaltungsverfahrensgesetz.

Zu Nummer 10 (§ 14e WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2a)**

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Bundesverkehrswege Sofortvollzug besteht, abweichen kann. Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, kann der Sofortvollzug hingegen nicht ausgesetzt werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Die Regelungen zur prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 6 Satz 5 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes.

Zu Nummer 11 (§ 15 Absatz 1 Satz 1 WaStrG)

Es handelt sich in Satz 1 um Folgeänderungen durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz.

Zu Nummer 12 (§ 16 Absatz 2 WaStrG)

Die Regelung ersetzt die ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden durch eine öffentliche Bekanntmachung. Diese erfolgt nach Maßgabe des § 27a VwVfG.

Zu Nummer 13 (§ 17 WaStrG)

§ 17 wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

Zu Nummer 14 (§ 18 WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Die Neufassung des § 18 Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Vorhaben.

Zu Satz 1

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im Bundeswasserstraßengesetz ist dies Anlage 4 (zu § 18 Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III Verordnung (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 4 (zu § 18 Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der VO (EU) 2024/1679 zu ersetzen. Die entsprechenden Karten findet man dort auf S. 178, 181, 184 und 190.

Der in Absatz (1) Ziffer a) der Richtlinie 2021/1187 festgelegte Anwendungsbereich (im Anhang der Richtlinie 2021/1187 gelistete Vorhaben) ist durch die Verordnung (EU) 2024/1679 ebenfalls betroffen. Der Anpassungsbedarf resultiert hier aus der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Verläufe und Bezeichnungen der Kernnetzkorridore in der Liste der vorermittelten Abschnitte (Anhang VI ändert u. a. den Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153, der als Anhang in die Richtlinie (EU) 2021/1187 übernommen wurde und den in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer a) festgelegten Anwendungsbereich beschreibt).

In der Folge ist in § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Begriff im Kernnetzkorridor zu ersetzen mit in den von der Europäischen Union voremittelten Abschnitten grenzüberschreitender und fehlender Verbindungen.

Zu Satz 2 bis Satz 4

Die Fristenregelung in Satz 2, Vorrangregelung in Satz 3 sowie die Beachtung der Beschleunigungsinteressen von Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, in Satz 4 bleiben erhalten und werden inhaltlich nicht verändert. Lediglich der Verweis auf § 72a VwVfG wird angepasst und stellt eine Folgeänderung dar.

Zu den neuen Sätzen 5 und 6

Mit dem neuen Satz 5 wird gesetzlich klargestellt, dass Vorhaben nach Satz 1 im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die Regelung trägt damit der Tatsache Rechnung, dass die Europäischen Verkehrskorridore zentrale Infrastrukturachsen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die territoriale Kohäsion und die Versorgungssicherheit der EU sind. Zudem fördert die multimodale Ausrichtung der Korridore emissionsarme Verkehrsträger und unterstützt die Erreichung der Klimaziele. Die Mitgliedstaaten sind zur fristgerechten Umsetzung der TEN-V-Vorhaben nach den Anlagen 3 und 4 verpflichtet. Die Regelung dient damit der erleichterten fristgerechten Umsetzung dieser Vorhaben, die unionsrechtlichen verankert ist.

Die Einführung des Schutzgütervorrangs in Satz 6 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstreitenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer und verteidigungswichtiger Infrastruktur, bereits vor Eintritt eines äußeren Notstandes und damit zur Herstellung einer jederzeitigen staatlichen Handlungsfähigkeit, sichergestellt. Die Europäischen Verkehrskorridore der Wasserstraßen verlaufen überwiegend auf dem militärischen Verkehrsnetz, das in dem vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ festgelegt ist.

Die gesetzliche Feststellung schafft eine klare Grundlage für die Anwendung verfahrensrechtlicher und materiell-rechtlicher Sonderregelungen, etwa im Umweltrecht, im Enteignungsrecht oder bei der Anordnung des Sofortvollzugs.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Betrifft Folgeänderungen zum VwVfG.

Zu Buchstabe c (Absatz 3 Satz 1)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 15 (§ 18a WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Der Verweis auf Artikel 45 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 16 (§ 18b WaStrG)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 17 (§ 20 WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1a Satz 1)**

In Absatz 1a wird lediglich vor dem Hintergrund der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz eine Änderung des Verweises in das VwVfG vorgenommen.

Zu Buchstabe b (Absatz 8)

Die Regelung zur vorzeitigen Besitzeinweisung im WaStrG schafft einen Gleichlauf zu den entsprechenden Regelungen im AEG (§ 21 Absatz 8 AEG) und FStrG (§ 18f Absatz 7 FStrG). Die Regelung stellt in Satz 1 klar, dass auch für Unterhaltungsmaßnahmen eine vorzeitige Besitzeinweisung ergehen kann. Die Absätze 1 bis 7 gelten dabei entsprechend. Die in Absatz 2 und 4 genannten Fristen gelten nicht. Der Grund hierfür ist, dass anders als bei Verfahren mit vorhergehender Planfeststellung, die Enteignungsbehörde nicht an die Fristen des Fachplanungsgesetzes gebunden sein soll. In diesen Fällen soll sie sich nach den Landesenteignungsgesetzen richten können. Satz 2 dient der Klarstellung, dass Unterhaltungsmaßnahmen weder planfeststellungspflichtig noch plangenehmigungsbedürftig sind.

Zu Nummer 18 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 19 (Änderung der Behördenbezeichnungen)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 20 (§ 39 Absatz 1 Satz 3 WaStrG)

Betrifft Folgeänderungen zum VwVfG.

Zu Nummer 21 (§ 41 WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 5b)**

Die Ergänzung des § 41 WaStrG um einen neuen Absatz 5b dient der Klarstellung und Vereinfachung der Kostenregelung bei Kreuzungsanlagen zwischen Bundeswasserstraßen und bestimmten öffentlichen Verkehrswegen, die in der Baulast des Bundes stehen. Sie betrifft Fälle, in denen beide Beteiligten eine Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen.

Die Abrechnung gemeinsamer Maßnahmen nach § 41 Absatz 5 WaStrG hat sich als ausgesprochen zeit- und kostenaufwändig erwiesen, da die Kostenzuordnung es notwendig machte, neben dem realen Bauwerksentwurf eine Vielzahl von Fiktiventwürfen zu erarbeiten. Die Komplexität dieser Aufgabe bindet Planungskapazitäten, ist fehleranfällig und bietet viel Konfliktpotential, wodurch Verzögerungen in der Projektrealisierung entstehen können. Es wird ein relativ hoher und kostenträchtiger Aufwand betrieben, um festzustellen, wo die Kosten, die letzten Endes den Bund treffen, verbucht werden. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass jedenfalls in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, regelmäßig Kostenquoten in einer Bandbreite zwischen 40 Prozent und 60 Prozent, überwiegend sogar zwischen 45 Prozent und 55 Prozent resultieren.

Vor diesem Hintergrund ist bereits am 17. Februar 2009 durch einen Erlass gegenüber der WSV und einem Rundschreiben gegenüber den Auftragsverwaltungen der Länder eine hälftige Kostenteilung bei entsprechenden Maßnahmen unter Beteiligung von Bundeswasserstraßen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes festgelegt worden. Ferner ist in diesen Fällen auf die Erstattung des Vorteilsausgleichs bzw. der Mehrkosten bezüglich der Unterhaltung eines durch den Ausbau vergrößerten Bauwerks verzichtet worden. Nach hiesigen Erkenntnissen sind die Anwendungsfälle dieser Regelung zwar verhältnismäßig gering, ggfls. führt sie aber für die Beteiligten zu sachgerechten Ergebnissen und einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands.

Bei Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit Eisenbahnstrecken des Bundes und Bundesautobahnen oder Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden die Fallzahlen höher und damit werden die Vor- und Nachteile der Baulastträger im Einzelfall über die Fläche ausgeglichen. Insofern sprechen gute Gründe dafür, auch in diesem Verhältnis eine pauschale hälftige Kostenteilung bzw. eine Kostentragung zu gleichen Anteilen ohne Ablösungsberechnungen für künftige Mehr- oder Minderkosten im Rahmen der Unterhaltung des Bauwerks vorzusehen.

Die Regelung orientiert sich damit systematisch an § 12 Absatz 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, der für vergleichbare Konstellationen eine hälftige Kostenverteilung ohne Vorteilsausgleich vorsieht. Sie führt zu einer Verwaltungsvereinfachung und trägt zum Bürokratierückbau bei, indem sie aufwendige Vorteilsausgleichsberechnungen in klaren Fällen vermeidet.

Die Einschränkung auf Kreuzungen mit Eisenbahnen des Bundes, Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen, die in der Baulast des Bundes stehen, stellt sicher, dass die Regelung nur in klar abgegrenzten Fällen Anwendung findet. Denn ist noch eine dritte Partei beteiligt (z. B. eine Gemeinde im Zuge von Bundesfernstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten), bleibt es bei der nach § 41 Absatz 5 WaStrG gesetzlich vorgesehenen Kostentragung einschließlich des Vorteilsausgleiches.

Die neue Regelung fördert die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und unterstützt die Zielsetzung, komplexe Abstimmungsprozesse zwischen verschiedenen Baulastträgern des Bundes zu vereinfachen und zu entbürokratisieren.

Zu Buchstabe b (Absatz 7)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 22 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 23 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 24 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 25 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 26 (Zu § 56 WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 5 und Absatz 6)**

Die Absätze 5 und 6 wurden in § 56 WaStrG eingefügt durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (IPBeschlG) vom 09.12.2006 (BGBl. I Nr. 59 2833-2853), welches am 17.12.2006 in Kraft trat. Auf dieses Datum wird in der Überleitungsregelung in den Absätzen 5 und 6 abgestellt. Die Neuregelungen des IPBeschlG machten erforderlich, für die zeitlich oft ausgedehnten planungsrechtlichen Zulassungsverfahren festzulegen, welche Auswirkungen das Inkrafttreten des neuen Rechts auf laufende Verfahren hat (Absatz 5). Darüber hinaus enthält das Gesetz auch Aussagen für solche Verfahren, die zum Zeitpunkt der Rechtsänderungen durch einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung bereits abgeschlossen waren (Absatz 6). Diese Regelungen hatten ausschließlich Übergangscharakter und sind inzwischen gegenstandslos, da sämtliche betroffenen Verfahren abgeschlossen und nicht mehr beklagbar sind. Ein Anwendungsbereich besteht daher nicht mehr, sodass die Vorschriften gestrichen werden können.

Zu Buchstabe b (Absatz 9 und Absatz 10)

Die Vorschrift in Absatz 9 enthält eine Übergangsregelung, um Verzögerungen bei der Planung und Vorbereitung laufender Kreuzungsmaßnahmen zu vermeiden. Für die Anwendung der neuen Kostenteilung nach § 41 Absatz 5b wird eine kurze Übergangsfrist vorgesehen.

Innerhalb dieser Frist können die Kreuzungsbeteiligten bereits ausgehandelte Kreuzungsvereinbarungen – auf Grundlage der erstellten Fiktiventwürfe für die jeweilige Änderungsplanung – noch unterzeichnen.

Die Frist ist bewusst knapp bemessen, um Verzögerungen bei der Anwendung der neuen Regelung auszuschließen.

Absatz 10 enthält eine Übergangsregelung, die sich an der ehemaligen Übergangsregelung des Absatzes 9 orientiert, aber nunmehr angepasst wird. Die Planfeststellungsbehörde hat jetzt ein Wahlrecht, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits eingeleitet hat, die alten Verfahrensregelungen ganz oder teilweise anwenden will. Hintergrund ist, dass für ein Planfeststellungsverfahren, für welches gegebenenfalls schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, die Möglichkeit bestehen soll, dieses analog zu Ende zu führen.

Zu Nummer 27 (Anlage 3)**Zu Buchstabe a**

Die Änderung der Überschrift erfolgt als Korrektur eines Redaktionsversehens.

Zu Buchstabe b

Aufgrund der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Korridorbezeichnungen in der Liste der vorermittelten Abschnitte ist die gesamte Spalte „TEN-V-Kernnetzkorridore“ ersatzlos zu streichen.

Zu Nummer 28 (Anlage 4)

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 über § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 festgelegt. Anlage 4 ist deshalb zu streichen.

Zu Artikel 7 (Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 WaStrAbG)**

Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass Bundeswasserstraßenvorhaben, die im Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen nach Abschnitt 1 laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan nach Abschnitt 2 einen Vordringlichen Bedarf mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Damit knüpft § 1 Absatz 3 Satz an bereits bestehende ähnliche Regelungen wie etwa zum beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien an (NABEG, EnLAG, BBPIG).

Der Ausbau einer leistungsfähigen, nachhaltigen sowie klimagerechten Wasserstraßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Darüber hinaus leistet die Wasserstraße durch ihre hohe Energieeffizienz und geringe Emissionen einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Güterlogistik und zur Entlastung anderer Verkehrsträger, insbesondere Schiene und Straße. Die Bedarfsplanvorhaben der Bundeswasserstraße, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Wasserstraße abgewickelt. Die Wasserstraße kann zudem in Krisensituationen (z. B. Ausfall von Pipelines) weitere Kapazitäten aufnehmen und nimmt eine wichtige Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die vergangenen Erfahrungen mit Niedrigwasserperioden machen deutlich, dass in solchen Situationen die Transportleistungen der Bundeswasserstraße von den anderen Verkehrsträgern gegenwärtig und absehbar nicht aufgenommen bzw. ersetzt werden können. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Bedarfsplanprojekte der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 3 und Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird damit umgesetzt.

Zu Artikel 8 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes)**Zu Nummer 1 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 2 (§ 19 Absatz 3 WHG)

Durch die Änderung in § 19 Absatz 3 WHG werden Planfeststellungsbehörden, auch, soweit sie Landesbehörden sind, von der Verpflichtung zur Herstellung des Einvernehmens befreit. Dies gilt dann beispielsweise auch für die Planfeststellungsbehörden, die neben Bundesfernstraßen auch Landes-, Staats- oder Kommunalstraßen betreuen. Ebenso gilt dies für Planfeststellungsbehörden auf Länderebene bei Energieinfrastrukturvorhaben. Die Entscheidung ist somit stets im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Die Regelung dient der Verfahrensbeschleunigung.

Zu Nummer 3 bis Nummer 6 (Änderung der Behördenbezeichnungen)

Die Änderungen aktualisieren die Ministeriumsbezeichnungen und setzen damit den Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) um.

Zu Artikel 9 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)**Zu Nummer 1 bis Nummer 3 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnung und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 4 bis Nummer 6 (§ 12 Absatz 3 Satz 2, § 14 Absatz 1 zweiter Halbsatz und § 17 Satz 2 LuftVG)

Die Änderungen in § 12 Absatz 3 sowie in den §§ 14 und 17 passen die Verweise an den durch das „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (BGBl. 2023 I Nr. 409 vom 28.12.2023) geänderten Absatz 2 des § 12 an. Im damaligen Rechtsetzungsverfahren ist eine Folgeanpassung der Verweise in § 12 Absatz 3 und den §§ 14 und 17 LuftVG an die eingefügten, neuen Sätze des § 12 Abs. 2 LuftVG unterblieben. Diese Korrektur ist notwendig, um in Verfahren, die einen besonders komplexen Sachverhalt aufweisen und bei denen die zweimonatige Frist ausnahmsweise nicht ausreicht, eine ordnungsgemäße Prüfung durch die Landesluftfahrtbehörden sicherzustellen und damit die Luftverkehrssicherheit zu gewährleisten. Dies soll dazu dienen, luftverkehrliche Belange mit sonstigen Belangen, wie z. B. dem Ausbau der Windenergie an Land, bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen und damit einen Beitrag zur Realisierung verschiedener Infrastrukturprojekte zu leisten, in dem eine Einzelfallprüfung der verschiedenen Belange eröffnet wird.

Zu Nummer 7 bis Nummer 9 (Änderung der Behördenbezeichnungen)

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnungen und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 10 (§ 30a Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

Bei der Ergänzung in § 30a Absatz 2 Satz 2 LuftVG handelt sich um eine redaktionelle Änderung, die die Bezeichnung des Ministeriums konkretisiert.

Zu Nummer 11 (§ 31 LuftVG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, die die fehlende Bezeichnung ergänzt.

In § 31 Absatz 1 Satz 1 LuftVG wird die Bezugnahme auf Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft ergänzt. Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung. Denn neben Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Union gibt es weiterhin auch Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft. Die Regelung über die Aufgabenwahrnehmung bezieht sich nach wie vor auch auf noch unmittelbar geltende Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft, und nicht nur auf Verordnungen der Europäischen Union.

Zudem wird die Ministeriumsbezeichnung aktualisiert. Der Änderungsbefehl setzt den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)**Zu Doppelbuchstabe aa (Nummern 4c bis 4f)**

Zu den Nummern 4c und 4d

Die Landesluftfahrtbehörden sind gegenüber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency – EASA) als zuständige Behörden nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 benannt.

Die bisherige Benennung gegenüber der EASA geht jedoch über die bisherigen nationalen Zuständigkeiten hinaus. Denn bislang wurden den Landesluftfahrtbehörden nur einzelne Zuständigkeiten im nationalen Recht übertragen, wie z. B. die Erteilung des Zeugnisses und die Entscheidung über die Freistellung in § 31 Absatz 2 Nummer 4b LuftVG. Die neuen Nummern 4c und 4d schließen die Lücke in der Übertragung der Zuständigkeiten.

Diese neuen Themenbereiche umfassen mit Nummer 4c unter anderem die Entgegennahme von Erklärungen und Benachrichtigungen von Vorfeldkontrolldienstleistern sowie die Aufsicht über die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten.

Die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 2020/1234 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Bedingungen und Verfahren für die Erklärung von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind, finden seit dem 20. März 2022 Anwendung.

In Deutschland gilt die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Anbieter von zugelassenen Flugverkehrsdiensten als Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Dritte. Dementsprechend müssen die zugelassenen Flugverkehrsdienste abweichend von ADR.OR.F.005 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1234) eine Erklärung abgeben und keine Benachrichtigung. Dies hat den Hintergrund, dass eine Benachrichtigung nicht ausreicht, da denjenigen Landesluftfahrtbehörden, die nicht Genehmigungsbehörde der zugelassenen Flugverkehrsdienste sind, die erforderlichen Daten, die diese benötigen, von den zugelassenen Flugverkehrsdiensten nicht vorliegen. Dementsprechend ist eine Erklärung erforderlich, die mehr Daten beinhaltet. Gemäß Nummer 4c Buchstabe a sind die Landesbehörden daher künftig auch für die Entgegennahme von Erklärungen zuständig.

Zu Nummer 4e

Mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR), die seit dem 12. Oktober 2023 in Kraft ist, wurden in Artikel 12 AFIR die Ziele für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge neu geregelt.

Gemäß Artikel 12 Absatz 1 AFIR müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass auf allen Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und TEN-V-Gesamtnetzes die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sichergestellt ist.

Die Zuständigkeit liegt hier gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG bei den Ländern, die diese Aufgaben im Auftrag des Bundes ausführen.

Artikel 12 Absatz 2 AFIR sieht die Möglichkeit vor, dass die Mitgliedstaaten Flughäfen des TEN-V-Netzes, die in den letzten drei Jahren durchschnittlich weniger als 10.000 gewerbliche Flugbewegungen pro Jahr aufwiesen, von der Verpflichtung befreien können, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen. Auch für diese Ausnahme sollte die Zuständigkeit bei den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung liegen.

Die Einfügung von Nummer 4e dient der Umsetzung dieses Umstands.

Zu Nummer 4f

Mit der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Trans-europäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V-VO), die seit dem 18. Juli 2024 in Kraft ist, wurden in Artikel 34 die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das Gesamtnetz neu geregelt. Gemäß Artikel 34 Absatz 1 Buchstabe g TEN-V-Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2030 (für Flughäfen des Kernnetzes) bzw. bis zum 31. Dezember 2040 (für Flughäfen des Gesamtnetzes) eine Infrastruktur für klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, bieten. Die Zuständigkeit auf Behördenseite liegt hier gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG bei den Ländern, die diese Aufgaben im Auftrag des Bundes ausführen.

Artikel 34 Absatz 2 TEN-V-Verordnung sieht die Möglichkeit vor, dass die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates in begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von diesen Anfor-

derungen erlässt. Für einen solchen vom BMV bei der EU-Kommission einzureichenden Antrag ist es notwendig, dass ein Flugplatz zunächst einen Antrag bei der für ihn zuständigen Landesluftfahrtbehörde stellt, diese den Antrag und die eingereichten Unterlagen in Bezug auf seine Begründetheit prüft und – soweit sie den Antrag positiv bescheidet – diesen an das BMV leitet. Da sich die Zuständigkeit der Länder für diese Prüfung bislang nicht explizit aus dem Aufgabenkatalog des § 31 Absatz 2 LuftVG ergibt, ist eine entsprechende Ergänzung erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe bb

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe cc und Doppelbuchstabe dd

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Buchstabe c (Absatz 2a)

Der Änderungsbefehl aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 12 bis Nummer 15 Buchstabe a (Änderung der Behördenbezeichnung)

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnung und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Nummer 15 Buchstabe b (§ 31d Absatz 4 LuftVG)

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 3)

Der Änderungsbefehl zu § 31d Absatz 4 Satz 3 regelt bezieht die Vertretungsregelung künftig auf das Ministerium und nicht mehr auf den Minister oder die Ministerin.

Zu Doppelbuchstabe bb bis Nummer 25

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnungen und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Artikel 10 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a BNatSchG)

Der neue Absatz 6a stellt klar, dass für verkehrliche Vorhaben und solche von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz im überragenden öffentlichen Interesse stehen, und Vorhaben die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, Ersatzzahlungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleichstehen. Dies gilt entsprechend für Vorhaben für die Verlegung und die Änderung von Telekommunikationslinien zum Ausbau von öffentlichen Telekommunikationsnetzen. Die Vorschrift reagiert auf die zunehmende Flächenknappheit und ermöglicht eine fachlich gesicherte, institutionell gebündelte Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Kompensationsmaßnahmen. Mit der Ersatzzahlung an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine von ihm benannte Stelle erlischt die Pflicht des Verursachers, selbst Maßnahmen durchzuführen und zu unterhalten. Dies betrifft die Vorhaben in Satz 1 und die Vorhaben, die in den in Satz 2 aufgeführten bundesgesetzlichen Regelungen aufgeführt sind, sowie entsprechend die in Satz 3 aufgeführten Vorhaben soweit dies Vorhaben der Bundes- oder Bundesauftragsverwaltung oder der Eisenbahnen des Bundes sind. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Ersatzzahlungen sind für die aufgeführten Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse damit gleichwertige Formen der Kompensation erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Die Ersatzzahlung steht den Vorhabenträgern von Bundesvorhaben, d. h. Vorhaben in bundeseigener und Bundesauftragsverwaltung sowie der Eisenbahnen des Bundes somit ab Inkrafttreten als gleichwertige Wahlmöglichkeit zur Verfügung. (siehe Gutachten „Regelungsmöglichkeit des Bundes zur Gleichstellung von Ersatzgeld und Naturalkompensation im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung – verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen“, S. 87). Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder ein von ihm beauftragter Dritter stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und

ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt. Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach Absatz 6 in Verbindung mit § 14 der Bundeskompensationsverordnung. Bei Vorhaben nach Satz 3, die kein Bundesvorhaben nach Satz 4 darstellen, bleibt es bei der landesrechtlichen Regelung. Die Zahlung wird in diesem Fall an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet.

Zu Nummer 2 (§ 17 BNatSchG)

Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Die Änderungen in Absatz 4 dienen der Integration der Ersatzgeldkompensation nach § 15 Absatz 6a in das bestehende Verfahren der Eingriffsregelung. Sie schaffen Klarheit über den Umfang der vom Verursacher vorzulegenden Unterlagen, die Prüfkompetenzen der zuständigen Behörde und die fachliche Beteiligung der Naturschutzbehörde. Damit werden Verfahrenssicherheit und Beschleunigung gleichermaßen erreicht. Angaben zur Vermeidung sind stets zu machen.

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1 Nummer 2)

Mit der Neufassung von Nummer 2 wird die Verpflichtung des Verursachers zur Darstellung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auf Fälle der Ersatzgeldleistung nach § 15 Absatz 6a erweitert. Künftig sind im landchaftspflegerischen Begleitplan oder im Fachplan auch die Berechnung und Höhe der Ersatzgeldleistung darzulegen. Dadurch wird für die zuständige Behörde nachvollziehbar, in welchem Umfang und für welche verbleibenden Beeinträchtigungen eine Ersatzgeldzahlung geleistet wird. Die Regelung gewährleistet Transparenz, ohne den Verursacher mit der Detailplanung der durch das Ersatzgeld finanzierten Maßnahmen zu belasten. Angaben zur Beurteilung der Auswirkungen des Eingriffs sind stets zu machen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)

Durch die Ergänzung in Satz 2 wird klargestellt, dass die zuständige Behörde auch im Falle einer Kompensation durch Ersatzgeld die Vorlage von Gutachten oder weiteren Unterlagen verlangen kann, soweit dies zur Beurteilung der Berechnung und Höhe der Ersatzgeldleistung erforderlich ist. Damit wird die bestehende Nachweispflicht des Verursachers auf die nunmehr gleichrangige Kompensationsform der Ersatzzahlung ausgedehnt.

Zu Buchstabe b bis Buchstabe f (Absätze 5 bis 7, 9 und 10)

Die Änderungen passen die Verfahrensvorschriften an die nunmehr gleichrangige Kompensationsform der Ersatzzahlung an. In Absatz 5 wird klargestellt, dass Sicherheitsleistungen entfallen, wenn das Ersatzgeld bereits an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle gezahlt wurde. Absatz 6 erweitert das Kompensationsverzeichnis um Angaben zu den durch Ersatzgeld finanzierten Maßnahmen. Zuständig für die Übermittlung ist das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch diese zu bestimmende Stelle. Absatz 7 regelt, dass die Behörde in den Fällen des § 15 Absatz 6a die Leistung der Ersatzzahlung feststellt. Absatz 9 stellt klar, dass bei erfolgter Ersatzzahlung keine zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen bei Unterbrechung des Eingriffs erforderlich sind. Schließlich verpflichtet Absatz 10 zur Darstellung der Ersatzgeldleistungen in den UVP-Unterlagen, soweit diese für die Beurteilung der Umweltauswirkungen erheblich sind.

Zu Nummer 3 (§ 74 Absatz 7 BNatSchG)

Mit der Einführung von § 74 Absatz 7 wird eine Übergangsvorschrift geschaffen, die sicherstellt, dass die geänderten Regelungen in §§ 15 und 17 BNatSchG nicht auf bereits begonnene oder beantragte Vorhaben rückwirkend Anwendung finden. Die Vorschrift dient dem Schutz des Vertrauens in die bisherige Rechtslage und gewährleistet Rechtssicherheit für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden. Sie stellt klar, dass für bestimmte Verfahren, die vor dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung eingeleitet oder begonnen wurden, weiterhin die bis dahin geltende Fassung Anwendung findet. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, auf Antrag die neue Rechtslage freiwillig anzuwenden.

Zu Artikel 11 (Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsübersicht infolge der Einfügung der neuen Vorschriften.

Zu Nummer 2 (§ 27a VwVfG)**Zu Absatz 1**

§ 27a Absatz 1 VwVfG regelt die Form der Bekanntgabe einer öffentlichen oder ortsüblichen Bekanntmachung. Es reicht nun für die Bekanntgabe aus, dass der Inhalt der Bekanntmachung auf der Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht wird. Zusätzlich muss eine Veröffentlichung im elektronischen amtlichen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen, hierbei ist § 15 Absatz 2 des Gesetzes zur Förderung der elektronischen Verwaltung (EGovG) zu berücksichtigen. Die bisherigen Voraussetzungen, wonach die Bekanntmachung auch in den örtlichen Tageszeitungen veröffentlicht werden muss (vgl. § 72 Absatz 2 Satz 2 VwVfG a.F.) entfällt damit ersatzlos. Damit werden die entsprechenden Regelungen zur Digitalisierung in den Fachgesetzen (vgl. § 17a Absatz 3 Satz 3 FStrG, § 18 Absatz 3 Satz 2 AEG, § 14a Absatz 3 Satz 3 WaStrG) übernommen.

Die Neuregelung trägt damit dem Bedürfnis nach weitergehender Digitalisierung von Verfahrensschritten Rechnung. Die öffentliche Bekanntmachung im Internet bringt erhebliche Vorteile: Zum einen werden Verwaltungskosten eingespart. Der Aufwand für die Beauftragung und Kontrolle der Veröffentlichungen in den Tageszeitungen entfällt ebenso wie das Entgelt für die Veröffentlichungen in den Tageszeitungen. Zum anderen wird dem Bedürfnis Rechnung getragen, das Verwaltungsverfahren transparenter zu gestalten. Die Informationen, bspw. über ein Vorhaben finden sich nun für den Betroffenen dort, wo er sie erwartet, nämlich auf der Internetseite der Behörde. Das Verfahren wird zudem vereinheitlicht indem beispielsweise unterschiedliche Bekanntgaben in verschiedenen Gemeinden vermieden werden.

Unter dem Begriff der Internetseite sind auch Datenplattformen (u. a. Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes) zu verstehen.

§ 27a Absatz 1 VwVfG kommt, wie bisher auch, zur Anwendung, wenn eine Rechtsvorschrift eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung anordnet und keine spezialgesetzlichen Regelungen bestehen. § 27a VwVfG regelt dann die Form der Bekanntmachung. Den Inhalt der Bekanntmachung gibt sie nicht vor. Hauptanwendungsfall sind die Regelungen zum Planfeststellungsrecht (§§ 72 ff. VwVfG). § 72 Absatz 2, § 73 Absatz 3, § 73b Absatz 2, § 74 Absatz 5 VwVfG sehen hier jeweils eine öffentliche Bekanntmachung vor.

Zu Absatz 2

Satz 1 sieht wie bisher für die in Absatz 1 Satz 1 zwingend angeordnete Internetveröffentlichung eine Ausnahme für solche Fälle vor, in denen Probleme bestehend, diese Anforderung umzusetzen, verzichtet dabei aber auf den Begriff „Zugänglichmachung“ und verwendet stattdessen „Veröffentlichung“ (vgl. auch die Begründung zu § 27b). Satz 2 sieht jetzt neu vor, dass im Falle der Unmöglichkeit die Bekanntmachung auf eine andere Weise zu bewirken ist. Der neue Satz 3 stellt klar, dass in Fällen der Unmöglichkeit nach Absatz 2 auch Absatz 1 Satz 3 nicht zur Anwendung kommen kann, sondern für die Einhaltung einer vorgeschriebenen Frist die Bekanntmachung auf diese Weise maßgeblich ist.

Zu Nummer 3 (§ 27b VwVfG)**Zu Buchstabe a (Überschrift)**

Durch die Änderungen in § 27b wird künftig weitestgehend auf den Begriff „Zugänglichmachung“ verzichtet, da dieser mit einem analogen Vorgehen verbunden wird, welches künftig nicht mehr vorgesehen sein soll. Daher wurde auch die Überschrift des § 27b angepasst, sodass die Norm künftig die Auslegung von Dokumenten vorzusehen soll, aber nicht mehr die Zugänglichmachung von auszulegenden Dokumenten.

Zu Buchstabe b (Absätze 1 und 2)

Die Änderung des Absatzes 1 dient ebenfalls der weitergehenden Digitalisierung von Verfahrensschritten unter Verzicht auf parallele analoge Verfahrensschritte. Nunmehr reicht es für die Auslegung von Dokumenten aus, wenn diese auf der Internetseite der Behörde veröffentlicht werden. Hierunter fallen auch Datenplattformen (u. a. Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes).

Das bisherige Erfordernis, dass die Auslegung auch auf mindestens eine andere Art, was in der Praxis in der Regel die physische Auslegung der Dokumente in einer Behörde bedeutet, entfällt, damit ersatzlos. Nur wenn eine Veröffentlichung der auszulegenden Unterlagen im Internet, insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich

ist, ist eine andere Zugangsmöglichkeit vorzusehen, was dann in der Regel die physische Auslegung vor Ort sein wird.

Wie auch bei § 27a trägt die Neuregelung dem Bedürfnis nach weitergehender Digitalisierung von Verfahrensschritten Rechnung. Die dortigen Erwägungen gelten auch hier. Ohnehin sind die §§ 27a und 27b als Einheit zu betrachten, da die Auslegung von Dokumenten in der Regel auch vorher bekannt gemacht wird.

Wie bislang auch, setzt Absatz 1 voraus, dass durch eine Rechtsvorschrift die Auslegung angeordnet wird. Hauptanwendungsfall ist wiederum das Planfeststellungsverfahren. § 73 Absatz 1 VwVfG ordnet die Auslegung der Planunterlagen an. § 73 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 27b Absatz 1 Satz 1 stellt nun klar, dass die Auslegung durch eine Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde erfolgt.

Zu Buchstabe c (Absatz 4)

Es handelt sich um eine Folgeänderung infolge der Änderung von § 27b Absatz 1 VwVfG.

Zu Nummer 4 (§ 30 VwVfG)

Betreiber kritischer Anlagen (KRITIS) sind Organisationen und Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden. Informationen über diese Anlagen sind besonders schutz- und geheimhaltungsbedürftig, da hier im Falle einer Veröffentlichung schwere Nachteile für das staatliche Gemeinwesen drohen. Daher sind diese ebenfalls in den Anwendungsbereich der Geheimhaltung einzubeziehen.

Zu Nummer 5 (§ 72 Absatz 2 VwVfG)

Der bisherige Absatz 2 wird neugefasst. Satz 1 entspricht dem bisherigen Wortlaut. Die bisherige in Satz 2 enthaltene Regelung zur Form der öffentlichen Bekanntmachung entfällt. Hier gilt jetzt die allgemeine Vorschrift der § 72 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 27a Absatz 1 VwVfG.

Zu Nummer 6 (§ 72a VwVfG)

Die umfassenden Änderungen im Zuge der Digitalisierung der Verfahrensschritte werden zum Anlass genommen, die bislang in wenigen Vorschriften getroffenen Regelungen neu und übersichtlicher zu ordnen. Sie sollen den Anwender leichter durch die einzelnen Verfahrensschritte leiten. Die einzelnen Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens werden dabei chronologisch abgebildet. Den Beginn macht der neue § 72a VwVfG. Mit Einreichung des Plans beginnt das Planfeststellungsverfahren.

Der neue Absatz 1 regelt das Verhältnis der Planfeststellungsbehörde zum Träger des Vorhabens. Er übernimmt weitestgehend den bisherigen § 73 Absatz 1 Satz 1 VwVfG. Der Träger des Vorhabens hat den vollständigen Plan der Planfeststellungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens nunmehr elektronisch einzureichen (Satz 1). Lediglich der bisherige Satz 2, der den Inhalt des einzureichenden Plans umschreibt, wird nicht übernommen. Er ist zu allgemein gehalten, um eine abschließende Auflistung der für das Planfeststellungsverfahren benötigten Unterlagen aufzulisten. Was an Unterlagen vorzulegen ist, ist eine Frage des Einzelfalls und wird letztlich durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt. In der Praxis haben sich ohnehin Hinweise oder Richtlinien herausgebildet, die den Umfang der Unterlagen umschreiben und fortlaufend angepasst werden.

Einzureichen ist der vollständige Plan. Die Planfeststellungsbehörde kann prüfen, ob die Planunterlagen vollständig und vor allem aussagekräftig sind. Sind die Unterlagen unvollständig oder enthalten sie offensichtliche Unrichtigkeiten, wirkt die Planfeststellungsbehörde beim Träger des Vorhabens auf eine Ergänzung oder Berichtigung hin. Dies erfolgt dann im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens.

Durch § 72a Absatz 1 Satz 2 VwVfG wird sichergestellt, dass insbesondere militärische Sicherheitsinteressen umfassend geschützt werden. In dem zu veröffentlichenden Plan können je nach Vorhabenträger Daten/Informationen enthalten sein, die Schlüsse auf die militärische Nutzung der Liegenschaften zulassen und/oder für die Landes- und Bündnisverteidigung relevant sein könnten. Die mögliche Kenntnisnahme unbefugter Personen muss ausgeschlossen werden, da ansonsten nicht nur das Risiko der Beeinträchtigung des Auftrags der Bundeswehr besteht, sondern ggf. sogar ein Sicherheitsrisiko. Bei der Bereitstellung von Dokumenten in digitaler Form ist die bestehende Gefahr des Zugriffs Unbefugter ungleich höher. Der Schutz des § 27b Abs. 4 VwVfG ist hier nicht ausreichend, da Schutzgut dieser Regelung nur Geheimnisse i. S. d. § 30 VwVfG sind, womit insbesondere Ge-

heimnisse, die zum persönlichen Lebensbereich gehören sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gemeint sind. Dadurch werden aber die Sicherheitsinteressen der Bundeswehr nicht vollständig umfasst.

Nach Absatz 2 kann die Planfeststellungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist. Absatz 3 gibt ihr dann die Möglichkeit, dieses selbst und auch deren Nutzung weitere auszugestalten. Diese Regelungen sind erforderlich, da zwischen den Beteiligten klar sein muss, wie der elektronische Austausch technisch erfolgen soll, beispielsweise welche Dateiformate bei der Übermittlung zu nutzen sind oder, falls die Kommunikation über ein Datenportal abgewickelt werden soll, wie dieses genutzt wird, beispielsweise durch welches Anmeldeverfahren. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind hier vielfältig. Hervorzuheben ist hier lediglich die Möglichkeit, eine Datenplattform zu verwenden, die auch eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode der Beteiligten an dem Vorhaben erlaubt. Gemeint ist hier beispielsweise BIM (Building Information Modeling), das eine durchgehende Digitalisierung aller planungs- und realisierungsrelevanten Bauwerksinformationen als virtuelles Bauwerksmodell umschreibt. Diese Methode enthält im Vergleich zu herkömmlichen, nicht vernetzten IT-Modellen deutlich mehr Informationen und schafft eine synchronisierte Datenbasis, auf die alle am Bau Beteiligten zugreifen können. Die Neuregelung in Absatz 2 stellt klar, dass die Planfeststellungsbehörde ein solches Modell für die weiteren Verfahrensschritte nutzen kann und dient dem Ziel der Bundesregierung, die BIM-Methode flächendeckend und nach bundeseinheitlichen Rahmenbedingungen bei der Planung, der Genehmigung, dem Bau und der Instandhaltung von Bundesverkehrswegen und Infrastruktur anzuwenden.

Zudem wird ein Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr- und Offshore-Vorhaben (sog. Fachplanungsportal) für Infrastrukturvorhaben des Bundes in den Bereichen Schienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie Windenergie auf See aufgebaut, um umfassende Informationen rund um Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange online zu ermöglichen. Derzeit können Vorhabenträger ihre Anträge online über das Portal einreichen. Zudem können sich Bürgerinnen und Bürger, öffentliche Stellen und weitere Beteiligte wie Umwelt- und Naturschutzverbände über Vorhaben informieren und dazu online Einwendungen und Stellungnahmen abgeben.

Es können auch Verfahren nach § 3a VwVfG genutzt werden. Die Regelungen, bspw. in § 3a Absatz 2 und 3 sind zwar darauf ausgelegt, die schriftliche Kommunikation zwischen Beteiligten zu ersetzen (die im Planfeststellungsverfahren gesetzlich nicht angeordnet ist), schließen aber nicht aus, dass diese elektronischen Verfahren genutzt werden.

Der neue § 72a Absatz 2 und 3 VwVfG macht deutlich, dass der Gesetzgeber von dem Grundsatz ausgeht, dass die Verfahrensschritte digital durchzuführen sind. Die nachfolgenden Vorschriften der §§ 73 ff. VwVfG greifen dies nochmal klarstellend auf, indem sie auf die elektronische Vornahme bestimmter Verfahrenshandlungen abstellen.

Für die Anwendung der §§ 73 ff. VwVfG sind zudem die neuen §§ 27a, 27b VwVfG von besonderer Bedeutung, die über § 72 Absatz 1 VwVfG anzuwenden sind und als allgemeine Vorschriften weitergehende Regelungen zur Digitalisierung treffen. Die Vorschriften bauen aufeinander auf. Die Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Absatz 1 VwVfG) erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde. Gleiches gilt für die vorherige Bekanntgabe der Auslegung (§ 73 Absatz 3 Satz 1 VwVfG). Durch die Neuregelung werden alle analogen Verfahrensschritte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch digitale Schritte ersetzt. Das den bisherigen §§ 27a, 27b VwVfG zu Grunde liegende Konzept, wonach digitale Schritte nur neben analogen Schritten möglich sind, wird ausdrücklich aufgegeben. Das VwVfG übernimmt damit bestehende Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus anderen Fachgesetzen (§§ 17a, 17b FStrG, §§ 14, 14a WaStrG, §§ 18a, 18b AEG) und führt sie zu einer einheitlichen Regelung zusammen. Die Fachregelungen sollen so abgelöst oder zumindest verschlankt werden. Ziel ist ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Vorhabensträger, was dann zur Beschleunigung aller Verfahren beitragen soll.

Eine Ausnahme vom Grundsatz der digitalen Durchführung bildet die Durchführung des Erörterungstermins. Der neue § 73b VwVfG geht von dem Grundsatz aus, dass dieser analog, d. h. durch eine Besprechung vor Ort durchgeführt wird, sofern die Planfeststellungsbehörde diesen für erforderlich hält. Die Ersetzung des Erörterungstermins durch digitale Formate ist hier in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt. Hintergrund ist, dass sich in der Praxis gezeigt hat, dass trotz digitaler Konferenztechnik die Erörterung vor Ort in den Gemeinden seitens der Behörde, wie in der Regel auch des Trägers des Vorhabens gewünscht wird.

Sollte eine vorgesehene elektronische Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich, bestimmt die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen, soweit in den nachfolgenden Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmt ist. Dies dient als Auffangklausel, um die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu gewährleisten.

Zu Nummer 7 (§ 73 VwVfG)

§ 73 VwVfG ist in der geltenden Fassung die zentrale Vorschrift zur Durchführung des Anhörungsverfahrens sowie für die Beteiligung der Behörden.

In der neuen Fassung regelt die Vorschrift das Verhältnis von Planfeststellungsbehörde zu den Betroffenen einschließlich der Vereinigungen. Daher ist er kürzer als bislang gefasst. Die Beteiligung der Behörden wird in § 73a VwVfG ausgelagert.

§ 73 VwVfG geht bislang von einer analogen Durchführung der Verfahrensschritte aus, wie beispielsweise die physische Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden vor Ort (und durch diese) und die vorherige Information darüber durch (physische) Bekanntmachung durch die Gemeinde. Auch die Kommunikation mit den Beteiligten, ob andere Fachbehörden oder Betroffene (Private) sowie Vereinigungen, geht vom Grundsatz her von der Schriftlichkeit aus, d. h. einer analogen Verfahrensabwicklung. Die die Schriftlichkeit ersetzenden Möglichkeiten, wie sie § 3a VwVfG vorsieht, gelten nur für einzelne Verfahrensschritte, nicht hingegen als allgemeine Grundsätze.

Die Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Absatz 1 VwVfG) erfolgt nun durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde (vgl. § 27b VwVfG). Gleiches gilt für die vorherige Bekanntgabe der Auslegung (§ 73 Absatz 3 Satz 1 VwVfG), die nach Maßgabe von § 27a VwVfG im Internet bekannt gemacht wird. Das VwVfG übernimmt damit im Wesentlichen bestehende Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus anderen Fachgesetzen (§§ 17a, 17b FStrG, §§ 14, 14a WaStrG, §§ 18a, 18b AEG) und führt sie zu einer einheitlichen Regelung zusammen.

Zu Absatz 1 und 2

Die Regelungen zum Anhörungsverfahren für Betroffene und Vereinigungen entsprechen den bisherigen Anforderungen beispielsweise zum Beteiligungsumfang. Sie werden im Hinblick auf eine digitalisierte Ausgestaltung angepasst.

Stellungnahmen anerkannter Vereinigungen und Einwendungen von Betroffenen sind nunmehr elektronisch abzugeben. Es entfällt die Regelung, wonach Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinde vor Ort vorgebracht werden können. Hintergrund ist, dass von dieser Möglichkeit kaum Gebrauch gemacht wird. Ist die elektronische Erhebung oder Abgabe im Einzelfall nicht zumutbar, stellt die Planfeststellungsbehörde auf Verlangen eine andere Weise zur Verfügung (Absatz 2 Satz 2). Welche andere Weise gewählt wird, steht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Weiter wird klargestellt, dass Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abzugeben sind.

Die bislang vorgesehene physische Auslegung der Pläne vor Ort in den jeweiligen vom Vorhaben betroffenen Gemeinden entfällt. Die Auslegung erfolgt nun durch Veröffentlichung der Pläne auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde.

Die bisherige Dauer von Auslegungs- und Einwendungsfrist wird beibehalten. Die Auslegungsfrist beträgt einen Monat, die Einwendungsfrist 6 Wochen, beginnt aber nun neu ab der Auslegung, d. h. der Veröffentlichung des Plans im Internet.

Die Veröffentlichung im Internet bringt erhebliche Vorteile: Zum einen werden Verwaltungskosten eingespart. Die Gemeinden, die entsprechende Räume und Aufsichtspersonal für die Zeit der Auslegung bereitstellen müssen, werden entlastet und auch der Träger des Vorhabens spart durch den Verzicht auf den mehrfachen physischen Ausdruck der zur Auslegung bestimmten Exemplare Kosten ein. Zum anderen wird dem Bedürfnis Rechnung getragen, das Verwaltungsverfahren transparenter zu gestalten. Die Informationen über das Vorhaben finden sich nun für den Betroffenen dort, wo er sie erwartet, nämlich auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde. Und dort, wo die Informationen abgerufen werden, erfolgt auch die Möglichkeit der Beteiligung und mit der Abgabe von Stellungnahmen und Erhebung von Einwendungen auf digitalem Weg wird eine einfache und zeitgemäße Form der Beteiligung ermöglicht, die etwaige jetzt bestehende Hürden abbaut. Das Verfahren wird zudem ver-

einheitlich indem beispielsweise unterschiedliche Auslegungszeiträume in verschiedenen Gemeinden vermieden werden.

Für den Fall, dass einem Beteiligten keine zumutbare Möglichkeit der digitalen Kommunikation zur Verfügung steht, soll er sich während der Dauer der Auslegungsfrist mit der Planfeststellungsbehörde abstimmen, wie ihm ein anderweitiger Zugang oder Informationen zum Vorhaben zur Verfügung gestellt werden kann (Absatz 1 Satz 2). Die Regelung beruht auf entsprechenden Vorschriften in einzelnen Fachgesetzen (z. B. § 17a Absatz 3 Satz 2 FStrG, § 18a Absatz 3 Satz 2 AEG und § 14a Absatz 3 Satz 2 WaStrG). Welche Form gewählt wird, steht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. In der Regel wird die Übersendung eines gängigen elektronischen Speichermediums sein, auf dem die auszulegenden Unterlagen gespeichert sind, wie dies bspw. § 22 Absatz 3 Satz 2 NABEG vorsieht. Möglich ist aber auch eine digitale Einsichtnahme in der Behörde selbst. Die Regelung regelt nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit beim Zugang zu Dokumenten.

Zu Absatz 3

Die Auslegung der Planunterlagen wird, wie bisher auch, vorab öffentlich bekannt gemacht (Satz 1). Hierfür gilt § 27a. Für den Inhalt der Bekanntmachung gilt § 27b Absatz 2 VwVfG. Zu nennen sind bspw. Zeitraum und die Internetseite, auf der die Planunterlagen veröffentlicht werden. Zusätzlich sind die Angaben nach Satz 2 aufzunehmen.

Zu Nummer 8 (§§ 73a bis 73c Vwvfg)

Zu § 73a

Der neue § 73a fasst die bisherigen Regelungen zur Behördenbeteiligung zusammen und übernimmt weitestgehend die bisherigen Regelungen.

Neu ist in Absatz 1, dass die Einholung der Stellungnahmen nun mit Auslegung des Plans, d. h. mit dessen Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde beginnt. Nach § 73 Absatz 1 wiederum erfolgt die Auslegung innerhalb von drei Wochen nach Zugang des Plans. Bisher betrug die Frist bis zu einem Monat. Hier gibt es nun einen Gleichlauf mit § 73 Absatz 1 VwVfG. Wie bisher auch, kann die Planfeststellungsbehörde die Behörden auch früher zur Stellungnahme auffordern.

Absatz 2 legt fest, dass die Behörden ihre Stellungnahmen elektronisch übermitteln müssen. Die Verpflichtung zur elektronischen Übermittlung vermeidet Verzögerungen durch Postlaufzeiten und ermöglicht eine parallele Bearbeitung. Neu ist die Vorgabe in Absatz 3, dass eine in mehreren Aufgabenbereichen betroffene Behörde eine einheitliche Stellungnahme abzugeben hat. Damit wird verhindert, dass widersprüchliche Bewertungen innerhalb derselben Behörde das Verfahren durch Rückfragen verzögern oder die Entscheidungsgrundlage verkomplizieren, weil beispielsweise unklar bleibt, ob die Fachbehörde Schutzaufgaben fordert oder nicht oder wie diese ausgestaltet sind.

Zu § 73b

§ 73b fasst die Regelungen zum Erörterungstermin zusammen.

Zu Absatz 1

Die Durchführung eines Erörterungstermins ist nun neu in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt, wobei das Gesetz vom Grundsatz ausgeht, dass der Erörterungstermin erforderlich sein muss. Dies ist der Fall, wenn durch die Erörterung eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist.

Zu Absatz 2

An der vorherigen Bekanntmachung des Erörterungstermins (Satz 1) hat sich nichts geändert. Diese erfolgt nun digital (§ 27a). Die individuelle Benachrichtigung über den Erörterungstermin entfällt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 übernimmt die bisherige Regelung zum Inhalt des Erörterungstermins. Neu ist, dass die Planfeststellungsbehörde den Kreis der Teilnehmenden bestimmen kann, z. B. im Hinblick auf die Anzahl von Teilnehmenden, die sich im Wesentlichen einer vorformulierten Einwendung eines Dritten angeschlossen haben oder diese lediglich zu Eigen machen.

Zu Absatz 4

Im Gegensatz zu den anderen Verfahrensschritten geht das Gesetz davon aus, dass im Regelfall der Erörterungstermin wie bisher als Präsenztermin, in der Regel als Besprechungstermin in einer der betroffenen Gemeinden abgehalten wird. Dies entspricht dem Wunsch der Praxis, wonach bei der Vielzahl von Betroffenen, die bei größeren Vorhaben auch mehrere Hundert Personen umfassen kann, diese Form der Erörterung die zweckmäßigste ist.

Gleichwohl kann die Erörterung ganz oder teilweise durch digitale Formate ersetzt werden. Auch hier besteht eine Wahlfreiheit der Planfeststellungsbehörde. Es können bspw. Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt werden, hier allerdings abweichend von § 27c Absatz 1 Nummer 2 ohne die vorherige Einwilligung der zur Teilnahme Berechtigten. Auch kann auch auf die sog. Online-Konsultation, wie sie § 27c VwVfG beschreibt, zurückgegriffen werden.). Je nach Abschichtung der Besprechung können unterschiedliche Formate genutzt werden, auch digitale neben der klassischen Erörterung.

Zu Absatz 5

Wie bisher erklärt Absatz 5 bestimmte Vorschriften über die mündliche Verhandlung für anwendbar.

Zu § 73c

Der neue § 73c übernimmt die bisherige Regelung des § 73 Absatz 8 VwVfG und passt sie lediglich an die Digitalisierung der Verfahrensschritte an. Dabei gilt für die im Einzelfall vorliegende Unzumutbarkeit der elektronischen Erhebung und die fehlende Möglichkeit einer elektronischen Benachrichtigung § 73 Absatz 2 Satz 2 entsprechend.

Zu Nummer 9 (§§ 74 bis 74b VwVfG)**Zu § 74**

In § 74 VwVfG werden die Absätze 1 bis 3 unverändert übernommen und die Absätze 4 bis 6 angepasst.

Zu Absatz 1 bis Absatz 3

Diese werden unverändert übernommen. In Absatz 2 werden lediglich klarstellend auch die Stellungnahmen klagbefugter Vereinigungen aufgenommen.

Zu Absatz 4

Die Änderungen übernehmen die Wertungen des § 73 Absatz 1 und 3 VwVfG und übertragen sie auf die Verfahrensschritte nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Der Planfeststellungsbeschluss wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan im Internet zur Einsicht ausgelegt. Die Auslegungsfrist hat sich nicht geändert. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen, den Vereinigungen nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt; darauf ist in der öffentlichen Bekanntmachung hinzuweisen (vgl. Absatz 5 Nummer 2). Der Planfeststellungsbeschluss kann dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, auch zugestellt werden. In diesem Fall gelten für den Zeitpunkt der Zustellung die speziellen Regelungen für die analog oder digitale Zustellung.

Zu Absatz 5

Wie bisher auch, wird die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses vorab öffentlich bekanntgemacht (Satz 1). § 27b Absatz 2 VwVfG regelt den Inhalt der Bekanntmachung. Satz 2 regelt den zusätzlichen Inhalt. Auch hier wird klarstellend der Hinweis aufgenommen, dass die Zustellungsfiktion gegenüber allen Betroffenen und Vereinigungen eintritt, unabhängig davon, ob sie der Planfeststellungsbehörde bekannt waren oder nicht, sowie gegenüber allen, die im Verfahren Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben haben.

Zu Absatz 6

Die Planfeststellungsbehörde soll die Unterlagen nach Absatz 4 Satz 1 nach Ende der Auslegungsfrist mindestens bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlichen.

Zu § 74a

Der neue § 74a übernimmt die bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 6. Dieser regelt, wann eine Plangenehmigung erteilt werden kann (Absatz 1) an und beschreibt, soweit notwendig, die digitalen Verfahrensschritte (Absatz 2 Satz 3).

Abweichend von der bisherigen Rechtslage kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden (Absatz 4). Dies ist eine Ausnahme zu § 74a Absatz 1 Nummer 3. Dies übernimmt eine in verschiedenen Fachgesetzen (z. B. § 17b Absatz 2 FStrG) bestehende Regelung als allgemeine Regelung in das VwVfG. Durch den Verweis auf die § 73 VwVfG ist sichergestellt, dass die bei UVP-pflichtigen Vorhaben notwendigen Verfahrensschritte (beispielsweise Bereitstellung von Informationen, Möglichkeit zur Stellungnahme für die betroffene Öffentlichkeit) auch im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens durchgeführt werden.

Zu § 74b

Die Regelung übernimmt die bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 7 VwVfG und überführt sie der Übersichtlichkeit halber in eine eigenständige Norm in Form des neuen § 74b.

Zu Nummer 10 (§§ 75 und 75a VwVfG)**Zu § 75**

Die Absätze 1 bis 2 enthalten keine Änderungen. Lediglich die Nummerierung der Absätze wurde angepasst. Absatz 3 übernimmt entsprechende fachgesetzliche Regelungen (z. B. § 17c FStrG) als allgemeine Regelung in das VwVfG.

Die Absätze 4 und 5 übernehmen die bisherigen Regelungen aus § 75 Absatz 2 und Absatz 3, ohne sie inhaltlich zu ändern.

Zu § 75a

Die bislang in § 75 Absatz 4 VwVfG enthaltenen speziellen Regelungen zum Außerkrafttreten eines Planfeststellungsbeschlusses wird nun neu in § 75a geregelt. In verschiedenen Fachgesetzen finden sich hierzu bislang Sonderregelungen, die nun als allgemeine Regelungen in das VwVfG überführt werden. Neu in Absatz 1 Satz 1 ist, dass mit der Durchführung des Plans innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen werden muss, damit er nicht automatisch außer Kraft tritt. Zudem besteht die Möglichkeit, auf Antrag des Trägers des Vorhabens gegenüber der Planfeststellungsbehörde, die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses um höchstens fünf Jahre zu verlängern (Absatz 1 Satz 2). Vor der Verlängerungsentscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen (Absatz 3). Absatz 2 regelt, wie bisher auch, was als Beginn der Durchführung des Plans zu werten ist.

Zu Nummer 11 (§ 102b VwVfG)

Die Regelung enthält eine Übergangsregelung für Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, die vor Inkrafttreten des Artikels 11 (Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes) nach diesem Gesetz bereits eingeleitet wurden oder bis zum 31.12.2028 eingeleitet werden, mit der geregelt wird, ob und inwieweit analoge Verfahrensregelungen noch angewendet werden können. Erfasst werden sollen damit die Fälle, in denen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden nicht kurzfristig die notwendige digitale Infrastruktur aufbauen können, um die Verfahrensschritte digital durchführen zu können.

Zu Artikel 12 (Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsüberschrift infolge der Einfügung des neuen § 14e UVPg.

Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 1 Satz 1 UVPG)

Redaktionelle Anpassung infolge der Einführung des neuen § 14e UVPG.

Zu Nummer 4 (§ 14a UVPG)

Mit der Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in § 14a UVPG sowie der Änderung der schienenbezogenen Nummern in Anlage 1 UVPG soll der beschleunigte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gefördert und damit die angestrebte Stärkung des Verkehrsträgers Schiene unterstützt werden. Maßgebliches Ziel dieses Vorschlags ist es, die UVP-pflichtigen und vorprüfungspflichtigen Eisenbahnbahnvorhaben auf das europarechtlich durch die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) erforderliche Maß zu begrenzen. So sollen europarechtlich nicht geforderte Prüfungen nach dem UVPG vermieden und dadurch Genehmigungsverfahren schneller durchgeführt werden können. Aufgrund der UVP-Richtlinie müssen der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken (Anhang I Nr. 7 Buchstabe a), der Bau von Eisenbahnstrecken sowie von intermodalen Umschlaganlagen und Terminals (Anhang II Nr. 10 Buchstabe c) sowie die Beförderung elektrischer Energie über Freileitungen (Stromstärke von weniger als 220 kV) (Anhang II Nr. 3 Buchstabe b)“ (Anhang II Nr. 3 Buchstabe b) von der nationalen Umsetzung erfasst werden. Die Änderungen streichen daher Tatbestände, die sich auf „sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen“ beziehen. Umweltstandards werden durch die vorgeschlagenen Änderungen nicht abgesenkt, da mit dem Regelungsvorschlag insbesondere solche Vorhaben aus dem Anwendungsbereich des UVPG ausgenommen werden, die ohnehin im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht durch Vorprüfung regelmäßig nicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung führen. Zudem werden materiellrechtliche Umweltstandards nicht angefasst. Neben der Reduktion der Vorprüfungstatbestände soll die Vereinfachung der komplexen Regelungsstruktur der Nummern 14.7, 14.8 und 19.13 der Anlage 1 sowie der §§ 14a und 9 UVPG zu Verfahrensbeschleunigung und Rechtssicherheit beitragen.

Zu Absatz 1

§ 14a Absatz 1 UVPG stellt bestimmte Einzelvorhaben von der Umweltverträglichkeitsprüfung frei. Ein Vorhaben kann dabei auch dann eine Änderung im Sinne von § 14a Absatz 1 UVPG sein, wenn es sich fach(planungs-)rechtlich als Neuvorhaben qualifizieren lässt.

Da durch die Änderungen der Anlage 1 im Bereich der Eisenbahntatbestände nur noch Schienenwege, intermodale Umschlaganlagen und Terminals sowie Bahnstromfernleitungen, nicht mehr, aber sonstige Eisenbahnbetriebsanlagen erfasst sind, kann auch nur noch der Bau und die Änderung dieser Anlagentypen Feststellungen der UVP-Pflicht auslösen. Die Änderung des § 14a UVPG streicht daher die Tatbestände, die sich unzweifelhaft auf Vorhaben in Sinne von sonstigen Eisenbahnbetriebsanlagen beziehen. Dies gilt für den barrierefreien Umbau oder die Erhöhung oder Verlängerung eines Bahnsteiges, die technische Sicherung eines Eisenbahnübergangs die Erneuerung und Änderung eines Durchlasses, die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung sowie die Hang- und Felssicherung. Da diese nicht als Änderung eines Schienenweges zu qualifizieren sind, bedarf es zukünftig keiner Regelung mehr. Sie sind weder unbedingt UVP- noch vorprüfungspflichtig.

Neu hinzu gekommen in der Aufzählung in Absatz 1 sind solche Vorhaben, die Einzelmaßnahmen bezüglich eines Schienenweges darstellen können, jedoch von Vorneherein keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen sollen, da deren Vorprüfungen typischerweise keine UVP-Pflicht auslösen. Diese Vorhaben liegen auf oder unmittelbar an bereits bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen, führen über industriell oder stark anthropogen geprägtes Gelände, führen zu verringerten anlagebedingten Inanspruchnahmen und gehen mit räumlich begrenzten Baumaßnahmen einher. Umweltrechtliche Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes, Wasserhaushaltsgesetzes oder Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind weiterhin einzuhalten. Solche Vorhaben werden nunmehr von den Vorprüfungen ausgenommen, um damit die gewünschte Beschleunigung zu erreichen. Dies gilt für

- die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
- die Herstellung von Gleisanschlüssen, Zuführungs- und Industriestammgleisen,

- die Errichtung von Lärmschutzwänden im Rahmen der Lärmsanierung,
- die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
- den Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislagänderungen,
- die Änderung der unter § 14a Absatz 1 Nummer 1 bis 8 genannten Anlagen und Anlagenbestandteile; die Änderung schließt den Rückbau mit ein, im Falle des Rückbaus von Weichen ist auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse von der Freistellung umfasst,
- die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage bis weniger als 5.000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage.

Absatz 1 Nummer 2 schafft eine Erleichterung bei der Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken, indem Elektrifizierungen bestehender Bahnstrecken mit einer maximalen Länge von 60km generell aus der UVP-Pflicht genommen werden. Angesichts der geringen Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung stellt dies eine sachgerechte Erleichterung der Anforderungen nach dem Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung dar. Die Änderung trägt dem Ausbau einer nachhaltigen Mobilität auf der Schiene Rechnung, welcher angesichts der zu erreichenden Klimaziele unumgänglich ist.

Hintergrund für die Anpassung der Kilometergrenze ist die Feststellung, dass die 2020 vom Gesetzgeber mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz beschlossenen Erleichterungen bei der Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken mangels einschlägiger Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge von weniger als 15 Kilometern mangels Anwendungsfällen leer lief.

Tatsächlich gehen auch kleinräumige Elektrifizierungsvorhaben, die überwiegend in Form von Lückenschlüssen oder an Stichstrecken durchgeführt werden, regelmäßig über die Länge von 15 km hinaus. Die Anhebung der Begrenzung auf 60 km trägt diesem Umstand Rechnung. So weisen die einschlägigen Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Elektrische Güterbahn und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) derzeit allein 15 Vorhaben mit einer Länge von über 15 bis 60 km aus. Im Hinblick auf die Umsetzung des Deutschlandtaktes wird das GVFG-Programm stetig ergänzt, weshalb davon auszugehen ist, dass die Regelung perspektivisch ebenfalls zur Anwendung kommen wird.

Die vollständige Herausnahme dieser Vorhaben aus der UVP-Pflicht widerspricht nicht den Vorgaben der UVP-Richtlinie. Diese räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung der UVP-Pflicht gemäß Artikel 4 Absatz 2, Absatz 3 i. V. m. Anhang III der UVP-Richtlinie für Projekte des Anhangs II die Möglichkeit ein, bestimmte Projekte mittels Schwellenwerten von der UVP-Pflicht auszunehmen. Die vorgenommene Anpassung stellt eine angemessene Privilegierung räumlich begrenzter Elektrifizierungsvorhaben dar. Zwar verstärkt die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auch in Abhängigkeit vom Streckenstandort im Hinblick auf Vögel das Kollisionsrisiko. Diesem Risiko wird jedoch aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben Rechnung getragen. Im Übrigen sind die Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung als gering einzustufen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die damit verbundene Flächeninanspruchnahme sowie baubedingte Lärmemissionen. Die Herausnahme aus der UVP-Pflicht für Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge bis zu 60km erscheint deshalb sachgerecht.

Zu Absatz 2

Absatz 2 Nummer 1 ist eine Folgeanpassung zu Absatz 1 Nummer 2, indem er für Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge von mehr als 60 km eine standortbezogene Vorprüfung vorgeschrieben wird.

In Absatz 2 Nummer 2 ist eine Folgeanpassung zu Absatz 1 Nr. 10, indem für entsprechende Vorhaben ab einer Flächeninanspruchnahme der Anlage ab 5000 qm oder einer entsprechenden Flächenreduktion eine standortbezogene Vorprüfung vorgeschrieben wird.

Absatz 2 Nummer 3 orientiert sich an den Erleichterungen für die Oberleitungen, deren Übertragbarkeit aus fachlicher Sicht auf die Änderung und Erweiterungen von Bahnstromfernleitungen gerechtfertigt ist.

Zu Absatz 3

§ 14a Absatz 3 UVPG kann entfallen, da über die Anwendung der allgemeinen Vorschrift des § 9 UVPG es zum gleichen Ergebnis, nämlich einer allgemeinen Vorprüfung kommt.

Zu Nummer 5 (§ 14e UVPG)

§ 14e UVPG sieht für Vorhaben der Verteidigung sowie der Verkehrs- und Energieinfrastruktur vor, dass sie in Ausnahmefällen von den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausgenommen werden können. Damit wird Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), geändert durch Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014, für Verkehrsinfrastrukturvorhaben, unter Beachtung des Leitfadens zur Anwendung der Ausnahmen der UVP-Richtlinie – Artikel 1 Absatz 3, Artikel 2 Absätze 4 und 5 (2019/C386/05), in nationales Recht umgesetzt.

Ein Ausnahmefall im Sinne der Absätze 1 bis 3 liegt demnach nur dann vor, wenn ein Vorhaben von so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit ist, dass eine Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit gefährdet. Es sind Umstände erforderlich, aufgrund derer die Einhaltung aller Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung unmöglich oder nicht praktikabel sind und die Durchführung einer Umweltprüfung sich deshalb negativ auf die Verwirklichung des Zwecks des Vorhabens auswirken würden. Mithin muss das geplante Vorhaben so dringlich sein, dass es das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu rechtfertigen vermag. Darunter ist beispielsweise der angesichts der derzeitigen geopolitischen Lage dringend erforderliche Aufwuchs der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie zu sehen.

Zu Absatz 1

Mit dem am 24. Februar 2022 begonnenen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat sich die Sicherheitslage in Europa unvorhergesehen kurzfristig und fundamental geändert. Mit der Ausnahme nach Absatz 1 werden die als Reaktion auf die Ukraine Krise eingeläutete „Zeitenwende“ sowie die Forderung Voraussetzungen zu schaffen, die die Bundeswehr zur Erfüllung ihres Auftrages befähigt, angemessen berücksichtigt. Die Unternehmen der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie tragen zu einer effektiven Landes- und Bündnisverteidigung bei. Vor diesem Hintergrund ist der unverzügliche und schnellstmögliche Aufbau einer unabhängigeren nationalen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie, die verlässlich und zügig den Bedarf der Streitkräfte an Wehrmaterial decken kann, äußerst dringlich und zwingend erforderlich. Die Ausnahme nach Absatz 1 kann demgemäß für Vorhaben erteilt werden, die der Herstellung oder Lagerung von Produkten zur Landesverteidigung, insbesondere von Rüstungsgütern, Munition, Sprengstoffen und deren Vorprodukten, dienen und deren Erforderlichkeit für die Einsatzfähigkeit und Versorgungssicherheit der Bundeswehr, für die Streitkräfte eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, einer Vertragspartei des nordatlantischen Bündnisses oder der Ukraine durch eine Erklärung des Bundesministeriums der Verteidigung bestätigt wird. Hierzu zählen auch Vorhaben von Zulieferern, die die für die Produktion von Rüstungsgütern erforderlichen kritischen Komponenten liefern. Die Ausnahme setzt voraus, dass sich die Anwendung der Anforderungen des UVPG nach der Einschätzung des Bundesministeriums der Verteidigung nachteilig auf die Zwecke der Landes- und Bündnisverteidigung auswirken würde, insbesondere aus Gründen der Eilbedürftigkeit. Eine solche Situation kann sowohl in Fällen bestehen, in denen eine Gefahr für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland absehbar ist, als auch in Fällen, in denen eine solche Gefahr bereits besteht.

Zu Absatz 2

Absatz 2 ermöglicht im Einzelfall die Ausnahme von den Anforderungen des UVPG für Verkehrsvorhaben nach Anlage 1 Nummer 14 UVPG. Die Vorschrift erfasst Fälle so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit, dass die Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltverträglichkeitsprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit gefährdet wird. Dies kann bei Verkehrsvorhaben vorliegen, wenn sie geeignet sind, einen relevanten Beitrag zu leisten, um die Auswirkungen einer bevorstehenden Naturkatastrophe abzumildern sowie die Verteidigungsbereitschaft erheblich zu stärken.

Zu Absatz 3

Absatz 3 ermöglicht im Einzelfall die Ausnahme von den Anforderungen des UVPG für Vorhaben der Wärme- oder sonstigen Energieerzeugung nach Anlage 1 Nummer 1 sowie für Leitungsanlagen und andere Anlagen nach Anlage 1 Nummer 19 UVPG. Fälle so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit, dass die Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltverträglichkeitsprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit dadurch gefährdet wird (siehe oben), werden bei solchen Vorhaben nur dann vorliegen, wenn sie geeignet sind, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Naturkatastrophe oder Energieversorgungskrise zu bewältigen oder deren Auswirkungen abzumildern, die geeignet sind, die Verteidigungsbereitschaft erheblich zu stärken.

Zu Absatz 4

Die Ausnahmemöglichkeiten nach den Absätzen 1 bis 3 bestehen unbeschadet der Anforderungen im Hinblick auf die Erfordernisse einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 54 bis 59 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Damit wird den entsprechenden Vorgaben nach Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie Rechnung getragen.

Zu Absatz 5

Die zuständige Behörde muss im Rahmen der Ausnahmeentscheidung nach Absatz 1 erwägen, ob eine andere Art der Prüfung der Umweltauswirkungen vorgenommen werden kann. Zur Erreichung der Ziele des Gesetzes ist die Verwirklichung der Grundsätze der Umweltprüfungen nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Beurteilung, ob und wie eine andere Form der Prüfung der Umweltauswirkungen geeignet ist, sicherzustellen. Zu diesen Grundsätzen gehören die Bewertung erheblicher Umweltauswirkungen bei der Zulassung von Vorhaben zur Umweltvorsorge unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Mit der Gewährung einer Ausnahme nach den Absätzen 1 bis 3 entfallen auch die Bestimmungen über die Durchführung der UVP, wie sie z. B. in der Verordnung über das Genehmigungsverfahren (9. BImSchV) für UVP-pflichtige Industrieanlagen geregelt sind.

Zu Absatz 6

In den Fällen, in denen eine andere Form der Prüfung von Umweltauswirkungen möglich ist und als geeignet erachtet wird, ist die betroffene Öffentlichkeit über die Entscheidung, die eine Ausnahme gewährt, sowie über die Gründe der Ausnahme zu informieren. Dementsprechend veröffentlicht die Zulassungsbehörde die Zulassungsentscheidung einschließlich Begründung sowie die Unterlagen, mit denen die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargestellt werden. Von dieser Veröffentlichungspflicht sind nach Absatz 6 Satz 2 Informationen ausgenommen, durch deren Bekanntgabe unmittelbare oder mittelbare Nachteile für die internationalen Beziehungen oder die Verteidigung drohen. Hierbei reicht eine abstrakte Gefährdung aus. Die Einschätzungsprärogative hierüber obliegt der zuständigen Behörde. Soweit von dieser Ausnahme von der Veröffentlichungspflicht Gebrauch gemacht wird, gelten die in Absatz 6 Satz 3 und 4 bestimmten Ausnahmen. Die Umweltinformationen sind nach den Bestimmungen des UIG zugänglich zu machen.

Zu Absatz 7

Wird von einer Ausnahmeregelung nach den Absätzen 1 bis 3 Gebrauch gemacht, ist die Europäische Kommission vor Erteilung der Genehmigung des Vorhabens vom zuständigen Bundesministerium darüber zu unterrichten. In den Fällen des Absatzes 1 ist das Bundesministerium der Verteidigung zuständig. Die Gründe für die Gewährung der Ausnahme sowie gegebenenfalls die Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden, sind der Kommission ebenfalls zu übermitteln. Die Zulassungsbehörde, die eine Entscheidung über eine Ausnahmeregelung nach den Absätzen 1 bis 3 trifft, hat sich vorab mit dem nach den Absätzen 1, 2 oder 3 zuständigen Bundesministerium abzustimmen. Es ist sicherzustellen, dass die Entscheidung der anderen Stelle nicht vor Unterrichtung der Kommission erfolgt. Das zuständige Ministerium informiert das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit über das Absehen von der UVP.

Zu Absatz 8

Absatz 8 regelt Rechtsschutzfragen im Zusammenhang mit Entscheidungen nach den Absätzen 1 bis 3. Dies betrifft die Entscheidung, ein bestimmtes Vorhaben von den Regelungen des UVPG auszunehmen. In Absatz 9 Satz 1 wird in Übereinstimmung mit dem in § 44a VwGO geregelten Grundsatz, wonach behördliche Verfahrens-

handlungen nur gemeinsam mit dem gegen die Sachentscheidung zulässigen Rechtsbehelf angefochten werden können, klargestellt, dass die Entscheidung nach den Absätzen 1 bis 3 nicht selbständig anfechtbar ist. Nach Satz 2 haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassungsentscheidung für ein Vorhaben, für das nach den Absätzen 1 bis 3 eine Ausnahme von den sonstigen Anforderungen dieses Gesetzes erteilt wurde, keine aufschiebende Wirkung.

Zu Nummer 6 (§ 17 Absatz 2 Satz 2 UVPG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

Zu Nummer 7 (§ 18 UVPG)

Es handelt sich um Folgeänderungen zu den Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 4 und 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen. Zudem wird klargestellt, dass die im Verwaltungsverfahrensgesetz enthaltenden Regelungen zur materiellen Präklusion (§ 73 Absatz 2 Satz 4 und § 73c Absatz 1 Satz 2 des VwVfG) bei Vorhaben, die einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, nicht anzuwenden sind.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Der bisherige Satz 2 in § 18 Absatz 2 UVPG wird ersatzlos gestrichen. Dieser sah den Verzicht auf die Benachrichtigung nicht ortsansässiger Betroffener nach § 73 Absatz 5 Satz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vor. Da diese Regelung im Verwaltungsverfahrensgesetz ohnehin entfällt, kann auch § 18 Absatz 2 Satz 2 UVPG entfallen.

Zu Nummer 8 (§ 20 UVPG)

Es handelt sich um Folgeänderungen. Die Verweise auf das Verwaltungsverfahrensgesetz sind anzupassen.

Zu Nummer 9 (§ 21 UVPG)

Im bisherigen § 21 UVPG werden die Absätze 1 und 3 sowie der Absatz 5 gestrichen. Die bisherige Regelung zur Schriftlichkeit in § 21 Absatz 1 UVPG entfällt, da die Schriftlichkeit auch im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) entfällt. Die Regelung in § 21 Absatz 2 UVPG wird der neue Absatz ist obsolet. Die Äußerungsfrist beträgt nun im VwVfG zwei Monate. § 21 Absatz 3 UVPG wird gestrichen, da diese europarechtlich nicht vorgesehen ist und die Äußerungsfrist ohnehin verlängert wurde.

Die bisherige Regelung in § 21 Absatz 4 UVPG zur verfahrensrechtlichen Präklusion wird übernommen. Da die Regelung nur bei UVP-pflichtige Vorhaben einen eigenständigen Regelungsbereich hat, verbleibt sie im UVPG und wird nicht ins das Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen. Für nicht UVP-pflichtige Vorhaben, die vom VwVfG erfasst werden, gilt die materielle Präklusion, die die verfahrensrechtliche Präklusion mitumfasst.

Die in § 21 Absatz 5 UVPG enthaltene Regelung ist obsolet und kann gestrichen werden. Die Regelung sollte sicherstellen, dass bei Einwendungen bei denen unklar ist, ob sie umweltrelevanten Inhalts sind oder nicht eine gleiche Frist gilt. Hintergrund war, dass umweltrelevante Einwendungen der längeren Äußerungsfrist nach dem UVPG unterliegen und nicht umweltrelevante der kürzeren nach dem VwVfG. Mit Angleichung der Äußerungsfrist von UVPG und VwVfG entfällt nun diese Unterscheidung und damit auch der Anwendungsbereich des bisherigen § 21 Absatz 5 UVPG.

Zu Nummer 10 (§ 22 Absatz 1 Satz 2 UVPG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis in § 22 Absatz 1 Satz 1 UVPG auf § 21 ist zu streichen.

Zu Nummer 11 (§ 24 Absatz 1 Satz 2 UVPG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

Zu Nummer 12 (§ 27 Absatz 1 Satz 1 UVPG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

Zu Nummer 13 (§ 42 Absatz 1 UVPG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 13 Nummer 11 (Neufassung § 21 UVPG).

Zu Nummer 14 (§ 47 UVPG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 4 Nummer 16 und zu den Artikeln 14 und 15, wonach bei Bundesfernstraßen das förmliche Linienbestimmungsverfahren entfällt. Damit entfällt auch das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 4 Nummer 7 (Neufassung § 16 FStrG).

Zu Nummer 15 (§ 53 UVPG)

Die Änderung der Behördenbezeichnungen des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

Zu Nummer 16 (§ 66 Absatz 6 Satz 3 und 6 UVPG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

Zu Nummer 17 (§ 74 Absatz 14 UVPG)

Mit § 74 Absatz 14 wird eine Übergangsregelung eingeführt, die der Umstellung des Verwaltungsvollzugs Rechnung trägt und sicherstellt, dass laufende Vorhaben nicht belastet werden.

Zu Nummer 18 (Anlage 1)**Zu Buchstabe a (Nummer 13.18)**

Nummer 13.18 wird insoweit angepasst, dass der Zusatz „oder des Bundeswasserstraßengesetzes“ ergänzt wird. Hintergrund ist die seit 2010 bestehende hoheitliche Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen an Bundeswasserstraßen sowie die seit Juni 2021 bestehende hoheitliche Zuständigkeit für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an den Binnenwasserstraßen des Bundes, soweit dieser erforderlich ist, um die Ziele der WR-Richtlinie zu erreichen. Diese Zuständigkeiten sind im Bundeswasserstraßengesetz geregelt.

Zu Buchstabe b und Buchstabe c (Nummern 14.7 und 14.8)

Allgemeine Erläuterungen: Die komplexen, aufeinander beziehenden Ordnungsnummern Bau eines Schienenweges (14.7), Bau eines Gleisanschlusses (14.8.1), Bau eines Zuführungs- und Industriestammgleises (14.8.2), Bau einer sonstigen Betriebsanlage, insbesondere intermodale Umschlaganlage oder Terminal (14.8.3) sowie Bau einer Bahnstromfernleitung (19.13) werden in der bisherigen Form aufgegeben.

Nummer 14.7 der Anlage 1 wird auf die Formulierung „Bau eines Schienenweges“ begrenzt. Nummer 14.7 behält den Begriff des Schienenweges bei und übernimmt die europarechtlich dargestellte Differenzierung zwischen Eisenbahnfernverkehrsstrecke und (sonstiger) Eisenbahnstrecke nicht. Hintergrund hierfür ist, dass es diese Differenzierung im nationalen Recht nicht gibt und deshalb ein klarer Anknüpfungspunkt in der Praxis fehlen würde. Die Überlegung, ob ein Vorhaben eine Fernverkehrs- oder eine (sonstige) Eisenbahnstrecke betrifft, erhöht den Prüfaufwand und führt zu Auslegungsproblemen, anstatt die gewünschte Vereinfachung herbeizuführen. Die in der aktuell gültigen Fassung der Nummer 14.7 enthaltene Formulierung „mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenweges“ entfällt aus Gründen der Systematik. Für die von Nummer 14.7 erfassten Vorhaben wird eine unbedingte UVP-Pflicht angeordnet, die sich ohnehin auf das Vorhaben in seinem gesamten Umfang bezieht. Insofern bedarf es keiner gesonderten Aufzählung der oben genannten dazugehörigen Betriebsanlagen und Bahnstromfernleitung. Aus Gründen

der Vereinfachung und Systematisierung der Anlage 1 wird entsprechend eine Streichung vorgenommen. Nicht alle Anlagen, die der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung unterliegen, fallen unter den Begriff des Schienenweges. Nicht zum Schienenweg gehören beispielsweise Bahnhöfe und Bahnsteige, Bahnstromfernleitungen sowie zur Abstellung von Zügen verwendete Gleise. Oberleitungsanlagen sowie Lärmschutzwände werden jedoch dem Schienenweg zugerechnet (siehe insoweit § 14a UVPG).

In Nummer 14.8 wird in europarechtskonformer Umsetzung der UVP-Richtlinie der Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen einer Vorprüfungspflicht unterstellt. Bloße Gleisanschlüsse sowie Zuführungs- und Industriestammgleise stellen keine Streckenbauvorhaben i. S. v. Anhang I oder II der UVP-Richtlinie dar und werden deshalb aus der Anlage 1 herausgenommen. Demnach entfällt die derzeit bestehende Untergliederung der Nummer 14.8. Sollte der Bau oder die Änderung eines Gleisanschlusses, eines Zuführungs- oder Industriestammgleises zu einer Änderung des Schienenweges führen oder damit einhergehen, so ordnet § 14a Absatz 1 UVPG an, dass es abweichend von § 9 UVPG keiner Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung für diese Einzelmaßnahme bedarf.

Bei der Ausgestaltung der Nummer 14.8 wurde die Differenzierung zwischen der standortbezogenen und der allgemeinen Vorprüfungspflicht gestrichen und der Prüfwert auf 1 ha oder mehr angehoben. Die europarechtlichen Vorgaben sehen sowohl für Eisenbahnstrecken als auch für den Bau von intermodalen Umschlaganlagen oder Terminals eine Prüfung gem. Artikel 4 Absatz 2 der UVP-Richtlinie vor, also Einzelfalluntersuchungen und/oder festzulegende Schwellenwerte bzw. Kriterien für die UVP-Pflicht. In Auslegung dieser europarechtlichen Vorgaben ergibt sich, dass mit dem Bau von intermodalen Umschlaganlagen und Terminals keine „Kleinstanlagen“ gemeint sein können. Vielmehr stellt die UVP-Richtlinie diese Anlagen einer gesamten Eisenbahnstrecke gleich, sodass die Umweltauswirkungen auch vergleichbar sein müssen, um eine Vorprüfungspflicht auszulösen. Dies rechtfertigt die Anhebung des Prüfwertes. Die Abschaffung der Prüfwerte für die standortbezogene Vorprüfung begründet sich auch dadurch, dass diese für die „sonstigen Betriebsanlagen“ von Bedeutung waren, diese Kategorie jedoch nicht mehr in der Anlage 1 enthalten ist.

Zu Buchstabe d (Nummer 19.13)

Nummer 19.13 wird insoweit angepasst, dass der Zusatz „soweit nicht von Nummer 14.7 erfasst“ entfällt. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung, die aus der Änderung der Nummer 14.7 folgt. Nummer 19.13 kommt dann zur Anwendung, wenn die Bahnstromfernleitung das maßgebliche bzw. auslösende Vorhaben ist. Ist die Bahnstromfernleitung Teil eines Vorhabens nach Nummer 14.7, ist sie von der dort angeordneten unbedingten UVP-Pflicht umfasst. Zudem führen Bahnstromfernleitungen immer und nur 110 kV, sodass die Spanne zu 220 kV entfällt. Schließlich wird der Bezug zum Betrieb der Bahnstromfernleitung gestrichen aus Gründen der Harmonisierung mit dem Trägerverfahren. Bau- und Änderung von Bahnstromfernleitungen bedürfen einer fachplanungsrechtlichen Zulassung gemäß § 18 Absatz 1 AEG. Ein Verfahren für die Betriebszulassung besteht nicht. Dennoch werden betriebliche Auswirkungen im Zulassungsverfahren und der UVP betrachtet. Die Standardabsenkung erfolgt daher nicht. Die Differenzierung zwischen mehr oder weniger als 15 km Länge entfällt, da Bahnstromfernleitungsvorhaben regelmäßig 15 km überschreiten. Darüber hinaus wird die Regelung von § 14a Absatz 2 Nummer 3 abgebildet.

Zu Artikel 13 (Änderung des Raumordnungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8 Absatz 5 ROG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird umgesetzt.

Zu Nummer 2 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 und 4 ROG)

Durch die Neuregelung in § 16 Absatz 2 ROG wird sichergestellt, dass für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße, für Schienenwege des Bundes und für Pumpspeicherkraftwerke keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden soll, insbesondere dass die Länder keine abweichenden Regelungen treffen können. Etwas anderes gilt nur, wenn die Raumordnungsbehörde im Benehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde in den Fällen widerspricht, in denen sie infolge des Vorhabens erhebliche raumbedeutsame Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen erwartet.

Zu Nummer 3 (§ 27 Absatz 4 ROG)

In § 27 Absatz 4 wird eine Übergangsregelung eingeführt, die der Umstellung des Raumordnungsgesetzes Rechnung trägt und sicherstellt, dass laufende Raumordnungsvorhaben nicht belastet werden.

Zu Artikel 14 (Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 und 2 FStrBAG)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 1 FStrBAG)**Zu Buchstabe a (Satz 1 Nummer 3)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung infolge der Änderung von § 16 des Bundesfernstraßengesetzes.

Zu Buchstabe b (Satz 3)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird damit umgesetzt.

Zu Nummer 3 und Nummer 4 (Änderung der Behördenbezeichnung)

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

Zu Artikel 15 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 28 PBefG)****Zu Buchstabe a (Absatz 1a)****Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)****Zu Dreifachbuchstabe aaa (Nummer 1)**

Die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung kann ohne planungsrechtliche Genehmigung vorgenommen werden. Es wird die Ausstattung mit einer Stromschiene ergänzt, um auch diese Art der Elektrifizierung von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht freizustellen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 3)

Der barrierefreie Umbau, der Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von angrenzenden Zuwegungen sowie die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, bedarf als Einzelmaßnahme keiner planungsrechtlichen Genehmigung. Bislang wird der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen von der Genehmigungspflicht ausgenommen, sowie Bauvorhaben zur Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, die als eine genehmigungsfreie Baumaßnahme als Beispiel für den Neubau und Ausbau von Bahnsteigen besonders hervorgehoben werden. Das neue Maßnahmenbündel soll sicherstellen, dass die im Rahmen der Ertüchtigung von Bahnhöfen typischerweise einhergehenden kleinräumigen Baumaßnahmen im Rahmen einer Einzelmaßnahme verwirklicht werden können. Dies gilt insbesondere für den Aus- und Neubau von Bahnsteigen. Für die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, welche als Klimaanpassungsmaßnahme zum Gesundheitsschutz der Bahnreisenden erforderlich ist, wird die Planrechtsfreiheit klargestellt. Die Änderung stellt zudem sicher, dass die nunmehr genannten Tätigkeiten innerhalb derselben Einzelmaßnahme im Sinne der erforderlichen Beschleunigung von Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur auch kombiniert erfolgen können, z. B. Erhöhung und Verlängerung eines Bahnsteigs. Darüber hinaus greift die Planrechtsfreiheit auch, wenn an einer Haltestelle mehrere Bahnsteige gebaut oder geändert sowie Zuwegungen angepasst werden sollen. Ein Rückbau von Bahnsteigen ist nicht als genehmigungsfrei vorgesehen, weil dies eine Kapazitätsreduzierung der Betriebsanlage zur Folge haben sowie Auswirkungen auf deren Sicherheit haben kann.

Zu Dreifachbuchstabe ccc (Nummer 4)

Folgeänderung zur Ergänzung der neuen Nummern 5 und 6.

Zu Dreifachbuchstabe ddd (Nummern 5 und 6)

Zu Nummer 5: Der Bau und die Änderung der technischen Sicherung von Bahnübergängen werden von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen.

Zu Nummer 6: Klargestellt wird, dass die Änderung von Durchlässen von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen ist. Um einen Durchlass handelt es sich laut DIN 1076, wenn eine lichte Weite von unter 2 m gegeben ist. Änderungen an Durchlässen können als Einzelmaßnahme ohne planungsrechtliche Zulassung erfolgen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 6)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

§ 28 Absatz 2 wird gestrichen, da sein Regelungsgehalt im neuen § 74a Absatz 4 VwVfG aufgeht.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Es handelt sich um eine Folgeänderung, die auf die Neustrukturierung des VwVfG zurückgeht.

Zu Buchstabe d (Absatz 3a)

Die Änderung des § 28 Absatz 3a dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszugestalten.

Änderungen im Einzelnen:

1. Wegfall der Prognoseentscheidung

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der betroffenen Gemeinden, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Unternehmern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Unternehmer einen praktischen Vorteil bietet.

3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den betroffenen Gemeinden und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung stellt sicher, dass die Betroffenen über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die den ursprünglichen Zustand in seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

Zu Buchstabe e (Absatz 4 Satz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung, die auf die Neustrukturierung des VwVfG zurückgeht.

Zu Nummer 2 (§ 28a Absatz 1 Satz 1 PBefG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde. Im Übrigen wird der Verweise in Satz 1 an die neuen Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz angepasst.

Zu Nummer 3 (§ 28b Satz 1 PBefG)

Durch die Änderungen wird nach dem Vorbild des § 43g Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes die Möglichkeit geschaffen, dass nicht nur die Anhörungsbehörde Dritte mit der Vorbereitung und Durchführung des Anhörungsverfahrens beauftragen darf, sondern auch andere am Planfeststellungsverfahren beteiligte Behörden. Damit kann z. B. die Planfeststellungsbehörde künftig den Projektmanager mit der Erstellung des Entwurfs des Planfeststellungsbeschlusses und die Enteignungsbehörde mit der Erstellung des Entwurfs des Besitzeinweisungsbeschluss beauftragen. Dies dient der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und entlastet gleichzeitig die zuständigen Behörden. Dabei gilt weiterhin, dass die endgültige Entscheidung über die Planfeststellung nur von der zuständigen Behörde getroffen werden darf (§ 28b Satz 3 PBefG), so dass Bewertungen oder Aufgaben, die Einfluss auf den Abwägungsprozess oder das Abwägungsergebnis haben können, nicht auf den Projektmanager übertragen werden dürfen.

Zu Nummer 4 (§ 28c PBefG)

§ 28c wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Unternehmer im Internet vor. Da die Veröffentlichung im Internet künftig ohnehin der Standard ist, kann auf die Regelung verzichtet werden.

Zu Nummer 5 (§ 29 PBefG)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 2)

Es handelt sich um eine Folgeänderung, die auf die Neustrukturierung des Verwaltungsverfahrensgesetzes zurückgeht. Außerdem entfällt die Bezugnahme auf § 28 Absatz 2, da dieser gestrichen wird.

Zu Buchstabe b (Absatz 1a)

Da das Anhörungsverfahren nach dem Vorbild im AEG, FStrG und WaStrG in einem eigenen § 29a geregelt wird, kann § 29 Absatz 1a aufgehoben werden.

Zu Buchstabe c (Absatz 4)

Absatz 4 kann ersetzt werden, da die Verfahrensregelungen in § 75 VwVfG übernommen werden. Die Neufassung von Absatz 4 enthält Folgeänderungen aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Buchstabe d (Absatz 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe e (Absatz 6)

Die Regelung in Absatz 6 dient der Klarstellung. Die Regelungen zur prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 6 Satz 5 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes.

Zu Nummer 6 (§ 29a PBefG)

Nach dem Vorbild im AEG, FStrG und WaStrG wird für das Anhörungsverfahren ein eigener Paragraf § 29a eingefügt. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Neufassung des § 73 VwVfG sinnvoll. Inhaltlich wird auf die jeweilige Begründung im AEG verwiesen.

Zu Nummer 7 (§ 29b Absatz 1a PBefG)

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann. Durch den neuen Absatz 1a kann eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung erlassen werden. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt für die Antragstellung und damit Einleitung des Verfahrens ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde ausreichende Kenntnisse über das Vorhaben verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren. Die für die Besitzeinweisung zuständige Enteignungsbehörde des Landes kann diese dann ihrer Entscheidung zugrunde legen. Vom Zeitpunkt des Erlasses des Besitzeinweisungsbeschlusses zu unterscheiden ist der Zeitpunkt, ab dem dessen Inhalt verbindlich wird. Satz 3 stellt klar, dass der Besitzeinweisungsbeschluss mit der aufschiebenden Bedingung zu erlassen ist, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Dies bedeutet, dass erst ab diesem Zeitpunkt der Besitzeinweisungsbeschluss materielle Rechtswirkungen- bzw. Rechtsfolgen auslöst. Satz 4 regelt den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Besitzeinweisungsbeschluss nicht oder nicht vollständig bestätigt. Anstatt ein neues Besitzeinweisungsverfahren zu starten, wird das bestehende Besitzeinweisungsverfahren wiederaufgegriffen und der Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung ergänzt. Die weiteren Voraussetzungen des § 29b Absatz 1 müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

Zu Nummer 8 (§ 32 Absatz 1 PBefG)

So wie im AEG, FStrG und WaStrG bereits erfolgt, werden Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 32 Absatz 1 Nummer 1 PBefG genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der Betroffenen zugemutet wird. Die Kampfmittelräumungen, archäologischen Untersuchungen und Bergungen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken.

Außerdem wird die Duldungsverpflichtung auf die Baudurchführung erweitert. Damit werden Vorarbeiten erleichtert und der Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen beschleunigt. Gleichzeitig findet dadurch eine weitere Angleichung an die Regelungen zu den Vorarbeiten im FStrG, AEG und WaStrG statt.

Zur Verringerung des Verwaltungsaufwandes bei der Bekanntmachung von Vorarbeiten wird bestimmt, dass diese entweder durch eine unmittelbare Bekanntgabe oder Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgt.

Zu Nummer 9 (§ 55 Satz 2 PBefG)

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 10 (§ 62 Absatz 4 PBefG)

Die Übergangsvorschrift räumt der Planfeststellungsbehörde bis zum 31.12.2028 ein Wahlrecht ein, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits eingeleitet hat, die alten Verfahrensregelungen ganz oder teilweise anwenden will. Damit können begonnene Planfeststellungsverfahren, für die schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, analog zu Ende geführt werden. Außerdem erhält die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, auch nach dem Inkrafttreten der Regelungen zur weitergehenden Digitalisierung ein Verfahren nach den „alten“, d. h. analogen Verfahrensregelungen durchzuführen.

Zu Artikel 16 (Änderung des Atomgesetzes)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Artikel 17 (Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Artikel 18 (Änderung der Deponieverordnung)**Zu Nummer 1 (§ 19 DepV)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund des Artikels 11 zur Änderung des VwVfG: Nach § 72a Absatz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz hat der Träger des Vorhabens den vollständigen Plan bei der Planfeststellungsbehörde elektronisch einzureichen. In § 19 Deponieverordnung wird daher das Wort „schriftlich“ in Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 gestrichen. Zudem wird Absatz 1 Satz 4 gestrichen, nach dem die Antragstellung bisher mit Zustimmung der zuständigen Behörde elektronisch oder in elektronischer Form erfolgen konnte. In Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 werden die Verweise auf Satz 1 entsprechend angepasst.

In Absatz 1 Satz 5 a.F., jetzt Satz 4 wird der Verweis auf das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung aktualisiert.

Zu Nummer 2 (§ 20 DepV)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Artikel 19 (Inkrafttreten)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 sieht das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vor. Ein Inkrafttreten zum Quartalsbeginn wurde aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht gewählt (Alternativ zum 1. Juli 2026).

Zu Absatz 2

Absatz 2 folgt Artikel 72 Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes, wonach Regelungen auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege sechs Monate nach ihrer Verkündung in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKRG
Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (NKR-Nr. 7887, BMV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf vom 15. Dezember 2025 mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	geringfügige Entlastung
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -8,8 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 300 000 Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -1,1 Mio. Euro
Ausführungen zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung	Mit dem vorliegenden Entwurf sollen die Verfahrensregeln für Planung und Genehmigung von Infrastrukturen vereinfacht, einheitlich gestaltet, gebündelt und digitalisiert werden.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens wie folgt beschrieben: • Förderung eines hochwertigen und nachhaltigen Infrastrukturangebotes • Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) sieht in dem vorliegenden Entwurf einen wichtigen Schritt zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsinfrastrukturbereich. Er begrüßt, dass dabei auch zahlreiche Vorschläge aus seinem Positionspapier¹ aufgegriffen werden. Gleichwohl beanstandet der NKR die unangemessen kurze Frist (über das Wochenende vor der geplanten Kabinettdebatte), die seitens des Ressorts für offizielle Stellungnahmen von Ländern und Verbänden eingeräumt wurde. Angesichts der erheblichen Investitionssummen für die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren wäre es zwingend er-	

¹ Online abrufbar unter: https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/SharedDocs/Downloads/DE/Positionspapiere/pakt_beschleunigung.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

forderlich gewesen, die Äußerungen der Länder und Verbände einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. So erhalten schon die den NKR in der kurzen Frist erreichten Verbändestellungnahmen wichtige Hinweise auf weitere Beschleunigungspotenziale. Dazu zählen insbesondere:

- Standardisierungen in artenschutzrechtlichen Prüfverfahren
- Einführung einer materiellen Präklusion
- Bündelung von Umweltprüfungen
- Überarbeitung des Verbandsklagerechts
- Weitere Erleichterung der Umweltverträglichkeitsprüfungen (z. B. für Wasserstraßen)

Damit bleiben erhebliche Potenziale zur weiteren Verfahrensbeschleunigung ungenutzt. Der NKR empfiehlt die Vorschläge der Verbände im parlamentarischen Verfahren umfassend zu prüfen.

Regelungsfolgen

Der NKR beanstandet, dass das Ressort eine vollständige Darstellung der Regelungsfolgen erst wenige Tage vor Kabinettbefassung vorgelegt hat. Nach der in diesem kurzen Zeit-raum nur kursorisch möglichen Prüfung durch den NKR scheint die Darstellung der Regelungsfolgen nachvollziehbar und methodengerecht.

Digitaltauglichkeit

Der NKR begrüßt, dass die Verfahrensschritte weiter digitalisiert und die entsprechenden Verfahrensvorschriften hierzu aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz neu zusammengeführt werden. Der NKR empfiehlt die Verbindlichkeit der Nutzung digitaler Modelle und Building Information Modeling (BIM) durch eine rechtliche Verankerung zu erhöhen.

II Regelungsvorhaben

Durch das Gesetz sollen Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturvorhaben beschleunigt werden. Hierzu sieht der Entwurf u. a. folgende Maßnahmen vor:

- Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzgütevorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben
- Vereinfachung der Kompensationsmaßnahmen für alle Bundesvorhaben im überragenden öffentlichen Interesse durch Gleichstellung des Ersatzgeldes
- Abschaffung von Verfahrensdoppelungen durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungen
- Vereinfachung der UVP-Pflichten für Schienenmaßnahmen

Darüber hinaus werden u. a. zur weiteren Digitalisierung der Verfahren gleichartige Verfahrensvorschriften aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz neu zusammengeführt. Dabei sollen Planfeststellungsverfahren künftig ausschließlich digital durchgeführt werden.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Die Online-Einreichungen und elektronischen Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Be-teiligungsverfahren führen bei Bürgerinnen und Bürgern zu geringfügigen Entlastungen.

Wirtschaft

Das Vorhaben hat nach Darstellung des Ressorts keine nennenswerten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft. Die Autobahn des Bundes sowie die Eisenbahn des Bundes werden vom Ressort methodengerecht dem Normadressat Verwaltung zugeordnet.

Verwaltung

Die Verwaltung des Bundes wird nach Darstellung des Ressorts von jährlichem Erfüllungsaufwand in Höhe von 8,8 Mio. Euro entlastet und mit Umstellungsaufwand in Höhe von rund 300 000 Euro belastet. Die Verwaltung der Länder wird von jährlichem Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,1 Mio. Euro entlastet. Das Ressort hat die Aufwandsänderungen dabei unter Einbindung der betroffenen Stellen ermittelt. Nach der nur cursorisch möglichen Prüfung durch den NKR scheint die Darstellung nachvollziehbar und methodengerecht. Aufgrund der Vielzahl an Vorgaben werden die Aufwandsänderungen hier lediglich zusammenfassend dargestellt:

Verkehrsträger	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)
Straße und Luftfahrt (Bund)	- 1 680	180
Wasserstraße (Bund)	- 170	88
Schiene (Bund)	- 6 900	34
Schiene (Länder)	- 1 100	-

III.2 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR hebt positiv hervor, dass seiner Empfehlung² folgend Verfahrensvorschriften zur Digitalisierung aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz neu zusammengeführt werden. Der NKR begrüßt, dass dabei auf parallele analoge Verfahrensschritte verzichtet wurde, so dass künftig u. a. die Bekanntmachung auch in den örtlichen Tageszeitungen nicht mehr erforderlich ist.

Darüber hinaus sieht der NKR in der Nutzung digitaler Modelle und Building Information Modeling (BIM) erhebliches Vereinfachungspotenzial. Deshalb empfiehlt der NKR die Verbindlichkeit von BIM durch eine explizite rechtliche Verankerung zu erhöhen. Bislang findet sich BIM lediglich als optionale Regelung in der Gesetzesbegründung.

Lutz Goebel
Vorsitzender

i. V. Andrea Wicklein
Berichterstatlerin

² Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrats zu dem „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern. Online abrufbar unter: https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/SharedDocs/Downloads/DE/Stellungnahmen/nkr-stellungnahme-beschleunigungspakt.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1061. Sitzung am 30. Januar 2026 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (§ 4 Absatz 7 Satz 2 – neu – bis 5 – neu – AEG)

Nach Artikel 1 Nummer 1 ist die folgende Nummer 1a einzufügen:

,1a. Nach § 4 Absatz 7 Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Mit dem Betrieb von Anlagen der Telekommunikation kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Telekommunikationsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung von Fahrstrom kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Energieversorgungsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb der übrigen Anlagen nach Satz 1 kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen betraut werden. Auch in den Fällen der Betrauung nach den Sätzen 2 bis 4 verbleibt die Verantwortung für den sicheren Eisenbahnbetrieb im Sinne der Absätze 1 und 3 beim betrauenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das diese Verantwortung rechtlich und tatsächlich uneingeschränkt wahrnehmen können muss.“

Begründung:

Vorgeschlagen wird die rechtssichere Abbildung einer Situation, dass ein Betreiber von Schienenwegen Teilleistungen an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder an ein Telekommunikationsunternehmen beziehungsweise Energieversorgungsunternehmen vergibt.

Zur bisher bereits bestehenden Regelung in § 4 Absatz 7 AEG gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen. Es wird teilweise die Auffassung vertreten, dass die arbeitsteilige Zusammenarbeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die arbeitsteilige Zusammenarbeit mit Telekommunikationsanbietern heute nicht zulässig sei.

Eine derartige arbeitsteilige Zusammenarbeit zwischen qualifizierten Unternehmen wird in vielen konkreten Fällen bereits seit Jahr(zehnt)en praktiziert und bei der Einführung von ETCS weiter an Bedeutung gewinnen. Dies gerade zusätzlich vor dem Hintergrund, dass auch die Umsetzung von Fahrstromversorgungsmaßnahmen und deren Umsetzung durch die DB InfraGO AG zu lange dauert, sodass beispielsweise die Installation von Oberleitungsinseln für den Einsatz von batterieelektrischen (BEMU-)Fahrzeugen blockiert ist.

Überwiegend wird daher die Einschaltung von dritten Dienstleistern als zulässig erachtet, sofern „robuste“ Betrauungs- beziehungsweise Durchführungsverträge bestehen, die Verantwortlichkeiten genau geklärt sind und entsprechende Kontroll- oder Durchgriffsrechte bestehen. Die Gesamtverantwortung nach dem öffentlich-rechtlichen Eisenbahnrecht verbleibt jedoch stets beim betrauenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das „den Hut aufhaben“ muss (vgl. Fischer, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG-Kommentar, 1. Auflage 2020, zu § 4 AEG, Rz. 29 und 30).

Die im Antrag vorgeschlagene, klarstellende Fassung bestätigt diese Auffassung und Praxis und schafft damit Planbarkeit und Rechtssicherheit für die Beteiligten.

Dabei steht es dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin offen, ob es alle Tätigkeiten im Eisenbahninfrastrukturbetrieb selbst erbringen oder teilweise die Dienste qualifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen möchte; diese Wahlfreiheit besteht fort.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3a – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 3 – neu –, 4 – neu –, Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 1, 5 AEG), Nummer 18a – neu – (§ 28 Absatz 1 Nummer 3, 4 AEG), Artikel 17a – neu – (§ 305a Nummer 1 BGB)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- aa) Nach Nummer 3 ist die folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Vorbehaltlich internationaler Übereinkommen müssen die Beförderungsbedingungen mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, im Einklang stehen. Die zuständige Behörde kann die Änderung von Tarifen verlangen, wenn der Tarif einen nach Artikel 3 Absatz 2 oder 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzten Höchsttarif übersteigt.“

- b) Die Absätze 3, 3a, 4 und 5 werden gestrichen.

- c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird die Angabe „sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1“ gestrichen.

- bb) Satz 5 wird gestrichen.“

- bb) Nach Nummer 18 ist die folgende Nummer 18a einzufügen:

„18a. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 wird gestrichen.

- b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 12 Absatz 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt, entgegen § 12 Absatz 2 Satz 2 Tarife nicht den dort beschriebenen Anforderungen genügt oder entgegen § 12 Absatz 2 Satz 3 Tarife gegenüber jedermann nicht in gleicher Weise anwendet,“

- b) Nach Artikel 17 ist der folgende Artikel 17a einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. I Nr. 364) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 305a Nummer 1 wird die Angabe „mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder“ gestrichen und nach der Angabe „Übereinkommen“ wird die Angabe „oder nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wirksamen bekanntgemachten“ eingefügt.“

Begründung:

Bereits im geplanten „Moderne-Schiene-Gesetz“ (MoSchG) der damaligen Ampel-Koalition war vorgesehen gewesen, die Genehmigungspflicht für die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen nach § 12 AEG

ersatzlos aufzuheben³. Diese bereits früher vom Bundesverkehrsministerium als sinnvoll erachtete und zum Bürokratieabbau geeignete Maßnahme wird mit dem vorliegenden Vorschlag umgesetzt.

Zur ausführlichen Begründung wird ergänzend auf die Empfehlungen des Verkehrsausschusses des Bundesrates verwiesen (siehe BR-Drucksache 71/1/21 vom 19. Februar 2021, Seite 2 bis 5). Die damals zugrundeliegenden Verhältnisse und Erwägungen sind auch heute noch gleichermaßen aktuell. Umso mehr verwundert es, dass diese früher schon gutgeheißene Maßnahme bisher nicht umgesetzt worden ist.

3. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a AEG)

Artikel 1 Nummer 4 ist zu streichen.

Begründung:

Eine diesbezügliche Regelungsnotwendigkeit wird im Rahmen der mit dem Gesetzentwurf verfolgten Planungsbeschleunigung nicht gesehen. Die mit der Rechtsänderung verbundene potentielle Verschiebung von finanziellen Lasten zu Lasten der Länder wird abgelehnt.

4. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 17 Absatz 2 Satz 2, 3 – neu –, Absatz 4 – neu – AEG)

Artikel 1 Nummer 5 ist durch die folgende Nummer 5 zu ersetzen:

„5. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, Vorhaben im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben. Auf Antrag des Trägers des Vorhabens soll die Planfeststellungsbehörde die Duldung der Vorarbeiten anordnen. Eine durch Allgemeinverfügung erlassene Duldungsanordnung ist öffentlich bekannt zu geben.“

b) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Ein Rechtsbehelf gegen eine Duldungsanordnung nach Absatz 2 Satz 2 einschließlich damit verbundener Vollstreckungsmaßnahmen nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Rechtsbehelfs nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Duldungsanordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung oder Bekanntgabe der Duldungsanordnung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung ist entsprechend anzuwenden.“

Begründung:

Übernahme bewährter Regelungen aus § 44 EnWG und Angleichung bezüglich der Duldung von Vorarbeiten.

5. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 17 Absatz 2 AEG), Artikel 4 Nummer 11 (§ 16a Absatz 2 FStrG), Artikel 6 Nummer 12 (§ 16 Absatz 2 WaStrG), Artikel 15 Nummer 8 (§ 32 Absatz 1 Nummer 2 PBefG)

a) Der Bundesrat bittet, die Regelungen zur Ankündigung von Vorarbeiten im Gesetzentwurf einheitlich zu formulieren.

³ Sachstandsbericht des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Sitzung des Arbeitskreises Bahn-politik der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 07. Februar 2024 zu TOP 6 (Aktueller Stand und Planungen Moderne-Schiene-Gesetz), Seite 2.

- b) Der Bundesrat regt an, die Bestimmungen klarstellend dahingehend zu ergänzen, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Ankündigung vorzunehmen.
- c) Der Bundesrat regt an, dass die Bekanntgabe in den elektronischen Mitteilungs- und Veröffentlichungsblättern der Gemeinden erfolgt, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind.

Begründung:

Die Regelungen zur Ankündigung von Vorarbeiten sollten wortgleich gefasst sein.

Es fehlt zudem die Bestimmung einer Zuständigkeit, um zu ermitteln, wer auf welcher Internetseite und in wessen elektronischem Mitteilungs- und Verkündungsblatt die öffentliche Bekanntmachung veröffentlicht. Die Vorarbeiten finden gegebenenfalls bereits weit vor einem Planfeststellungsverfahren zu einem Zeitpunkt statt, zu dem die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben noch gar nicht kennt (zum Beispiel Vorarbeiten zur Erstellung von Planunterlagen). Die Zuständigkeit sollte wie bisher beim Vorhabenträger bleiben. Fraglich ist auch, ob die Rechtsprechung bei einer Bekanntmachung nur noch auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde die Anstoßfunktion noch als gewährleistet ansieht.

6. Zu Artikel 1 Nummer 5a – neu – (§ 17a Satz 2 AEG), Artikel 4 Nummer 19a – neu – (§ 17h Satz 2 FStrG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Artikel 1 Nummer 5 ist die folgende Nummer 5a einzufügen:
„5a. § 17a wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 2 wird gestrichen.
 - b) Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 2.“
- b) Nach Artikel 4 Nummer 19 ist die folgende Nummer 19a einzufügen:
„19a. § 17h wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 2 wird gestrichen.
 - b) Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 2.“

Begründung:

Der Verweise auf § 73 Absatz 9 VwVfG können gestrichen werden, da dieser Absatz entfallen soll (vgl. Artikel 11 Nummer 7 des Gesetzentwurfs).

7. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1a AEG)

Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a ist durch den folgenden Buchstaben a zu ersetzen:

- ,a) Absatz 1a wird durch den folgenden Absatz 1a ersetzt:

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; Gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung, einer Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung, der Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur notwendigen Energieanlagen,

2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Einbau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung, die Verlängerung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch von Aufzügen, Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung, insbesondere zur Herstellung der Barrierefreiheit, und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
8. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 5 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 10 000 Meter,
9. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standortsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
10. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer-, Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
11. Änderungen von Bahnstromleitungen,
12. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
13. die Änderung von Überführungen von Geh- und Radwegen, von Leitungen aller Art sowie von Gewässern und Wassergräben jeweils bis zu einer Breite von 6,50 Metern, das Gleiche gilt für entsprechende Durchlässe,
14. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen,
15. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
16. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Metern (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
17. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 17 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 17 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt. Im Zweifel bestimmt die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers, ob eine baurechtliche Verfahrensfreiheit nach Satz 1 und 2 statthaft ist. Sie gibt Auskunft über die Notwendigkeit etwaiger landesrechtlicher Verfahren nach Satz 4, Halbsatz 2. Ungeachtet dessen hat sich der Träger des Vorhabens vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militäri-

schen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

Begründung:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 18 AEG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt, leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Eisenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern sinnvoll ergänzt. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden. Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Klein-Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotenzial beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist, und die auch der Konzentrationswirkung bedürfen. Dies schafft personelle Kapazitäten bei den Planfeststellungsbehörden und die Konzentration auf wirklich wesentliche Fälle.

Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum AEG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

8. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 8 AEG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ddd (§ 28 Absatz 1a Satz 1 Nummer 6 PBefG)

Der Bundesrat begrüßt die Genehmigungsfreistellung von Durchlässen, bittet jedoch um Prüfung, ob der Anwendungsbereich der Genehmigungsfreistellung über Durchlässe nach der DIN 1076 hinaus erweitert werden kann.

Begründung:

Die Neufassung der Regelungen sieht vor, die Änderung von Durchlässen als Einzelmaßnahme von der Pflicht zur Planfeststellung freizustellen. Ausweislich der Entwurfsbegründung sind damit nur Durchlässe nach DIN 1076 umfasst, die eine lichte Weite von weniger als zwei Metern besitzen. In der Praxis ist eine Beschränkung auf zwei Meter nicht hilfreich, da alte schmale und dunkle Fußgängerdurchlässe regelmäßig auf bis zu 6,50 Meter aufgeweitet werden sollen (diese Breite ergibt sich aus einem zweistreifigen Radweg, einem ausreichend großen Gehweg sowie gegebenenfalls erforderlicher Schutzstreifen). Es wird angeregt, klarstellend eine Regelung aufzunehmen, die die Änderung von Überführungen von Geh- und Radwegen bis zu einer Breite von 6,50 Meter von der Pflicht zur Planfeststellung befreit. Dadurch ließe sich eine erhebliche Beschleunigung bei der städtebaulich gewollten Ertüchtigung der Fuß- und Radweginfrastruktur bewirken, denn in der Praxis gibt es zunehmend Fälle, in denen für vergleichsweise überschaubare Vorhaben aufwendige Planfeststellungsverfahren durchzuführen sind. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Regelung ausdrücklich auch für Überführungen von Geh- und Radwegen, von Leitungen aller Art sowie von Gewässern und Wassergräben gelten sollte.

9. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 1 AEG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 1 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmigungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

10. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 3 AEG), Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 Satz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 5 (§ 14 Absatz 2 Satz 1, 4 WaStrG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 3 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 3, Artikel 4 Nummer 12 § 17 Absatz 2 Satz 3, Artikel 6 Nummer 5 § 14 Absatz 2 Satz 1 und 4, Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 3 ist jeweils die Angabe „anliegenden“ durch die Angabe „betroffenen“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff der „anliegenden Gemeinden“ sollte jeweils durch „betroffenen Gemeinden“ ersetzt werden, da es sich bei „anliegenden Gemeinden“ um einen dem Planungsrecht fernliegenden Ausdruck handelt, während „betroffene Gemeinden“ den rechtlich relevanten Kreis einschließt.

11. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 9 AEG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 9 ist nach der Angabe „Der Betroffene ist“ die Angabe „durch den Vorhabensträger“ einzufügen.

Begründung:

Wie in der bisherigen Fassung der Vorschrift wird klargestellt, wer gegebenenfalls zur Entschädigung verpflichtet ist.

12. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c – neu – (§ 18 Absatz 4 – neu – AEG)

Nach Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b ist der folgende Buchstabe c einzufügen:

,c) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Plans ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Abschlusses der Auslegung maßgeblich. Spätere Änderungen der Rechtslage oder der tatsächlichen Verhältnisse bleiben unberücksichtigt, sofern sie nicht die grundlegende Zulässigkeit des Vorhabens entfallen lassen.“ ‘

Begründung:

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technische Regelwerke, und an geänderte Sachverhalte anzupassen

sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage soll den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so (zeit-)aufwändige Umplanungen vermeiden.

13. Zu Artikel 1 Nummer 6, 16 (§§ 18, 21 AEG), Artikel 6 Nummer 17 Buchstabe b (§ 20 Absatz 8 WaStrG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a (§ 28 Absatz 1a PBefG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob durch die Ausweitung der Reduzierung von planfeststellungspflichtigen Maßnahmen, insbesondere Unterhaltungsmaßnahmen, tatsächlich eine Beschleunigung erreicht werden kann. Insbesondere die Ausführungen in der Begründung des Gesetzesentwurfs, wonach „die Anforderungen des materiellen Umwelt- und Naturschutzrechts, wie z. B. Bundesnaturschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz“ zu beachten sind (Einzelbegründung zu Artikel 6 Nummer 3, BR-Drucksache 780/25, Seite 134), lässt den Schluss zu, dass diese Anforderungen weiterhin – nunmehr durch die Enteignungsbehörde – im Rahmen der vorzeitigen Besitzeinweisung zu prüfen sein könnten. Letztlich würde sich der Prüfungsumfang damit nur von den Planfeststellungsbehörden zulasten der Enteignungsbehörden verschieben. Sofern das Verfahren der vorzeitigen Besitzeinweisung weiterhin als „schnelles Verfahren“ zur Flächensicherung beibehalten werden soll, sind Klarstellungen in den jeweiligen Fachgesetzen, dass der Prüfungsumfang der Enteignungsbehörden in diesem Verfahren nicht erweitert wird bzw. sich weiterhin auf die bisherigen, wenigen Prüfungspunkte beschränkt, zwingend erforderlich.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass den Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung vielfach nachgelagert aufwändige Enteignungs- und Entschädigungsverfahren folgen, die ebenfalls eine entsprechende Bindung der Enteignungsbehörden bedingen.

Begründung:

Die Regelungen könnten im Ergebnis dafür sorgen, dass die Enteignungsbehörden, die aufgrund der Verfahren aus dem Energiesektor bereits stark belastet sind, künftig zum Engpass einer effizienten und schnellen Verfahrensabwicklung werden, das Problem würde insoweit nur verlagert. Es ist daher zwingend sicherzustellen, dass mit der Ausweitung der Möglichkeiten der vorzeitigen Besitzeinweisung keine neuen materiellen Anforderungen auf die Enteignungsbehörden zukommen.

14. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 1 AEG), Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 1 FStrG), Artikel 6 Nummer 6 (§ 14a Absatz 1 WaStrG), Artikel 15 Nummer 6 (§ 29a Absatz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 7 § 18a Absatz 1, Artikel 4 Nummer 13 § 17a Absatz 1, Artikel 6 Nummer 6 § 14a Absatz 1 und Artikel 15 Nummer 6 § 29a Absatz 1 ist die Angabe „§§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ jeweils durch die Angabe „§§ 17 bis 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu ersetzen.

Begründung:

In den oben genannten Vorschriften wird auf die §§ 17 bis 19 sowie 21 UVPG verwiesen. Zur vollständigen Umsetzung wäre es erforderlich auch auf § 20 UVPG zu verweisen, der die Zugänglichmachung der Unterlagen im zentralen UVP-Portal regelt. Diese Verpflichtung besteht unabhängig davon gemäß Artikel 6 Absatz 5 der UVP-Richtlinie, die in Deutschland durch § 20 UVPG implementiert wurde. Zudem stellen die Portale mittlerweile eine weit verbreitete, barrierefreie und gängige Methode zur Veröffentlichung der digitalen Unterlagen für UVP-pflichtige Projekte dar.

15. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 1, 2 AEG), Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 2 FStrG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 1 Nummer 7 § 18a ist wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 ist die Angabe „nach Maßgabe der folgenden Absätze“ durch die Angabe „nach Maßgabe des folgenden Absatzes“ zu ersetzen.

bb) Absatz 2 ist zu streichen.

b) Artikel 4 Nummer 13 § 17a Absatz 2 ist durch den folgenden Absatz 2 zu ersetzen:

„(2) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen dessen Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

Begründung:

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes sieht in Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 2 AEG) und in Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 2 FStrG) die inhaltlich unveränderten Sondervorschriften für die Durchführung von Erörterungsterminen vor, die bereits nach jetziger Rechtslage die Durchführung eines Erörterungstermins in Verfahren nach dem AEG und dem FStrG in das Ermessen der Anhörungsbehörde stellt. Diese Sondervorschrift soll nach Artikel 11 Nummer 8 nun in abgewandelter Form in den neuen § 73 b VwVfG überführt werden. Künftig soll also für alle Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Erörterungstermins nicht mehr verpflichtend sein, sondern im Ermessen der Planfeststellungsbehörde stehen. Demnach besteht kein praktisches Bedürfnis mehr danach, die Sondervorschriften im AEG und FStrG beizubehalten. Darüber hinaus würde die Beibehaltung zu Rechtsunsicherheiten bei der Anwendung dieser Vorschrift führen, da nicht klar wäre, ob ein Ermessen nach den Voraussetzungen des § 73b VwVfG oder wie bisher nach pflichtgemäßen Ermessen nach § 18a AEG und § 17a FStrG erfolgen soll. Nach dem neuen § 73b VwVfG muss die Planfeststellungsbehörde nämlich zusätzlich prüfen, ob ein Erörterungstermin erforderlich ist, da durch diesen „eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist“. Darüber hinaus sind die Soll-Vorschriften nach § 18a Absatz 2 Satz 2 AEG und nach § 17a Absatz 2 Satz 2 FStrG des Entwurfs für im Internet veröffentlichte oder ausgelegte Pläne obsolet, da nach Artikel 11 Nummer 3 die neue Fassung des § 27b VwVfG ohnehin vorsieht, dass eine Auslegung von Plänen grundsätzlich immer auf der Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde erfolgen soll.

Im Übrigen sollten § 18a AEG und § 17a FStrG denselben Inhalt haben, um insbesondere bei Landesbehörden, die für Verfahren nach dem AEG und dem FStrG zuständig sind, einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten. Daher sollte die Möglichkeit der Durchführung von informellen Beteiligungsformaten nicht – wie in der bisherigen Fassung des Referentenentwurfs vorgesehen – nur im AEG, sondern auch im FStrG vorgesehen sein. Es ist kein Grund ersichtlich, warum in Verfahren nach dem FStrG diese Möglichkeit nicht gegeben sein sollte. Dies wäre eine unnötige Einschränkung der Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörden.

16. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 AEG), Nummer 9 (§ 18d AEG)

a) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob und inwieweit die Regelungen zur Durchführung von Erörterungstermin in den Fachgesetzen und im Verwaltungsverfahrensgesetz Widersprüche und beziehungsweise oder Redundanzen aufweisen.

b) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die Regelungen zu informellen Beteiligungsformaten im Allgemeinen Eisenbahngesetz, Bundeswasserstraßengesetz und Personenbeförderungsgesetz in das Verwaltungsverfahrensgesetz zu überführen sind.

17. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a₀ (§18e Absatz 2 Satz 1a – neu – AEG)

Vor Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a₀ einzufügen:

„a₀. Nach Absatz 2 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn hat keine aufschiebende Wirkung.““

Begründung:

Auch bei Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen zu nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sollte die aufschiebende Wirkung von Klagen entfallen. Es ist daher eine dem PBefG entsprechende Regelung aufzunehmen.

18. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b (§18e Absatz 3 AEG), Artikel 4 Nummer 18 Buchstabe c (§ 17e Absatz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 10 Buchstabe b (§ 14e Absatz 3 WaStrG), Artikel 15 Nummer 5 Buchstabe e (§ 29 Absatz 6 PBefG)

- a) Der Bundesrat bittet um konkretere Regelungen, wann eine Sachverhaltsermittlung ohne Mitwirkung des Klägers ohne geringen Aufwand möglich ist und nach Ablauf der Klagebegründungsfrist vorgebrachte Erklärungen und Beweismittel daher nicht zuzulassen sind.
- b) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass dies jedenfalls der Fall ist, wenn die erforderlichen Unterlagen oder Informationen bei der Planfeststellungsbehörde oder dem Träger des Vorhabens bereits vorliegen.

Begründung:

Mit dem Begriff des „geringen Aufwands“ wird ein unbestimmter Rechtsbegriff eingeführt, der für erhebliche Rechtsunsicherheit sorgen kann. Hier ist eine gesetzgeberische Definition angezeigt. Das Abstellen auf das Vorliegen erforderlicher Unterlagen oder Informationen erscheint insoweit sachgerecht.

19. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b (§ 18e Absatz 3 Satz 5 AEG), Artikel 4 Nummer 18 Buchstabe c (§ 17e Absatz 3 Satz 5 FStrG), Artikel 6 Nummer 10 Buchstabe b (§ 14e Absatz 3 Satz 7 WaStrG) und Artikel 15 Nummer 5 Buchstabe e (§ 29 Absatz 6 Satz 6 PBefG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelungen zum Fristbeginn, der in § 18e Absatz 3 Satz 5 AEG, § 17e Absatz 3 Satz 5 FStrG, § 14e Absatz 3 Satz 7 WaStrG, § 29 Absatz 6 Satz 6 PBefG jeweils „ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens“ bestimmt ist, zur Wahrung der Rechte der Parteien ergänzt werden müssen und dabei insbesondere das fristauslösende Ereignis genauer bestimmt und sichergestellt werden sollte, dass die Parteien hiervon unverzüglich Kenntnis erlangen.

Begründung:

Derzeit ist als fristauslösendes Ereignis die „Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens“ vorgesehen. Die Aussetzung eines Verfahrens nach § 94 VwGO endet indes mit dem im Aussetzungsbeschluss genannten Ereignis; der Rechtsstreit ist sodann von Amts wegen unverzüglich fortzusetzen. Dabei ist nicht näher bestimmt, was als Fortsetzung des Verfahrens anzusehen ist, sondern das Gericht hat nach Eintritt der Bedingung, wegen derer die Aussetzung erfolgte, das Verfahren weiter zu betreiben. Die Fortsetzung eines Verfahrens erfolgt somit formlos durch weitere Behandlung des Gerichts. Eines diesbezüglichen Beschlusses bedarf es nicht. Mit der derzeit vorgesehenen Regelung ist für die Parteien der Fristbeginn nach Fortsetzung des Verfahrens nicht ersichtlich. Zudem ist es unklar, welche Handlung des Gerichts als Fortsetzung anzusehen ist. Zu prüfen ist, ob hier durch eine Konkretisierung des fristauslösenden Ereignisses größere Rechtssicherheit

für die Parteien und das Gericht geschaffen werden kann und ob Folgeänderungen für das gerichtliche Verfahren erforderlich sind.

20. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 AEG)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a § 20 Absatz 1 Nummer 1 ist die Angabe „vormittelten“ durch die Angabe „vorermittelten“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur.

21. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 20 Absatz 1 Satz 3, 6 AEG), Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a (§ 17i Absatz 1 Satz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 14 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 3, 6 WaStrG)

a) Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a § 20 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

bb) In Satz 6 ist die Angabe „in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“ durch die Angabe „in den jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen zu berücksichtigen.“ zu ersetzen.

b) Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a § 17i Absatz 1 Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

c) Artikel 6 Nummer 14 Buchstabe a § 18 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

bb) In Satz 6 ist die Angabe „in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“ durch die Angabe „in den jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen zu berücksichtigen.“ zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die bisher vorgesehene Formulierung deutet lediglich auf eine gewollte Zielrichtung hin und hat keine rechtliche Wirkung. Um eine rechtliche Verbindlichkeit zu gewährleisten, ist die Formulierung zu konkretisieren.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Es handelt sich um eine sprachliche Klarstellung. Verbleibt es bei der bislang vorgesehenen Formulierung, stellt sich die Frage, wer die Belange in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einbringen soll.

Zu Buchstabe b:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird verwiesen.

Zu Buchstabe c:Zu Doppelbuchstabe aa:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird verwiesen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb wird verwiesen.

22. Zu Artikel 1 Nummer 16a – neu – (§ 23 Absatz 2b – neu –, Absatz 6 Satz 1 AEG)

Nach Artikel 1 Nummer 16 ist die folgende Nummer 16a einzufügen:

„16a. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2a wird der folgende Absatz 2b eingefügt:

„(2b) Eigentümer von mittelbar oder unmittelbar angrenzenden Grundstücken nach Absatz 1 sind über das Freistellungsverfahren zu unterrichten. Sind mehr als zehn Unterrichtungen vorzunehmen, so können diese Unterrichtungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird auch dadurch bewirkt, dass die Planfeststellungsbehörde den Inhalt der Bekanntmachung auf ihrer Internetseite zugänglich macht. Die Freistellung darf nur mit Zustimmung eines in Satz 1 beschriebenen Eigentümers erfolgen, wenn die in Satz 1 genannten Grundstücke durch die Freistellung ihren Bahnbetriebszweck endgültig nicht mehr erreichen können. Die Zustimmung kann nur verweigert werden, wenn der Eigentümer ein berechtigtes Interesse gegen die Freistellung darlegt. Wird das berechtigte Interesse gegen die Freistellung nicht innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung dargelegt, gilt die Zustimmung als erteilt. Wird die Zustimmung erteilt oder gilt sie als erteilt, so können die in Satz 1 genannten Grundstücke im Rahmen dieses Verfahrens ebenfalls freigestellt werden.“

b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „dem Eigentümer des Grundstücks“ durch die Angabe „den Eigentümern der Grundstücke nach Absatz 2b Satz 1“ ersetzt.“

Begründung:

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 23 Absatz 2b – neu – und Absatz 6 Satz 1 AEG sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr in der 153. Sitzung des Länderausschuss Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) erörtert und beschlossen worden.

Anlass für die Änderung in § 23 AEG ist der Fall, wenn mehrere dem eisenbahnspezifischen Zweck gewidmete angrenzende Grundstücke in der möglichen eisenbahnspezifischen Nutzung durch die Freistellung eines einzelnen Grundstücks betroffen sind und bei antragsgemäßer Bescheidung einen solchen Planungstorso auslösen würden. Nach § 23 Absatz 1 AEG stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

In der vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen Präsidialverfügung vom 31. Oktober 2005 zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken (§ 23 AEG) und Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht“ vom 31. Oktober 2005 heißt es unter II. 2.: „Bei der Prüfung der vorgelegten Freistellungsunterlagen ist darauf zu achten, dass eine sinnvolle planungsrechtliche

und eisenbahn-/sicherheitstechnische Abgrenzung zu den verbleibenden Betriebsanlagen erfolgt und dadurch ein möglicher Planungstorso vermieden wird.“

Die vorgeschlagene Änderung des § 23 Absatz 2b AEG-neu sieht die Einführung von Bestimmungen zur Beteiligung mittelbar betroffener Eigentümer von Bahngrundstücken vor. Danach sollen die Eigentümer die Möglichkeit erhalten, ihre Zustimmung zur Freistellung der antragsgegenständlichen Flächen zu erklären, so dass die Eigentümer umliegender Bahnflächen in das Verfahren einbezogen werden. Dadurch wird diesen Eigentümern die Möglichkeit geboten, gegen einen etwaigen Zweckentfall des eigenen Bahnbetriebsgrundstücks vorzugehen. Durch den Zustimmungsvorbehalt werden, entsprechend der oben genannten Präsidialverfügung vom 31. Oktober 2005, sogenannte Planungstorsi vermieden. Das berechnete Interesse im Sinne des Absatzes 2b Satz 5 umfasst alle Interessen, die auf die Fortführung des Bahnbetriebs gerichtet sind. Dies ist insbesondere dann zu bejahen, wenn der Eigentümer ein entsprechendes Verkehrskonzept vorweisen kann oder Verträge im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb geschlossen hat oder die Verkehrsfläche zur Erreichung der Klimaneutralität benötigt. Durch die Möglichkeit der öffentlichen Bekanntmachung in Satz 2 wird die zuständige Behörde entlastet, da die Ermittlung einer hohen Zahl von benachbarten Eigentümern sich schwierig gestaltet und das Verfahren verlängert. Die Begrenzung auf zehn Unterrichtungen ist geboten, da die Zahl der Beteiligten im Freistellungsverfahren in der Regel niedriger ist als im Planfeststellungsverfahren.

Infolge dessen ist der Freistellungsbescheid nach § 23 Absatz 6 Satz 1 AEG den beschriebenen Eigentümern ebenfalls zuzustellen.

23. Zu Artikel 1 Nummer 16a – neu – (§ 24b – neu – AEG)⁴

Nach Artikel 1 Nummer 16 ist die folgende Nummer 16a einzufügen:

„16a. Nach § 24a wird der folgende § 24b eingefügt:

„§ 24b

Schutzwaldungen

(1) Waldungen und Gehölze längs von Eisenbahninfrastrukturen können von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Einvernehmen mit der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde insoweit zu Schutzwaldungen erklärt werden, als dies zum Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, wie beispielsweise Lawinen, Schneeverwehungen, Steinschlag, Vermurungen, notwendig ist.

(2) Die Schutzwaldungen sind vom Nutzungsberechtigten zu erhalten und den Schutzzwecken entsprechend zu bewirtschaften. Die Überwachung obliegt den nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörden im Benehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(3) Der Nutzungsberechtigte kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, als ihm durch die Verpflichtung nach Absatz 2 Satz 1 Vermögensnachteile entstehen.“

Begründung:

Bis heute gibt es für Eisenbahninfrastrukturunternehmen bundesrechtlich keine Möglichkeit, in den Genuss von sogenannten „Schutzwaldungen“ zu kommen, die dem Schutz der Eisenbahninfrastrukturen dienen, vor allem im Gebirge vor Hangrutschungen, Lawinen und Steinschlag. Gerade durch den Klimawandel wird die Sicherung der Verkehrswege vor Naturgewalten immer wichtiger. Für die Eisenbahninfrastruktur fehlen jedoch Regelungen zu Schutzwaldungen. Beim Verkehrsträger Straße ist es anders: Hier existieren bereits seit langem valide Regelungen (vgl. § 10 FStrG und z. B. § 27 StrG BW).

⁴ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 22 redaktionell zusammenzuführen.

Schutzwaldungen sind Anpflanzungen bzw. Wälder, die dazu dienen sollen, durch das Wurzelwerk Hänge zu befestigen, und somit einen Schutz vor Lawinen oder Steinschlag zu bieten oder deren schädliche Auswirkungen abzumildern.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene insoweit aufgehoben und zugleich dem Gebot des § 1 Absatz 6 AEG entsprochen, wonach die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden sollen; diesem Gebot sind Bundes- wie Landesregierungen verpflichtet. Das bisherige, unvollkommene Schutzkonzept der §§ 24, 24a AEG wird mit der Regelung – wie bei der Straße – sinnvoll ergänzt und vervollständigt.

24. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d (§ 38 Absatz 9 AEG), Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 15 FStrG), Artikel 15 Nummer 10 (§ 62 Absatz 4 PBefG)

Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d § 38 Absatz 9, Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c § 24 Absatz 15 und Artikel 15 Nummer 10 § 62 Absatz 4 ist jeweils durch den folgenden Absatz zu ersetzen:

„Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis einschließlich 31. Dezember 2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde auf alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, soweit das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

Begründung:

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes enthält in § 38 Absatz 9 AEG-E, § 62 Absatz 4 PBefG-E und § 24 Absatz 15 FStrG-E jeweils unterschiedliche Übergangsvorschriften für die Anwendung des VwVfG in der Altfassung. Es gelten durch die einzelnen Fachgesetze abweichende Regelungen für die verschiedenen Infrastrukturen. Hier wäre eine Vereinheitlichung verfahrensbeschleunigend.

Im Rahmen des § 38 Absatz 9 AEG-E wird die Anwendung nicht in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt. Die zwingende Anordnung der Fortgeltung des alten Rechts macht die Rechtsanwendung in hohem Maße komplex und unflexibel. Es ist daher insbesondere wichtig, dass § 38 Absatz 9 AEG-E ebenfalls als „Kann“-Regelung ausgestaltet wird.

25. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d (§ 38 Absatz 9 AEG), Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 15 FStrG), Artikel 6 Nummer 26 Buchstabe b (§ 56 Absatz 10 WaStrG), Artikel 10 Nummer 3 (§ 74 Absatz 7 BNatSchG), Artikel 15 Nummer 10 (§ 62 Absatz 4 PBefG)

- a) Der Bundesrat bittet, in den Fachgesetzen einheitliche Übergangsregelungen festzulegen, die durch angemessene Stichtagsregelungen einerseits ausreichend Zeit für notwendige Umstellungen lassen, andererseits aber auch die zeitnahe Anwendung der Neuregelungen erlauben.
- b) Der Bundesrat hält dabei im Grundsatz das im Gesetzentwurf nur im Bundesfernstraßengesetz vorgesehene Wahlrecht der Behörde zur gänzlichen oder teilweisen Anwendung der Neuregelungen bereits vor einem Stichtag für vorzugswürdig.

26. Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu –, 52 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)

In Artikel 1 Nummer 21 sind nach der laufenden Nummer 50 die folgenden Nummern 51 und 52 einzufügen:

„51	ABS/NBS Breisach [D] – Colmar [F]
52	ABS/NBS Rastatt [D] – Haguenau [F]“

Begründung:

Bislang sind im Katalog der Anlage 1 lediglich EdB-Eisenbahninfrastrukturen aufgeführt. Jedoch können auch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen die Voraussetzungen des § 18e Absatz 1 AEG erfüllen, diese sind (u. a.):

- „1. Herstellung der Deutschen Einheit,
3. Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“.

Besonders diese Nummern können auch auf nichtbundeseigende Infrastrukturen zutreffen.

27. Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)⁵

In Artikel 1 Nummer 21 ist nach der laufenden Nummer 50 die folgende Nummer 51 einzufügen:

„51	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“
-----	--------------------------------------

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 21 des Gesetzentwurfs soll die geltende Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG durch eine Neufassung ersetzt werden. In Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG werden die Schieneninfrastrukturausbau- und neubaumaßnahmen benannt, bei denen bei verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im ersten und letzten Rechtszug entscheidet. In der geltenden Fassung der genannten Anlage 1 wird unter der laufenden Nummer 14 auch die Maßnahme Ausbaustrecke (ABS) Dresden – Görlitz – Grenze D/PL genannt. Diese Maßnahme soll in der vorgesehenen Neufassung der genannten Anlage 1 nicht mehr aufgeführt werden, d. h. bei dieser Maßnahme bestünde in Zukunft bei verwaltungsgerichtlichen Streitigkeiten keine Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG. Der Entwurfsbegründung ist nicht zu entnehmen, warum das nicht mehr der Fall sein soll.

Aus Sicht des Freistaates Sachsen muss die Maßnahme aus folgenden Gründen weiterhin in der genannten Anlage 1 aufgeführt werden:

Nach § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG gilt § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) für Maßnahmen, die „der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union (EU)“ dienen. Das ist bei der ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL der Fall. Sie dient der Einbindung der Republik Polen in die EU. Dass auch die Republik Polen als „neuer Mitgliedstaat“ der EU im Sinne von § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG zu bewerten ist, folgt daraus, dass nach der Begründung zum Gesetzentwurf als laufende Nummer 6 auch die Maßnahmen ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL in diese Kategorie fällt.

Zudem gilt nach § 18e Absatz 1 Nummer 4 AEG der § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) auch für Maßnahmen, die einen „sonstigen internationalen Bezug“ aufweisen. Die-

⁵ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 26 redaktionell zusammenzuführen.

ses ist bei der Maßnahme ABS Dresden – Görlitz Grenze D/PL zu bejahen. Deutschland verpflichtet sich in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 des Deutsch-Polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin – Warschau und Dresden – Breslau vom 30. April 2003 gegenüber der Republik Polen dazu, die bestehende Strecke deutsch-polnische Grenze – Görlitz – Dresden in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel auszubauen, einschließlich einer langfristigen Elektrifizierung. Diese staatsvertragliche Verpflichtung ist ein eindeutiger Beleg dafür, dass die Ausbaumaßnahme einen rechtlich relevanten internationalen Bezug aufweist.

Letztlich gilt nach § 18e Absatz 1 Nummer 6 AEG der § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) auch für Maßnahmen, die eine Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) haben. Das trifft ebenfalls für die Maßnahme ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL zu. Diese Maßnahme ist gemäß Anlage 4 (zu den §§ 20 und 21) Abschnitt 2 laufender Nummer 20 zum InvKG explizit als Maßnahme aufgeführt, die für die Verbesserung der Infrastruktur der Kohleregion Lausitz eine Bedeutung hat. Aus Sicht des Freistaates Sachsen ist – entgegen den allgemeinen Ausführungen in der Entwurfsbegründung – ohne Belang, dass diese Maßnahme wegen der Ausschöpfung des sächsischen Budgets vom zuständigen Bund-Länder-Koordinierungsgremium nicht beschlossen oder zur Umsetzung vorgemerkt wurde. Die Bedeutung der Maßnahme für das Lausitzer Kohlerevier ergibt sich, wie dargestellt, aus dem InvKG.

28. Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)⁶

In Artikel 1 Nummer 21 ist nach der laufenden Nummer 50 die folgende Nummer 51 einzufügen:

„51	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland“
-----	---------------------------------------

Begründung:

Im Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes ist die Änderung der Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG vorgesehen. Die in der Anlage 1 aufgelisteten Vorhaben sind Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene und erfüllen die in § 18e genannten Kriterien.

In die Auflistung muss die ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland aufgenommen werden, da diese ebenfalls im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan Schiene genannt wird. Für diese gilt das Kriterium „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“.

Die Strecke ist von herausragender Bedeutung für die Region. Es besteht der Sonderfall, dass die Insel Sylt allein durch eine Zugverbindung verkehrlich angebunden ist. Entsprechend sensibel und bedeutsam ist der Ausbau der Strecke. Verzögerungen bei der Umsetzung durch verlängerte Rechtswege können nicht akzeptiert werden.

29. Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1)⁷

In Artikel 1 Nummer 21 Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) ist nach der laufenden Ziffer 50 die folgende Ziffer 51 einzufügen.

„51	ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn)“
-----	--

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 21 des Gesetzentwurfs soll die geltende Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG durch eine Neufassung ersetzt werden. In Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG werden die Schieneninfrastrukturausbau- und neubaumaßnahmen benannt, bei denen bei verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten das Bundesverwal-

⁶ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffern 26, 27 redaktionell zusammenzuführen.

⁷ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffern 26 bis 28 redaktionell zusammenzuführen.

tungsgericht (BVerwG) im ersten und letzten Rechtszug entscheidet. Dies ist auch im Sinne des Klimaschutzbeschleunigungs-Schiene-Gesetz (BR-Drucksache 466/23).

Aus Ländersicht muss die ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) aus folgenden Gründen in der genannten Anlage 1 aufgeführt werden:

Nach § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG gilt § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) für Maßnahmen, die „der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union (EU)“ dienen. Das ist bei der ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) der Fall. Sie dient der Einbindung der Republik Polen in die EU. Dass auch die Republik Polen als „neuer Mitgliedstaat“ der EU im Sinne von § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG zu bewerten ist, folgt daraus, dass nach der Begründung zum Gesetzentwurf als laufende Nummer 6 auch die Maßnahmen ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL in diese Kategorie fällt.

Zusätzlich ist auf die Gemeinsame Erklärung zur 17. Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen vom 1. Dezember 2025 zu verweisen. Diese formuliert eindeutig die Absicht der Bundesregierung, die Modernisierung weiterer grenzüberschreitender Bahnverbindungen gemeinsam mit Polen voranzubringen.

Zudem gilt nach § 18e Absatz 1 Nummer 4 AEG der § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) auch für Maßnahmen, die einen „sonstigen internationalen Bezug“ aufweisen. Dieses ist bei der Maßnahme ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) zu bejahen, da über den Bahnknoten Berlin viele internationale Verbindungen verknüpft werden.

Darüber hinaus ist von Polen vorgesehen, die Verlängerung der Ostbahn – Linie 203 – mittels CEF-Mitteln der EU auszubauen, da die polnische Strecke im TEN-V-Netz aufgenommen wurde.

30. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 1, 2 BSWAG)

Artikel 2 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist die Angabe „des Bundes“ ist durch die Angabe „im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zu ersetzen.
- b) Satz 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Nach der Angabe „Dies gilt“ ist die Angabe „– auch unter Einbeziehung von Vorhaben in einem Nahverkehrsplan –“ einzufügen.
 - bb) Die Angabe „Änderung eines Bundesschienenweges“ ist durch die Angabe „Änderung eines Schienenweges“ zu ersetzen.
 - cc) Die Angabe „Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege“ ist durch die Angabe „Maßnahmen in Bezug auf die Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch die Änderung des § 1 Absatz 3 BSWAG sollen der Aus-, Neu- und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in das überragende öffentliche Interesse gestellt und als der öffentlichen Sicherheit dienend eingestuft werden. Unter diese Regelung würden bei den Schienenwegen des Bundes auch solche Schienenwege fallen, deren Finanzierungsanteil des Bundes ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erfolgt. Dies hätte zur Folge, dass Schienenwege des Bundes, die über das GVFG finanziert werden, in ein überragendes öffentliches Interesse gestellt werden, während Maßnahmen an Eisenbahninfrastrukturen auf NE-Bahnen, die über dasselbe Finanzierungsinstrument finanziert werden, hiervon nicht erfasst wären.

Es ist daher sicherzustellen, dass auch für Maßnahmen an Eisenbahninfrastrukturen an NE-Bahnen, die nach dem GVFG förderfähig sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt werden kann.

Das überragende öffentliche Interesse ist nicht entsprechend der Eigentumsverhältnisse herzuleiten, sondern entsprechend der Bedeutung der Eisenbahn. Dies ist ebenfalls sachgerecht, da auch an NE-Bahnen beispielsweise militärische Anlagen per Schiene anschließen und diese damit eindeutig der öffentlichen Sicherheit dienen.

Sollte eine Förderung aus den Mitteln des GVFG aufgrund von beim Bund nicht in ausreichendem Maße bereitstehenden Mittel nicht möglich sein, aber dessen Fördervoraussetzungen vorliegen und die Förderung des Vorhabens durch Mittel der Länder erfolgen, ist es ausreichend, wenn die Vorhaben in einem Nahverkehrsplan enthalten sind.

Für Vorhaben, die in einem Nahverkehrsplan enthalten sind, für die jedoch die Fördervoraussetzung durch eine Programmaufnahme in das Bundes-GVFG aufgrund des ausstehenden Planrechtsbeschlusses und darauf folgende Antragstellung beim Bundesverkehrsministerium nicht festgestellt werden konnte, wird damit für den Zeitraum der Planung und Genehmigung ebenfalls der Status des überragenden öffentlichen Interesses ermöglicht.

31. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

Der Bundesrat empfiehlt, dass die in Artikel 2 Nummer 1 vorgesehenen Regelungen auch für Projekte im Bereich der nicht bundeseigenen Schienenwege gelten, soweit diese den in der Begründung des Gesetzentwurfs zu Artikel 2 Nummer 1 (zu § 1 Absatz 3 BSWAG) ausgeführten Gesichtspunkten dienen.

32. Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 3 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG), Artikel 17a – neu – (§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 GVFG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Artikel 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. Nach § 3 Absatz 3 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach Absatz 1 Satz 2 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene.““

b) Nach Artikel 17 ist der folgende Artikel 17a einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene, insbesondere nach § 2 Absatz 1 Nummer 3.““

Begründung:

Es ist allgemein anerkannt, dass Elektrifizierungen und Digitalisierungen volkswirtschaftlich vorteilhaft sind. Sie erhöhen die Netzkapazität und Resilienz, ermöglichen durchgehende und klimafreundliche Verkehre, und stärken so den Verkehrsträger Schiene in seiner Leistungsfähigkeit.

Daher braucht es künftig keinen gesonderten gesamtwirtschaftlichen Nachweis (sogenannte „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ (NKU)) für solche allseits für sinnvoll erachteten Maßnahmen mehr. Was Allgemeingut ist, bedarf keiner zusätzlichen Untersuchung mehr. Dies ist auch gleichzeitig ein guter Beitrag zum Bürokratieabbau, zur Planungsbeschleunigung und nicht zuletzt zum Klimaschutz. Noch immer ist Deutschland beim Elektrifizierungsgrad in Europa unter dem Durchschnitt und von den jährlichen Elektrifizierungsraten der 50er- und 60er- Jahre weit entfernt. Das sollte sich ändern.

Bereits die „Beschleunigungskommission Schiene“ (BKS) hatte deren Abschaffung für derartige Maßnahmen vorgesehen. Sodann hatte das damalige Bundesverkehrsministerium in seinem Eckpunktepapier für ein „Moderne-Schiene-Gesetz“ (MoSchG), das jedoch nicht beschlossen wurde, eine Abschaffung der NKU bei Elektrifizierungen und Netzresilienzmaßnahmen vorgesehen. Auch der aktuelle Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene spricht sich dafür aus.

33. Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 11c Absatz 6 Satz 1, 3, 5 BSWAG)⁸

Nach Artikel 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

,3. § 11c Absatz 6 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Die Angabe „anstelle von“ ist durch die Angabe „sowohl“ zu ersetzen.

bb) Nach der Angabe „straßengebundenen Ersatzverkehren“ ist die Angabe „als auch“ einzufügen.

b) In Satz 3 ist die Angabe „für schienengebundene Ersatzverkehre“ zu streichen.

c) In Satz 5 ist die Angabe „erfolgt vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr“ durch die Angabe „erfolgt sowohl für straßengebundenen als auch für schienengebundenen Ersatzverkehr“ zu ersetzen.“

Begründung:

Das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sieht das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen im Rahmen einer mehrmonatigen Vollsperrung von ausgewählten Bahnkorridoren vor.

Diese lang andauernden Streckensperrungen haben erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonennah-, -fern- und -güterverkehr.

Zur Aufrechterhaltung eines verlässlichen Verkehrsangebots während der Generalsanierung der jeweiligen Korridore sind hochwertige Ersatzkonzepte – unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit – zu realisieren.

Gemäß der aktuellen Regelung gemäß § 11c Absatz 6 BSWAG ist eine finanzielle Beteiligung des Bundes und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Eisenbahnen des Bundes vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr je Generalsanierung vorgesehen.

Diese Beschränkung wird den tatsächlichen betrieblichen Erfordernissen jedoch nicht gerecht. In den überwiegenden Fällen wird nur eine Verbundlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren sowie aus Traktionsverstärkungen von weiterhin verkehrenden Fahrten das wirtschaftlichste und verkehrlich sinnvollste Ergebnis erzielen.

⁸ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 32 redaktionell zusammenzuführen.

Eine ausschließliche Fokussierung auf straßen- oder schienengebundene Ersatzverkehre birgt die Gefahr, dass Fahrgäste dauerhaft auf den motorisierten Individualverkehr ausweichen. Dies schwächt die Akzeptanz notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und steht den Zielen der Verkehrsverlagerung und des Klimaschutzes entgegen.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 11c Absatz 6 BSWAG stellt klar, dass der Bund und die DB InfraGO im Rahmen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren eine Verbundlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren mitfinanzieren können. Damit wird eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Planung von Ersatzkonzepten ermöglicht und zugleich eine sachgerechte Lastenverteilung zwischen Bund und Ländern sichergestellt. Gleichzeitig schafft die Regelung Planungssicherheit für die Länder und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und trägt dazu bei, die Auswirkungen von Streckensperrungen zu minimieren, die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Schiene zu erhalten und die Akzeptanz der Generalsanierungen bei Fahrgästen und Wirtschaft nachhaltig zu stärken.

34. Zu Artikel 2 allgemein

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass für die DB InfraGO AG nach wie vor keine gesetzliche Aufgabennorm besteht und auch der Infra-Plan nicht gesetzlich verankert ist.
- b) Der Bundesrat erinnert an seine hierzu vorgelegten Vorschläge in den Beschlüssen BR-Drucksache 198/23 (B) sowie 379/23 (B) und fordert die Bundesregierung auf, diese Vorschläge umzusetzen.

Begründung:

Bis heute hat die DB InfraGO AG als größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Haupteisenbahninfrastrukturbetreiberin in Deutschland mit einem faktischen Monopol keinerlei gesetzliche Aufgabennorm, die bestimmt, was diese Gesellschaft eigentlich im Dienste der Allgemeinheit und des Eigentümers zu leisten hat. Auch der geplante Infra-Plan hat bisher keine gesetzliche Verankerung. Es existiert lediglich eine geänderte, nun etwas gemeinwohlorientiertere Satzung der DB InfraGO AG.

Im Gegensatz zu anderen öffentlichen EIU, wie z. B. in Österreich und in der Schweiz, ist dies zu wenig angesichts der immensen volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses EIU. Bei der Straße ist dies anders, die Verantwortlichkeit der Straßenbaulasträger ist gesetzlich definiert (vgl. Artikel 4 Nummer 2 des Gesetzentwurfs zum FStrG); auch die Bundesautobahn-GmbH verfügt über einen gesetzlich definierten Auftrag (vgl. §§ 1, 5 Absatz 1 InfrGG). Bei öffentlichen EIU dagegen gibt es zwar eine Betriebspflicht (§ 11 Absatz 1 Satz 1 AEG), diese ist aber bisher konturenlos, und es gibt weder eine Festlegung des Umfangs und eine Mindestqualität, noch eine Regelung zu deren Beginn.

Dagegen liegt schon ein Vorschlag des Bundesrates für eine Aufgabennorm für die DB InfraGO AG vor, auch für den Infraplan (siehe BR-Drucksache 379/23 (B)). Dies müsste die Bundesregierung nur aufgreifen und umsetzen.

35. Zu Artikel 3 Nummer 01 – neu – (§ 1 Absatz 6 Satz 2 – neu – EBKrG), Nummer 02 – neu – (§ 2 Absatz 3 Satz 2 – neu – EBKrG)

Vor Artikel 3 Nummer 1 sind die folgenden Nummern 01 und 02 einzufügen:

,01. Nach § 1 Absatz 6 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Ist zweifelhaft, wer Beteiligter an einer Kreuzung ist, so trifft diese Bestimmung die Anordnungsbehörde.“

02. Nach § 2 Absatz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Ist zweifelhaft, ob eine Kreuzung im Sinne des Absatzes 2 neu ist, so trifft diese Bestimmung die Anordnungsbehörde.“ ‘

Begründung:Zu Nummer 01:

Aktuell ist gesetzlich nicht eindeutig bestimmt, wer Träger der Baulast im Bereich Schiene ist. So bestehen im Gegensatz zum Straßenrecht keine gesetzlichen Zuweisungen der Baulast, auch bei noch nicht vorhandenen, aber möglichen Eisenbahnstrecken; auch gibt es den Fall, wer bei zwei in Frage kommenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zuständiger Schienenbaulastträger für ein drittes Gleis ist, oder in Reaktivierungsfällen, wo ein verantwortliches EIU noch gar nicht feststeht, oder auch in sonstigen Fällen der Unklarheit. Auch in diesen Fällen sollte schnell bestimmt werden können, wer der Verantwortliche ist, anstatt die Fälle ungelöst zu lassen bzw. hin- und herzuschieben. Daher wird ein Bestimmungsrecht der Anordnungsbehörde geschaffen, was auch zur Planungsbeschleunigung und Rechtssicherheit dient.

Wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, entscheidet als Anordnungsbehörde das Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit der nach Landesrecht zuständigen Behörde; in sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die nach Landesrecht zuständige Behörde, so bestimmt es § 8 EBKrG.

Zu Nummer 02:

In der Praxis und in der Literatur, die sich mit Reaktivierungsfällen beschäftigt, gibt es unklare Fälle, ob ein Bahnübergang „neu“ ist oder nicht. Neu ist er nach der Rechtsprechung grundsätzlich nur dann, wenn erstmals eine Kreuzung zweier Verkehrswege geschaffen wird, alles andere sind dann Änderungen, die nach § 3 EBKrG zu behandeln sind. Das dazu vorgeschlagene Bestimmungsrecht der Anordnungsbehörde kann geeignet sein, hier Klarheit zu schaffen. Damit kann es auch erleichtert werden, frühere Eisenbahninfrastrukturen zu reaktivieren, die oftmals Bahnübergänge haben, die auch nicht so leicht ersetzbar sind. Mit Streckenreaktivierungen wird vor allem der ländliche Raum gestärkt und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

36. Zu Artikel 3 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt das Ziel des Gesetzentwurfs, die Realisierung von Vorhaben durch Vereinfachung im Eisenbahnkreuzungsrecht zu beschleunigen und auf komplexe und fehleranfällige Verfahren zur Kostenzuordnung zu verzichten.
- b) Der Bundesrat hält es jedoch für erforderlich, das Eisenbahnkreuzungsrecht über die vorliegenden Vorschläge hinaus zu vereinfachen. Der Bundesrat stellt fest, dass insbesondere kommunale Straßenbaulastträger, deren Straßen von kreuzenden Großvorhaben betroffen sind, häufig finanziell sowohl von eigentlichen Projektkosten als auch vom Vorteilsausgleich überfordert sind. Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die betroffenen Straßenbaulastträger im Falle von kreuzenden Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege weitergehend entlastet werden können. Insbesondere ist ein Verzicht auf den Vorteilsausgleich angezeigt.
- c) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagenen Quoten für Fälle des § 12 Absatz 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) angemessen sind und nicht zu einer Benachteiligung einzelner Kreuzungsbeteiligter führt.
- d) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagene Regelung des § 15 Absatz 2 Satz 2 EBKrG mit einer der geltenden Rechtslage entsprechenden Regelung ergänzt werden sollte, um auch Fälle eines Verlangensmüssens abzudecken.

37. Zu Artikel 4 (§ 1 Absatz 1 FStrG)

Der Bundesrat bittet, den Begriff des Fernverkehrs in § 1 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz in Abgrenzung zu regionalen und lokalen Verkehrsströmen klar zu definieren.

Begründung:

Gemäß § 1 Absatz 1 FStrG müssen Bundesfernstraßen einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sein. Diese Vorschrift ist nicht praxistauglich. Unklar ist z. B., aufgrund welcher Parameter eine öffentliche Straße dem Fernverkehr dient bzw. unter welchen Umständen sie diesem zu dienen bestimmt ist. Aufgrund dieser Unklarheit werden Entscheidungen zu Baulastfragen (z. B. zu Mitfahrerparkplätzen, Umstufungen) jahrelang in die Länge gezogen und umfassende rechtliche Gutachten beauftragt, ohne dass es hierzu ein Ergebnis gibt. Eine politische Entscheidung und rechtliche Klarstellung sollte den Begriff daher für die Rechtspraxis handhabbar machen.

38. Zu Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 5 Satz 2 FStrG)

In Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a § 2 Absatz 5 Satz 2 ist die Angabe „Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren“ durch die Angabe „Planfeststellungsverfahren“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erfolgt grundsätzlich keine Auslegung von Plänen.

39. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG)

In Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 Satz 4 ist die Angabe „Brückenbauwerke liegt“ durch die Angabe „Brückenbauwerke sowie die Instandsetzung vorhandener Tunnelbauwerke und die Umsetzung von Maßnahmen der Hang- und Felssicherung liegen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Privilegierung des Ersatzes vorhandener Brückenbauwerke ist wichtig und richtig. Ebenso drängend und unerlässlich zur Sicherstellung der Mobilität im Land ist jedoch die Instandsetzung von Tunnelbauwerken und die Durchführung von Maßnahmen der Hang- und Felssicherung. Werden diese ausgebremst, drohen gravierende Engpässe und große gesamtwirtschaftliche Schäden.

40. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG)

Der Bundesrat hält es für erforderlich, den Begriff der Rastanlage im geplanten § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG genauer zu definieren. Dabei sollte die Definition auch reine Parkplätze an Bundesfernstraßen umfassen.

Begründung:

Der Begriff der „Rastanlage“ ist dem Bundesfernstraßengesetz bislang fremd und sollte daher eine Definition durch den Gesetzgeber erfahren.

41. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 5 FStrG)

In Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 Satz 5 ist die Angabe „sollen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut und unterhalten werden“ durch die Angabe „sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten“ zu ersetzen.

Begründung:

In der aktuellen Fassung des § 3 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) besteht für den Straßenbaulastträger die Verpflichtung, Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf

Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes stellt diese Verpflichtung zukünftig in das „soll“-Ermessen des Straßenbaulastträgers. Es besteht die Befürchtung, dass dies zu einer Verschlechterung der Radverkehrsförderung führen wird.

Die Sicherstellung zur Abwicklung von Radverkehr auf Betriebswegen an Brücken von Bundesautobahnen und Bundesstraßen ermöglicht weitreichende Mobilitätsoptionen für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies kann insbesondere in dicht besiedelten Regionen zur Förderung der Verkehrswende und damit Reduzierung der regionalen (Binnen-)Verkehre auf der Bundesstraße führen. So wird durch die Bereitstellung von Querungsmöglichkeiten insbesondere für den Radverkehr der Umstieg vom Kraftfahrzeug auf klimafreundlichere Fortbewegungsmittel unterstützt. In diesem Zuge würden neben den in § 3 Absatz 1 FStrG genannten Belangen des Umweltschutzes auch die Verkehrsbelastung auf dem Bauwerk selbst verringert werden, was insbesondere in stark befahrenen Abschnitten vorteilhaft für den Verkehrsfluss ist.

Darüber hinaus ergeben sich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht erhebliche Vorteile durch die Verlagerung im Modalsplit. So verringern sich durch die Förderung des Radverkehrs, gesamtgesellschaftlich betrachtet, die Kosten im Gesundheitswesen (durch eine aktivere Gesellschaft), es sinken Treibhausgasemissionen, weniger Luftschadstoffe werden emittiert und die Lärmbelastung wird verringert.

Die Verlagerung der Verkehre auf unterschiedliche Verkehrsträger kann zusätzlich zu einer effizienteren Nutzung des Verkehrsraums beitragen, da sich Staus und somit Reisezeiten auch für den motorisierten Individualverkehr verringern werden.

Die mit der bisherigen Verpflichtung einhergehenden Mehrkosten können somit durch ein deutlich positives Kosten-Nutzen-Verhältnis wieder ausgeglichen werden. Darüber hinaus stellt die bisherige Verpflichtung sicher, dass eine allumfassende Bewertung im Sinne der Verkehrswende sowie aus klima- und gesundheitsrelevanter Sicht erfolgt und im Rahmen von Neubaumaßnahmen gewährleistet wird.

Es soll insoweit am bisherigen Rechtszustand festgehalten werden.

42. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 5, 6 – neu – FStrG)

Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 5 ist die Angabe „bedarfsabhängig“ durch die Angabe „grundsätzlich“ zu ersetzen.
- b) Nach Satz 5 ist der folgende Satz einzufügen:
„Eine Ausnahme ist im Einzelfall zu begründen.“

Begründung:

Durch die Änderung des Wortes „bedarfsabhängig“ in „grundsätzlich“ wird eine Beweisumkehr eingeführt. Der Bund, respektive die Autobahn GmbH des Bundes, muss nachweisen, dass der Ausbau des Betriebsweges für den öffentlichen Radverkehr nicht notwendig ist und nicht die Länder oder Kommunen müssen mittels aufwendiger Bedarfsanalyse beweisen, dass dies notwendig ist. Hierdurch wird eine Planungsbeschleunigung und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erreicht. Die dann grundsätzlich anzulegende Radverkehrsanlage erhöht außerdem die Gesamtleistungsfähigkeit und Sicherheit der Brücke, indem Unterhaltungsfahrzeuge diese Radverkehrsanlage mitbenutzen können, ohne die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf der Hauptfahrbahn zu beeinträchtigen. Schließlich können durch die Mitnutzung von BAB-Brücken und Brücken von Kraftfahrstraßen erhebliche positive Effekte für den Radverkehr und den Fußverkehr geschaffen werden. Sehr gute Erfahrungen werden damit beispielsweise zurzeit auf der BAB 40 Rheinbrücke in Duisburg gemacht.

43. Zu Artikel 4 Nummer 3, 11 (§ 4 Satz 1 FStrG, § 16a Absatz 2 FStrG), Artikel 15 Nummer 8 (§ 32 Absatz 1 Satz 3, 4 PBefG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 3 § 4 Satz 1 ist die Angabe „dafür einzustehen“ durch die Angabe „sicherzustellen“ zu ersetzen.

bb) In Nummer 11 § 16a Absatz 2 ist die Angabe „solche Vorarbeiten“ durch die Angabe „Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1“ zu ersetzen.

b) Artikel 15 Nummer 8 ist durch die folgende Nummer 8 zu ersetzen:

„8. § 32 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben

1. Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten, die zur Planung und Baudurchführung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen notwendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zustimmt,

2. das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden.

Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Satzes 1 durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zur Unterscheidung, ob eine haftungsrechtliche Einstandspflicht im Rahmen der Gefährdungshaftung oder eine Sicherstellung, dass die Verpflichtungen eingehalten werden, geregelt werden soll, bedarf es einer sprachlichen Klarstellung, was mit der bisherigen Formulierung „einstehen“ bezweckt sein soll.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Neufassung des § 16a Absatz 2 des Bundesfernstraßengesetzes wird zum Anlass genommen, eine sprachliche Angleichung an die Formulierungen in § 17 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 16 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes vorzunehmen und somit den Bezug klarer zu fassen.

Zu Buchstabe b:

Mit der Neufassung der Nummer 8 wird § 32 Absatz 1 Satz 2 aus der Nummer 2 herausgelöst. Zudem erfolgt eine Streichung des bisherigen Satzes 3, bei dem es sich um eine Doppelregelung zu dem nachfolgenden Satz handelt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb verwiesen.

44. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 4 Satz 3 FStrG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung in Artikel 4 Nummer 3 § 4 Satz 3 FStrG nicht an § 4 angefügt sein sollte, sondern besser als eine gesonderte Regelung zu fassen ist.

Begründung:

Eine gesonderte Regelung würde der Rechtsklarheit dienen, soweit die Regelung des § 4 Satz 3 des Bundesfernstraßengesetzes auch für andere Normen des Bundesfernstraßengesetzes gelten soll.

45. Zu Artikel 4 Nummer 7 Buchstabe a (§ 9a Absatz 1 Satz 1 BFStrG)

In Artikel 4 Nummer 7 Buchstabe a § 9a Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „Auslegung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Anpassung aufgrund des Wortlauts im § 27b Absatz 1 VwVfG-E (Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b). In diesem ist von einer Veröffentlichung der Unterlagen im Internet die Rede.

46. Zu Artikel 4 Nummer 10 (§ 16 Absatz 1 Satz 1 FStrG)

In Artikel 4 Nummer 10 § 16 Absatz 1 Satz 1 ist nach der Angabe „bestätigt“ die Angabe „innerhalb einer Frist von drei Monaten“ einzufügen.

Begründung:

Mit den künftigen Vorschriften zur Linienbestätigung sollte die bisher in § 16 Absatz 2 vorgesehene Frist für die Linienbestimmung fortbestehen. Dies trägt dem Beschleunigungszweck des Gesetzentwurfs Rechnung.

47. Zu Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, Satz 3 Nummer 3 – neu – FStrG)

Artikel 4 Nummer 12 ist durch die folgende Nummer 12 zu ersetzen:

„12. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 Nummer 2 wird nach der Angabe „Weise“ die Angabe „mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung“ eingefügt.

bb) Satz 3 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 2 wird die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist,“ ersetzt.

bbb) Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. zur Umsetzung von Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Straße erfolgt.“

b) Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ist das Planfeststellungsverfahren <...weiter wie Vorlage...>.“

Begründung:Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa:

Hinsichtlich des Änderungsbegriffs besteht auch nach dessen mehrfachen Schärfung durch § 17 Absatz 1 Satz 2 und 3 FStrG noch erhebliche Rechtsunsicherheit. Aus der Entwurfsbegründung ergibt sich bereits die

besondere Bedeutung der Kapazitätssteigerung im Rahmen des vom Gesetzgeber gewählten funktionalen Änderungsbegriffs. Diese ist auch gesetzlich zu verankern, um Planfeststellungen zu vermeiden, wo sie nicht angezeigt sind.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb:

Es ist ein Gleichlauf zwischen Schiene (vgl. Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee zu § 18 Absatz 1a AEG-E) und Straße erforderlich. Andernfalls könnten Rückschlüsse gezogen werden, dass bei der Straße Hang- und Felssicherungsmaßnahmen der Planfeststellung bedürfen.

48. Zu Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 Satz 1 BFStrG)

In Artikel 4 Nummer 12 § 17 Absatz 2 Satz 2 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmigungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

49. Zu Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a (§ 17i Absatz 1 Satz 5 – neu –, 6 – neu – FStrG)

Nach Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a § 17i Absatz 1 Satz 4 sind die folgenden Sätze einzufügen:

„Vorhaben nach Satz 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist von militärischer Relevanz und daher als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

Begründung:

Zur Umsetzung des Unionsrechts und zur Herstellung des Gleichlaufs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist auch den TEN-Netz-Vorhaben im Straßenbereich ein überragendes öffentliches Interesse einzuräumen.

50. Zu Artikel 4 Nummer 26 (Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1) FStrG)

Wenngleich eine Fortschreibung der Anlage 1 zu § 17e Bundesfernstraßengesetz in der Vergangenheit mehrfach erfolgt ist, wurde sie in Bezug auf Fernstraßenprojekte seit Jahren nicht hinreichend angepasst. Aktuell fehlen wichtige Projekte, die zeitkritisch sind. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung, in Absprache mit den Ländern die Anlage zu aktualisieren.

Begründung:

Mit Blick auf die Planungsbeschleunigung, die sich auch im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode wiederfindet, ist eine Anpassung der Anlage geboten.

51. Zu Artikel 5 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 – neu –, Satz 3 FStrAbG)

Artikel 5 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 3 ist die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist, oder“ zu ersetzen.

bb) Nach Nummer 3 ist die folgende Nummer 4 einzufügen:

„4. die Erweiterung einer Bundesstraße in der Anlage in der Spalte Bauziel als vierstreifige Erweiterung festgelegt ist.“

b) In Satz 3 ist die Angabe „Nummer 2 oder 3“ durch die Angabe „Nummer 2, 3 oder 4“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Katalog der Vorhaben, deren Bau oder Änderung nach § 1 Absatz 3 im überragenden öffentlichen Interesse liegen, der öffentlichen Sicherheit dienen und von militärischer Relevanz sind, wird um eine neue Nummer 4 erweitert. Erfasst sein sollen auch die Erweiterung von Bundesstraßen auf vier Fahrstreifen, da diese den anderen Nummern vergleichbar sind und nicht anders behandelt werden sollten.

52. Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 5 WaStrG)

Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob für Unterhaltungsmaßnahmen an systemrelevanten bundeseigenen Schifffahrtsanlagen mit dem Ziel des vollständigen oder teilweisen Ersatzes das überragende öffentliche Interesse generell festzustellen ist und diese als der öffentlichen Sicherheit dienend einzustufen sind, so dass ein kritischen Bauwerkszustand durch rechtzeitige Unterhaltungsmaßnahmen noch mit einem den erforderlichen Planungs- und Bauzeiten angemessenen Vorlauf vermieden werden kann.

Begründung:

Ausweislich der Entwurfsbegründung liegt ein kritischer Bauwerkszustand ab einer Zustandsnote von 3,7 vor. Angesichts der notwendigen zeitlichen Vorläufe einer Unterhaltungsmaßnahme ist dringend zu überlegen, ob ein überragendes öffentliches Interesse und die Betroffenheit der öffentlichen Sicherheit generell anzunehmen sind. Ziel sollte es sein, unabhängig von der in der Entwurfsbegründung dargestellten aktuellen bundesweiten Problemlage zukünftig die Unterhaltungsmaßnahmen rechtzeitig und beschleunigt durchzuführen, um einen kritischen Zustand und die damit einhergehende Gefahr einer notwendigen Sperrung von Bauwerken zu vermeiden.

53. Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 6 Nummer 2 WaStrG)

In Artikel 6 Nummer 3 § 8 Absatz 1 Satz 6 Nummer 2 ist nach der Angabe „Bundeswasserstraßennetzes“ die Angabe „oder querender Verkehrsnetze“ einzufügen.

Begründung:

Nicht nur viele Schifffahrtsanlagen, sondern auch die Bundeswasserstraßen querende Verkehrsinfrastruktur ist für den Verkehr hoch bedeutsam.

Ein Ausfall und/oder eine Sperrung von, die Wasserstraße querenden Bauwerken kann zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs führen, die die Befahrung beeinträchtigen. Ebenso können Instandsetzungsmaßnahmen entlang der Wasserstraße die Befahrbarkeit von querenden Bauwerken beeinträchtigen und bei unabhäggestimmten Bautätigkeiten zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führen. Das System Wasserstraße ist insoweit gesamtheitlich zu betrachten.

54. Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 7 – neu – WaStrG)

Nach Artikel 6 Nummer 3 § 8 Absatz 1 Satz 6 ist der folgende Satz einzufügen:

„Veränderungen im Rahmen des Ersatzes, die auf den Stand der Technik zurückzuführen sind, führen nicht zu einem Ausbautatbestand.“

Begründung:

Ein zeitgemäßer Ersatz auf dem Stand der Technik ist selbstverständlich. Der Aufwand zur Feststellung des Kostenteilungsbetrages gegenüber einem gesellschaftlich inakzeptablen 1:1 Ersatz historischer Bausubstanz steht hierzu in keinem Verhältnis.

55. Zu Artikel 6 Nummer 21 Buchstabe a₀ – neu – (§ 41 Absatz 5 Satz 3 – neu – WaStrG)

Vor Artikel 6 Nummer 21 Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a₀ einzufügen:

,a₀) Nach Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Der Träger des Vorhabens hat die Einrichtung von Radwegen gemäß den örtlichen Radwegenetzplanungen an Straßenbrücken zu berücksichtigen, ohne eine Kostenteilung zu fordern.“ ‘

Begründung:

Der Ausbau des Radwegenetzes entlang von Ufern oder Querungsbauwerken ist üblich und als zeitgemäßer Ersatz zu werten. Der Aufwand zur Feststellung des Kostenteilungsbetrages steht hierzu in keinem Verhältnis.

56. Zu Artikel 7 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 WaStrAbG)

In Artikel 7 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist die Angabe „– Engpassbeseitigung“ zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf stellt allein auf Vorhaben des vordringlichen Bedarfs mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ ab. Diese Einschränkung wird der tatsächlichen verkehrlichen, wirtschaftlichen, klima- und sicherheitspolitischen Bedeutung der Bundeswasserstraßen nicht gerecht.

Auch Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ohne explizite Engpasskennzeichnung leisten einen wesentlichen Beitrag zur Funktionsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur. Sie sichern Transportkapazitäten, erhöhen die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt, stärken die Versorgungssicherheit und tragen zur Resilienz des Gesamtverkehrssystems bei.

Angesichts der zentralen Rolle der Wasserstraße für energieeffiziente Güterverkehre, für eine klimafreundliche Güterverlagerung, für die zivile und militärische Logistik sowie für die Bewältigung von Krisensituationen ist es sachgerecht, sämtliche Vorhaben des vordringlichen Bedarfs – entsprechend den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend einzuordnen.

57. Zu Artikel 8 Nummer 7 – neu – (§ 68 Absatz 2 Satz 2 WHG)

Nach Artikel 8 Nummer 6 ist die folgende Nummer 7 einzufügen:

,7. In § 68 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Küstenschutzes“ durch die Angabe „Küsten- und Hochwasserschutzes“ ersetzt.‘

Begründung:

Unter anderem das Hochwasserereignis 2021 mit zahlreichen Todesopfern und erheblichen Sachschäden macht deutlich, dass der Hochwasserschutz gerade auch im Hinblick auf den voranschreitenden Klimawandel eine der vorrangigsten Aufgaben der Wasserwirtschaft ist.

Dabei ist einer der wichtigsten Aspekte, in den von Hochwasser bedrohten Gebieten notwendige Maßnahmen zügig umzusetzen, um Gefährdungen für Leib und Leben und erhebliche Sachschäden zu verhindern bzw. zu begrenzen.

Die Öffnungsklausel in § 68 Absatz 2 Satz 2 WHG ermöglicht den Ländern lediglich bei minder bedeutsamen Maßnahmen des Küstenschutzes, von § 68 Absatz 2 Satz 1 abzugehen. Den Ländern soll mit der Ergänzung des Hochwasserschutzes in Absatz 2 Satz 2 die sogenannte „Sanierung in der Trasse“ wie beispielsweise in § 63 Absatz 2 Landeswassergesetz Schleswig-Holstein ermöglicht werden, damit die Sanierung von Deich- und Dammbauten durch Landesregelungen beschleunigt werden kann.

Die Änderung dient der Beschleunigung und Entlastung der Verwaltung. Bei einer Sanierung in der Trasse, bei der es sich um die Wiederherstellung des nach den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäßen Zustandes eines Deiches oder Dammes auf der vorhandenen Trasse oder um Wiederherstellungsmaßnahmen, wenn sich der Trassenverlauf oder der Trassenzuschnitt unwesentlich ändert und die Flächenverfügbarkeit gesichert ist, handelt, ist die Durchführung eines umfangreichen Verfahrens entbehrlich.

58. Zu Artikel 10 Nummer 01 – neu – (§ 14 Absatz 4 – neu – BNatschG), Nummer 2a – neu – (§ 44 Absatz 7 – neu – BNatSchG)

Artikel 10 ist wie folgt zu ändern:

a) Vor Nummer 1 ist die folgende Nummer 01 einzufügen:

„01. Nach § 14 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen ist nicht als Eingriff anzusehen.“

b) Nach Nummer 2 ist die folgende Nummer 2a einzufügen:

„2a. Nach § 44 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

„(7) Entspricht die betriebliche Unterhaltung an Verkehrswegen den sich aus den anerkannten Regeln der Technik ergebenden Anforderungen an die gute fachliche Praxis, verstößt sie nicht gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote.“

Begründung:

Beide Regelungen waren Gegenstand des ursprünglichen Referentenentwurfs. Buchstabe a dient der Klarstellung, dass regelmäßig und wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen keinen Eingriff nach § 15 darstellen und dementsprechend auch nicht den Erfordernissen der Eingriffsregelung unterliegen. Die Regelung soll die Maßnahmen erleichtern und zur Rechtssicherheit beitragen. Die Unterhaltung betrifft alle Maßnahmen zum Erhalt der Betriebssicherheit auch im direkten Umfeld. Buchstabe b dient der Klarstellung, dass wie bei land- und forstwirtschaftlichen Maßnahmen auch die anerkannten Regelungen der Technik einzuhalten sind.

59. Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 2, Satz 4 bis 7 BNatSchG)

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 2 und Satz 4 bis 7 ist zu streichen.

Begründung:

Der neue Satz 2 ist nicht erforderlich. Die Vorhaben, für die diese Regelung gilt, ergeben sich aus Satz 1.

Die Sätze 4 bis 6 sind nicht erforderlich. Im Falle der Festsetzung einer Ersatzzahlung besteht keine Verpflichtung des Eingriffsverursachers zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Zudem wird die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung für Bundesvorhaben durch das BMUKN abgelehnt. Nach dem Grundsatz des Artikels 83 des Grundgesetzes obliegt die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung den Ländern. Eine Durchbrechung des Grundsatzes der Artikel 83 des Grundgesetzes ist verfassungsrechtlich zulässig unter den Gesichtspunkten des Sachzusammenhangs, des Annexes oder „Natur der Sache“. Der ungeschriebene Vorbehalt ist nur in engen Grenzen und nur subsidiär zu bejahen, wenn nicht eine Kooperation der Länder oder ein Einwirken des Bundes durch seine Ingerenzrechte erfolgversprechend sind (siehe Winkler, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Auflage, Artikel 83, Rn. 16 f.). Die Herausforderung der Realkompensation bzw. der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes besteht im ganzen Bundesgebiet darin, geeignete Flächen zu finden, auf denen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege konfliktfrei durchgeführt werden können. In sämtlichen Ländern gibt es bereits öffentliche Stellen, die sich der Aufgabe annehmen. Es handelt sich insofern nicht um Schwierigkeiten, die aus unterschiedlichen Regelungsansätzen in den Ländern resultieren, sondern sie haben ihre Ursache in der – regional durchaus unterschiedlichen – Flächenkonkurrenz. Dass das BMUKN die sich im Kontext der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes stellenden Aufgaben besser als die Länder bewältigen kann, erscheint, selbst wenn umgehend ein erheblicher administrativer Unterbau geschaffen würde, in der Realität sehr unwahrscheinlich.

Satz 7 ist ebenfalls nicht erforderlich und im Übrigen missverständlich. Die Anwendung der BKompV zur Bemessung der Ersatzzahlung für Vorhaben, die durch die Bundesverwaltung zugelassen werden, ergibt sich bereits aus § 15 Absatz 8 BNatSchG. Bei Vorhaben, die kein Bundesvorhaben darstellen, bleibt es ausweislich der Gesetzesbegründung (vgl. BR-Drs. 780/25, S. 47) ohnehin bei der landesrechtlichen Regelung.

60. Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 1, 8 – neu – BNatSchG)

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist nach der Angabe „finanzierten Vorhaben“ die Angabe „sowie für beschleunigte Vorhaben zum Ausbau der Erneuerbaren Energien und Stromnetze“ einzufügen.
- b) Nach Satz 7 ist der folgende Satz einzufügen:
„Die Zahlung wird in diesen Fällen an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet.“

Begründung:

Die Flexibilisierung der Eingriffskompensation trägt zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren entsprechender Infrastrukturprojekte bei und erleichtert außerdem eine naturschutzfachlich effiziente sowie flächensparsame Kompensation, was begrüßt wird.

Widersprüchlich ist jedoch, dass zwar ein zentrales Ziel des Gesetzentwurfs die Steigerung der Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren insbesondere in den Bereichen Verkehr und Energie ist, Artikel 10 jedoch nicht den Ausbau der Erneuerbaren Energien (EE) einschließlich der Stromnetze erfasst. Dies ist insbesondere auch deswegen nicht plausibel, weil EE-Projekte aufgrund ihres relevanten Beitrages für die energetische Versorgungssicherheit der öffentlichen Sicherheit dienen (vgl. § 2 EEG). Sie haben daher bereits über die EU-Notfall-Verordnung und die RED III-Richtlinie relevante Beschleunigungen im EU-Arten- und Naturschutzrecht erfahren. Die Einführung der Ersatzgeldzahlung auf dem Gebiet der nationalen Eingriffsregelung würde für sie eine letzte verbliebene Regelungslücke zur Verfahrensbeschleunigung auf dem Gebiet des komplexen Naturschutzrechts schließen. Daher sollen beschleunigte Vorhaben zum Ausbau der Erneuerbaren Energien in Satz 1 ergänzt werden.

Die bereits in der Entwurfsbegründung (vgl. Seite 147) aufgenommene Zulässigkeit zur Berechnung von Ersatzgeldern gemäß § 15 Absatz 6a BNatSchG nach landesrechtlichen Regelungen (z. B. Hessische Kompensationsverordnung) ist aus Klarstellungsgründen unbedingt in den Gesetzestext aufzunehmen.

61. Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 3 BNatSchG)

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Durch die Erweiterung in § 15 Absatz 6a Satz 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auf Vorhaben nach § 1 Absatz 1 des Telekommunikationsgesetzes sollen die bei Bundesvorhaben für den Ausbau von öffentlichen Telekommunikationsnetzen anfallenden Ersatzzahlungen künftig an den Bund entrichtet werden. Hierbei handelt es sich um Gelder, die aktuell den Ländern zufließen. Die Vorschrift ist zu streichen, um sicherzustellen, dass diese Gelder auch weiterhin von den Ländern vereinnahmt werden.

62. Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 3a – neu – BNatSchG)

Nach Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 3 ist der folgende Satz einzufügen:

„Satz 1 gilt entsprechend für Energieanlagen, die im überragenden öffentlichen Interesse nach dem Energiewirtschaftsgesetz, dem Bundesbedarfsplangesetz, dem Energieleitungsausbaugesetz, dem LNG-Beschleunigungsgesetz, dem Kohlendioxid-Speicherungsgesetz und dem Erneuerbare-Energien-Gesetz liegen.“

Begründung:

Der neue Absatz 6a stellt klar, dass Ersatzgeldleistungen unter den genannten Voraussetzungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleichstehen. Im Gegensatz zum Referentenentwurf werden die liniengebundenen Infrastrukturvorhaben des EnWG (Strom-Übertragungs- und Verteilnetz, Gas und Wasserstoffleitungen) sowie CO₂-Leitungen nach dem KSpTG nicht erfasst. Ebenso nicht erfasst sind Vorhaben nach dem Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNG) sowie Anlagen nach dem Erneuerbaren-Energie-Gesetz wie Windenergieanlagen. Diese liegen alle im überragenden öffentlichen Interesse und sollen beschleunigt umgesetzt werden. Die Vorhaben dienen durch Verbesserung der Energieinfrastruktur durch engere Vermaschung und der Erhöhung des Energieangebots durch Einbindung neuer Erzeugungsanlagen zugleich der Erhöhung der Resilienz des Energieversorgungssystems.

Die Einbeziehung der gesetzlich ins überragende öffentliche Interesse gestellten Energieanlagen ist insbesondere vor dem Hintergrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (Aktenzeichen 7 C 3.23) vom 12. September 2024 zu Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in das Landschaftsbild durch Windenergieanlagen geboten. Danach steht der zuvor in der Bundeskompensationsverordnung angenommene Vorrang des Ersatzgelds wegen angenommener Nichtausgleichbarkeit im Widerspruch zum geltenden Bundesnaturschutzrecht. Dies trifft neben dem Ausbau der Windenergie insbesondere die Genehmigung von Freileitungen und wirft in der Praxis schwierige Realkompensationsfragen auf, die mit der Neuregelung überwunden werden können.

Für eine Ungleichbehandlung zu anderen liniengebundenen Infrastrukturvorhaben die gleichermaßen benötigt werden, gibt es keinen sachlichen Grund. Insofern sollten auch die Vorhaben der Energieinfrastruktur und entsprechend gesetzlich eingestufte Energieanlagen einbezogen werden.

63. Zu Artikel 10 Nummer 2 Buchstabe c (§ 17 Absatz 6 BNatSchG)

Artikel 10 Nummer 2 Buchstabe c ist durch den folgenden Buchstaben c zu ersetzen:

,c) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen werden in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. In das Verzeichnis sind auch die nach § 15 Absatz 6a finanzierten auf Flächen bezogenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die für diese Maßnahmen in Anspruch genommenen Flächen aufzunehmen. Hierzu übermitteln die nach den Absätzen 1 und 3 zuständigen Behörden und die Stellen, denen eine Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a zugeflossen ist, der für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständigen Stelle die erforderlichen Angaben.“

Begründung:

Das Kompensationsverzeichnis dient der Vermeidung einer Doppelbelegung von Kompensationsflächen, nicht der Verwaltung der Ersatzzahlung.

Die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung muss aus verfassungsrechtlichen Gründen im Einklang mit dem geltenden Recht den Ländern obliegen.

Nach dem Grundsatz des Artikels 83 des Grundgesetzes obliegt die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung den Ländern. Eine Durchbrechung des Grundsatzes des Artikels 83 des Grundgesetzes ist verfassungsrechtlich zulässig unter den Gesichtspunkten des Sachzusammenhangs, des Annexes oder „Natur der Sache“. Der ungeschriebene Vorbehalt ist nur in engen Grenzen und nur subsidiär zu bejahen, wenn nicht eine Kooperation der Länder oder ein Einwirken des Bundes durch seine Ingerenzrechte erfolgversprechend sind (siehe Winkler, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Auflage, Artikel 83, Rn. 16 f.). Die Herausforderung der Realkompensation bzw. der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes besteht im ganzen Bundesgebiet darin, geeignete Flächen zu finden, auf denen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege konfliktfrei durchgeführt werden können. In sämtlichen Ländern gibt es bereits öffentliche Stellen, die sich der Aufgabe annehmen. Es handelt sich insofern nicht um Schwierigkeiten, die aus unterschiedlichen Regelungsansätzen in den Ländern resultieren, sondern sie haben ihre Ursache in der – regional durchaus unterschiedlichen – Flächenkonkurrenz. Dass das BMUKN die sich im Kontext der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes stellenden Aufgaben besser als die Länder bewältigen kann, erscheint, selbst wenn umgehend ein erheblicher administrativer Unterbau geschaffen würde, in der Realität sehr unwahrscheinlich.

64. Zu Artikel 11 Nummer 2 (§ 27a Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob § 27a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 VwVfG-E sprachlich an die Regelung des § 27b Absatz 1 VwVfG-E angeglichen werden können.

Begründung:

§§ 27a und 27b VwVfG-E stehen systematisch in engem Zusammenhang.

Um eine leichtere Handhabbarkeit der Vorschriften in der Praxis zu gewährleisten und um etwaigen Auslegungsschwierigkeiten vorzubeugen, erscheint es sinnvoll, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob § 27a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 VwVfG-E sprachlich an die Regelung des § 27b Absatz 1 VwVfG-E angeglichen werden können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf eine einheitliche Verwendung der Begrifflichkeit „erfolgt“.

65. Zu Artikel 11 Nummer 2 (§ 27a Absatz 1 Satz 2 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 2 § 27a Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „Mitteilungs- oder Verkündungsblatt“ durch die Angabe „amtlichen Veröffentlichungsblatt“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Bekanntmachung erfolgt in der Regel nicht im für die Verkündung von Gesetzen und Verordnungen vorgesehenen Verkündungsblatt im Sinne eines Gesetzblattes bzw. Gesetz- und Verordnungsblattes. Die Angabe amtliches Veröffentlichungsblatt, so wie er bereits in § 63 Absatz 3 und § 67 Absatz 1 VwVfG Verwendung findet, ist daher zutreffender, insbesondere da es sich bei den Verfahren nicht um gesetzgeberische Tätigkeiten oder den Erlass von Rechtsverordnungen handelt, die in einem Verkündungsblatt verkündet werden. Der Begriff ist daher zu ändern. Die Anstoßwirkung wird insoweit durch die Bekanntmachung im jeweiligen amtlichen Veröffentlichungsblatt der verfahrensführenden Behörde erreicht.

Unter den Begriff fallen auch gemeinsame Amtsblätter mehrerer Behörden sowie die Ministerialblätter.

66. Zu Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b (§ 27b Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Nummer 2 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b § 27b ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „auf einer“ durch die Angabe „über eine“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 2 Nummer 2 ist die Angabe „auf der“ durch die Angabe „über die“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch den Wortlaut wird klargestellt, dass die Veröffentlichung nicht auf der Internetseite der zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen muss, sondern über diese zu erreichen sein muss. Dies ist insbesondere für die Fälle relevant, in denen Daten- bzw. Beteiligungsportale genutzt werden, die mehreren Behörden zur Verfügung stehen oder zentral bereitgestellt werden. In diesem Fall sind die Dokumente technisch gerade nicht auf der Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht, sondern über diese Internetseiten ist die jeweilige Seite mit den Dokumenten erreichbar.

Ausgeschlossen bleibt weiterhin, dass die Unterlagen zum Beispiel auf der Internetseite des Vorhabenträgers veröffentlicht werden. Die zuständige Behörde muss zu jeder Zeit die Verfahrensführung gewährleisten, was beinhaltet, dass diese jederzeit den Zugriff auf die Daten hat und Änderungen oder Löschungen selbst veranlassen und umsetzen kann.

67. Zu Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b (§ 27b Absatz 2 Nummer 2, 3 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b § 27b Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist die Angabe „und“ durch die Angabe „sowie“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 3 ist nach der Angabe „Satz 2“ die Angabe „statt der Angaben nach Nummer 2“ einzufügen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung.

68. Zu Artikel 11 Nummer 4 (§ 30 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 4 § 30 ist durch ist den folgenden § 30 zu ersetzen:

„§ 30

Geheimhaltung

Die Beteiligten haben Anspruch darauf, dass ihre Geheimnisse, insbesondere

1. die zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnisse,
2. die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse oder
3. sonstige geheimhaltungsbedürftige Daten, die Teile einer Infrastruktur betreffen, die nach § 33 Absatz 1 des BSI-Gesetzes vom 2. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 301, S. 2) in der jeweils geltenden Fassung registrierte besonders wichtige Einrichtung nach § 28 Absatz 1 des BSI-Gesetzes betreffen und nachweislich besonders schutzbedürftig und für die Funktionsfähigkeit der besonders wichtigen Einrichtung maßgeblich sind,

von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.“

Begründung:

Durch die Ergänzung wird § 28 Absatz 1 BSIG in Bezug genommen und durch den Verweis auf die Registrierung nach § 33 Absatz 1 BSIG sichergestellt, dass eine Nachvollziehbarkeit bzw. der Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen der Ausnahme erreicht und diese im Verfahren dokumentiert wird. Zudem wird hierdurch für die betroffenen Einrichtungen ein weiterer Anreiz gesetzt, die verpflichtende Registrierung auch tatsächlich durchzuführen.

Ferner ist mit Blick auf die bisherige Begründung von § 30 VwVfG-E und das geplante Dachgesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz – KRITISDachG; vgl. BT-Drucksache 21/2510) darauf zu achten, dass hierbei einheitliche Begriffe genutzt und diese einheitlich definiert werden, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden. Etwaige Widersprüche sind in den weiteren Gesetzgebungsverfahren daher zwingend aufzulösen.

69. Zu Artikel 11 Nummer 4a – neu – (§ 69 Absatz 2 Satz 2 VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 4 ist die folgende Nummer 4a einzufügen:

„4a. In § 69 Absatz 2 Satz 2 wird nach der Angabe „elektronischen Signatur“ die Angabe „oder mit dem qualifizierten digitalen Siegel gemäß § 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a“ eingefügt.“

Begründung:

Damit ein Planfeststellungsbeschluss nicht nur mit qualifizierter digitaler Signatur erlassen werden kann, sollte in § 69 Absatz 2 Satz 2 VwVfG das qualifizierte digitale Siegel gemäß § 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a VwVfG aufgenommen werden.

70. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 1 Satz 1a – neu – VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 1 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.“

Begründung:

Die Regelungen des bisherigen § 73 VwVfG sollen laut Gesetzentwurf in §§ 72a und 73 VwVfG-E neu organisiert werden. § 72a VwVfG-E behandelt die Einreichung des Plans und knüpft in Absatz 1 an die Verpflichtung des Vorhabenträgers an, den vollständigen Plan einzureichen. Es fehlt aber in Abkehr von der bisherigen Rechtslage an der Definition des Plans. Da diese Regelungen für alle Planfeststellungsverfahren im Bereich der Infrastruktur gelten, soweit das Fachrecht keine abweichenden Regelungen enthält, ist die Definition wieder aufzunehmen. Im Zuge der Neuorganisation ist davon auszugehen, dass die im VwVfG etablierte Legaldefinition des Plans aus Versehen nicht in die Neuregelungen übernommen wurde, denn das Fachrecht sieht regelmäßig keine Definition des Plans vor. Zumindest ist der Begründung des Gesetzentwurfs hierzu nichts zu entnehmen. Daher ist die Legaldefinition wieder aufzunehmen, denn es ist für den Planfeststellungsbeschluss und seine enteignungsrechtliche Vorwirkung essenziell, dass der Mindestinhalt des Plans definiert wird, da von diesem umfangreiche Rechtswirkungen ausgehen.

71. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 1 Satz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in diesen Fällen eine elektronische Einreichung möglich ist, da Systeme, die den Sicherheitsanforderungen genügen, möglicherweise noch nicht bei allen Behörden zur Verfügung stehen und für große Verfahren mit umfangreichen Unterlagen gegebenenfalls keine leistungsfähigen, hinreichend sicheren Datenplattformen/-portale nach Absatz 2 zur Verfügung stehen.

Begründung:

Aufgrund der genannten möglichen Unzulänglichkeiten der aktuellen digitalen Systeme ist ggf. eine „Rückfall-Ebene“ für diese Fälle vorzusehen.

72. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 2 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 2 ist die Angabe „von ihr oder ihrem Verwaltungsträger“ durch die Angabe „vom Bund“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist grundsätzlich ausdrücklich zu begrüßen, dass alle Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens digitalisiert werden sollen. Das Verfahren beginnt mit der Einreichung des Plans. Nach § 72a Absatz 2 VwVfG-E kann die Planfeststellungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist.

Dabei sollten aber eine Fragmentierung verhindert und eine Standardisierung gefördert werden. Nicht sinnvoll erscheint es daher, dass jede Planfeststellungsbehörde einzeln die Verantwortung dafür trägt, eine Datenplattform zur Verfügung zu stellen. Dies würde im schlechtesten Fall dazu führen, dass deutschlandweit Dutzende unterschiedlicher Datenplattformen entwickelt und betrieben werden. Dies erscheint weder effizient noch sinnvoll.

Es existieren bereits in den Ländern einheitliche Datenplattformen, die auch hier genutzt werden sollten.

Der Bundesdigitalminister hat in der 4. Digitalministerkonferenz berichtet, dass der sog. Deutschland-Stack auch Plattformen (zum Beispiel KI-gestützte Planungs- und Genehmigungsverfahren) zur Verfügung stellt. Zugleich hat er angekündigt, dass erste Produkte bereits im Jahr 2026 durch den Bund zur Verfügung gestellt werden und der Deutschland-Stack bis zum Jahr 2028 ausgebaut wird. § 102b VwVfG-E sieht eine Übergangsvorschrift zu den §§ 72 bis 78 VwVfG-E bis zum 31. Dezember 2028 vor. Bis dahin dürfte der Deutschland-Stack weit fortgeschritten sein.

Folglich sollte eine Datenplattform über den Deutschland-Stack genutzt werden und nicht von jeder Planfeststellungsbehörde eine eigene Lösung verantwortet werden.

73. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die zu nutzenden Plattformen gegebenenfalls näher zu spezifizieren sind, insbesondere solche aufgrund gesetzlich angeordneter Nutzungspflichten wie im Falle des UVP-Portals oder durch verwaltungsinterne Weisungen (wie zum Beispiel spezielle Beteiligungsportale auf Ebene von Bund und Ländern).

Die Bundesregierung wird zudem gebeten zu prüfen, ob perspektivisch eine einheitliche Datenplattform für Bund, Länder und Gemeinden zur Verfügung gestellt werden kann. Dies dürfte mit Blick auf die aktuelle Vielzahl der aktuellen Plattformen und Portale mit erheblichen Vorteilen verbunden sein. Ferner könnte damit auch die Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen vereinfacht werden, da bei einem zentralen Portal nur noch eine Registrierung (ggf. mit Benachrichtigungsfunktion für neue Verfahren) erforderlich ist.

Begründung:

Die (perspektivische) Vereinheitlichung der Plattformen und Portale ist mit Blick auf eine Vereinheitlichung der Prozesse, größtmögliche Transparenz der angestoßenen Verfahren, aber auch unter dem Aspekt der Haushaltskonsolidierung durch Vermeidung von Parallelentwicklungen angezeigt. Sie käme allen Verfahrensbeteiligten und den verfahrensführenden Behörden zugute. Ferner würden hierdurch nicht nur Parallelentwicklungen vermieden, sondern auch die digitale Verfahrensabwicklung insgesamt gestärkt, da zum Beispiel einige Bundesbehörden aufgrund der Vielzahl der Portale diese nicht nutzen und stattdessen die Stellungnahmen per E-Mail übersenden.

Es dürfte im Interesse der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträger, aber insbesondere auch der zu beteiligenden Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sein, dass die Anzahl der Beteiligungsplattformen möglichst klein gehalten und vereinheitlicht wird. Hierfür böte sich ein zentrales Portal an, dass von den Behörden von Bund, Ländern und Gemeinden gleichermaßen genutzt wird und bei dem sich die betroffene Öffentlichkeit einfach durch Eingabe der Postleitzahl über sämtliche laufende Verfahren informieren kann. Eine zusätzliche Funktionalität könnte zur Erhöhung der Bürger- und Unternehmensfreundlichkeit darin bestehen, dass diese sich über neue Verfahren automatisiert informieren lassen können.

74. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 3 Satz 1a – neu – VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 3 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Hierbei sind die Beschlüsse des IT-Planungsrats zur Festsetzung von IT-Interoperabilitäts- oder IT-Sicherheitsstandards sowie die entsprechenden Vorgaben des Onlinezugangsgesetzes zu beachten.“

Begründung:

Nach § 72a Absatz 2 VwVfG-E kann die Planfeststellungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist. § 72a Absatz 3 VwVfG-E gibt ihr die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen dafür selbst auszugestalten.

Aus Sicht Bayerns beispielsweise ist eine Ergänzung notwendig, damit eine entsprechende Interoperabilität über Standardisierungsprozesse des IT-Planungsrats sichergestellt werden kann. Des Weiteren ist dem aktuellen Rechtsrahmen zu entsprechen und die Nutzung eines Verwaltungsportals im Sinne des § 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes (OZG) mit den dort vorgegebenen Zugangsvoraussetzungen zu verankern. Damit finden auch die bestehenden EfA-Lösungen aus dem OZG-Kon-

text (beispielsweise Plattform „DiPlanung“) Einzug und die Bündelung zu einer Digitalen Planungsplattform als zentrale Plattform mit offenen Schnittstellen Bund-Länder kann übergreifend entwickelt werden.

75. Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 3 Satz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die avisierte „Auffangklausel“, nach der die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bestimmt, im Hinblick auf den Vorbehalt des Gesetzes und den Bestimmtheitsgrundsatz in dieser Form beibehalten werden oder ggf. konkreter gefasst werden sollte.

Begründung:

In Fällen, in denen eine vorgesehene elektronische Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich ist, soll die „Auffangklausel“ die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gewährleisten. Dem Wortlaut nach soll die Möglichkeit für alle im Abschnitt 2 vorgesehenen Verfahrensschritte bestehen und der Planfeststellungsbehörde allgemein das weitere Vorgehen überlassen bleiben. Dies betreffe mehr als nur die in § 72a VwVfG geregelte Einreichung des Plans, nämlich den gesamten Abschnitt 2., ohne dass es auf die Bestimmungen der betreffenden Rechtsvorschriften ankäme. Damit wäre für den jeweiligen Vorhabenträger nach dem Gesetz nicht absehbar, welches Vorgehen der Planfeststellungsbehörde auf sie im Falle technischer Hindernisse konkret zukommen würde. Der Wortlaut und die Systematik der Vorschrift sollten daher in Bezug auf das fachlich Gewollte geprüft werden.

Soweit die Regelung bestehen bleiben soll, wird angeregt, Satz 2 in einen neuen Absatz zu verschieben und die Paragraphenüberschrift um diesen Regelungsinhalt zu ergänzen.

76. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2 VwVfG), Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die in § 73 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 sowie in § 74 Absatz 4 Satz 2 vorgesehenen Ausnahmen vom regulären elektronischen Verfahren jeweils auf Betroffene beschränkt werden können.

Begründung:

Nach § 73 Absatz 1 Satz 2 und § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E werden auf Verlangen eines Beteiligten die regulär elektronisch bereitgestellten Dokumente auf eine andere, für den Beteiligten leicht zu erreichende Art zugänglich gemacht. Dadurch sollen im Einzelfall unzumutbare Härten vermieden werden.

Entsprechendes gilt hinsichtlich § 73 Absatz 2 Satz 2 VwVfG-E, wonach bei einer Unzumutbarkeit im Einzelfall auf Verlangen eines Betroffenen oder einer anerkannten Vereinigung zur regulär vorgesehenen elektronischen Erhebung von Einwendungen oder der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen eine andere Weise zur Verfügung gestellt wird.

Mit Blick darauf, dass sich zu beteiligende (Fach-)Behörden und anerkannte Vereinigungen aufgrund ihrer Professionalisierung beziehungsweise der Beteiligung in einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren von Betroffenen (Private) unterscheiden, dürften an die Zumutbarkeit einer elektronischen Beteiligung in Planfeststellungsverfahren insoweit unterschiedliche Anforderungen zu stellen sein.

Daher erscheint es sachgerecht, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Ausnahmeregelungen in § 73 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 sowie § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E auf Betroffene beschränkt werden können.

Ergänzt werden könnte zudem eine Legaldefinition des Betroffenen.

77. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 1 Satz 3 ist die Angabe „Vereinigungen nach Absatz 3 Satz 5“ durch die Angabe „Vereinigungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um die Berichtigung eines falschen Verweises. Die angesprochenen Vereinigungen sind nunmehr in Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 der Vorschrift genannt und nicht mehr in dem angegebenen Absatz.

78. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 1 Satz 3 ist die Angabe „anderweitig elektronisch“ zu streichen.

Begründung:

§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG-E dient – wie die entsprechende Vorschrift nach geltender Rechtslage – einer Vereinfachung des Verfahrens. Die Auslegung des Plans kann durch eine Gelegenheit zur individuellen Planeinsicht ersetzt werden, wenn der Kreis der Betroffenen und der anerkannten Vereinigungen bekannt ist.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Maßgabe einer „anderweitig[en] elektronisch[en]“ Planeinsicht nicht sachdienlich, da es dem pflichtgemäßen Verfahrensermessen der Planfeststellungsbehörde überlassen bleiben sollte, in welcher Form sie in diesen Fällen Gelegenheit dazu gibt, den Plan einzusehen.

Die Angabe „anderweitig elektronisch“ ist demgemäß zu streichen, um der Planfeststellungsbehörde mehr Flexibilität zu belassen.

79. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 Satz 1a – neu – VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 2 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Soweit eine Datenplattform auch die Abgabe von Einwendungen oder Stellungnahmen ermöglicht, sollen diese über die Datenplattform elektronisch abgegeben werden.“

Begründung:

Da es sich bei den Datenplattformen vielfach um integrierte Beteiligungsplattformen handelt, ist es konsequent, dass diese dann verpflichtend für den Rücklauf der behördlichen Stellungnahmen genutzt werden. Dies trägt zu einer effizienten Abwicklung der Verfahren bei, da die Stellungnahmen dann unter anderem direkt innerhalb des Systems weiter be- und verarbeitet werden können. Durch die Soll-Vorschrift ist sichergestellt, dass in atypischen Fällen eine Stellungnahme auch auf andere Weise möglich bleibt.

80. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 Satz 2 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 2 Satz 2 ist die Angabe „Weise“ durch die Angabe „Möglichkeit zur Erhebung oder Abgabe“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der sprachlichen Klarstellung.

81. Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 VwVfG)

Der Bundesrat weist darauf hin, dass durch das Anknüpfen der künftigen Äußerungsfrist an den Ablauf der Frist für das Auslegen der Unterlagen – die gemäß § 73 Absatz 2 Satz 1 VwVfG-E sechs Wochen ab der Auslegung des Plans betragen soll – sich für UVP-pflichtige Verfahren verglichen mit der bisherigen Rechtslage eine längere Zeitdauer ergibt, in der Einwendungen oder Äußerungen erhoben werden können. Die Begründung des Gesetzentwurfs zum geplanten § 21 Absatz 1 UVP-G führt demgegenüber aus, die Äußerungsfrist gemäß VwVfG betrage künftig zwei Monate, woraus sich dann sogar eine insgesamt dreimonatige Frist ergeben würde. Dieser Widerspruch ist aufzulösen.

82. Zu Artikel 11 Nummer 7 bis 9 (§§ 73 bis 73c, 74 bis 74b VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die in den neuen Regelungen zum Planfeststellungsverfahren verwendeten Begriffe „Betroffener“ und „Beteiligter“ korrekt und stringent verwendet werden.

Begründung:

Nach § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E kann ein „Beteiligter“ verlangen, dass ihm eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird. Es erscheint im Hinblick auf die Definition des „Beteiligten“ nach § 13 VwVfG nicht sicher, ob die Personen, die von § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E erfasst werden, also Personen, die in den Plan Einsicht nehmen wollen, ohne dass deren Status im weiteren Verfahren zu diesem Zeitpunkt bereits absehbar ist, als Beteiligte nach § 13 VwVfG zu qualifizieren sind.

§ 73 Absatz 1 Satz 3 Halbsatz 1 VwVfG-E ermöglicht den Verzicht auf die Planauslegung bei Kenntnis des Kreises „der Betroffenen“. Die Regelung knüpft an § 73 Absatz 3 Satz 3 VwVfG an. Dort sind „Betroffene“ nur diejenigen, deren subjektive Rechte in der Abwägung von dem Vorhaben materielle beeinträchtigt werden, und nicht sämtliche Personen, die Einwendungen erheben können.

Demgegenüber verwendet § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E den Begriff „Betroffene“ (auch) für diejenigen, die Einwendungen erheben können. Gemeint sein dürften an dieser Stelle aber wie bisher nach § 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG Personen, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Verwendung des Begriffs „Betroffener“ in § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E könnte demnach als Beschränkung des Kreises der Einwendungsberechtigten gedeutet werden. Wenn nach § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E nur „Betroffene“ gegen den Plan Einwendungen erheben können, dann stellt sich im Hinblick auf § 73b Absatz 3 Satz 2 Nummer 3 und 4 VwVfG-E weitergehend die Frage, ob an dieser Stelle mit „Betroffenen“ (Nummer 3) und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, (Nummer 4) nicht dieselben Personen angesprochen sind.

Spiegelbildlich zu § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E hat die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E auf Verlangen eines „Beteiligten“ diesem eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zum ausgelegten Planfeststellungsbeschluss zur Verfügung zu stellen. Auch an dieser Stelle erscheint nicht sicher, ob es sich bei dem erfassten Personenkreis um Beteiligte nach § 13 VwVfG handelt.

83. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 1, 2 Satz 1, Absatz 3 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 8 § 73a ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 und in Absatz 2 Satz 1 ist jeweils nach der Angabe „Behörden“ die Angabe „und sonstige Träger öffentlicher Belange“ einzufügen.
- b) In Absatz 3 ist nach der Angabe „Behörde“ die Angabe „oder ein sonstiger Träger öffentlicher Belange“ einzufügen.

Begründung:

Die Vorschrift sollte in Anlehnung an § 4 Absatz 1 BauGB um sonstige Träger öffentlicher Belange erweitert werden. Nicht jeder sonstige Träger öffentlicher Belange ist auch eine Behörde. Nach der Entwurfsfassung wären derartige Träger öffentlicher Belange nicht vom § 73a VwVfG-E umfasst, sodass sie Ihre Stellungnahme nur nach den allgemeinen Vorschriften abgeben könnten. Mit Blick auf die geforderte Digitalisierung des Verfahrens ist es sinnvoll, dass auch sonstige Träger öffentlicher Belange zur elektronischen Abgabe verpflichtet werden, was durch die Aufnahme in § 73a erfolgt.

84. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 1a – neu – VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 8 § 73a Absatz 2 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Soweit eine Datenplattform auch die Abgabe von Stellungnahmen ermöglicht, sollen diese über die Datenplattform elektronisch abgeben werden.“

Begründung:

Da es sich bei den Datenplattformen vielfach um integrierte Beteiligungsplattformen handelt, ist es konsequent, dass diese dann verpflichtend für den Rücklauf der behördlichen Stellungnahmen genutzt werden. Dies trägt zu einer effizienten Abwicklung der Verfahren bei, da die Stellungnahmen dann unter anderem direkt innerhalb des Systems weiter be- und verarbeitet werden können. Durch die Soll-Vorschrift ist sichergestellt, dass in atypischen Fällen eine Stellungnahme auf andere Weise möglich bleibt.

85. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 2a – neu –, § 73b Absatz 3 Satz 2)

Artikel 11 Nummer 8 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach § 73a Absatz 2 Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:

„§ 73 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.“

- b) § 73b Absatz 3 Satz 2 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Vorbehaltlich einer abweichenden Bestimmung der Planfeststellungsbehörde nach Satz 3 sind zur Teilnahme am Erörterungstermin berechtigt:

1. < ... weiter wie Vorlage ...>.“

Begründung:Zu Buchstabe a:

Entsprechend der Regelung in § 73 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist für die Fälle, in denen die Abgabe der Stellungnahme elektronisch nicht möglich ist, eine Auffangregelung zu treffen. Dies ist im Hinblick auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung notwendig, um eine Handlungsfähigkeit der Behörden in jedem Fall sicherstellen zu können.

Zu Buchstabe b:

Die Neufassung des § 73b Absatz 3 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes dient der Klarstellung, dass kein Widerspruch zwischen der Teilnahmeberechtigung nach Satz 2 und der Bestimmung des Kreises der Teilnehmenden durch die Planfeststellungsbehörde besteht. Damit wird die Formulierung an das nach der Gesetzesbegründung Gewollte angepasst. Die grundsätzliche Teilnahmeberechtigung dürfte die Regel darstellen und wird daher vorangestellt. Im Falle einer abweichenden, den Kreis der Teilnehmenden einschränkenden Bestimmungen durch die Behörde stellt sich gleichwohl die Frage nach den Ausschlussgründen, die einen Teilnahmeausschluss rechtfertigen können und die nicht im Gesetz angelegt sind.

86. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 3 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 8 § 73a Absatz 2 Satz 3 ist nach der Angabe „hätten bekannt sein müssen oder“ die Angabe „sie“ einzufügen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung, Herstellung eines klaren Bezugs zu „Stellungnahmen“ vom Satzanfang.

87. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§§ 73a bis 73c VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die Regelungen zum Planfeststellungsverfahren um eine Regelung zum „Projektmanager“ ergänzt werden.

Begründung:

Mit dem Gesetzentwurf werden fachrechtliche Sonderregelungen des Fachplanungsrecht mit dem Ziel der Vereinheitlichung des Planungsrechts in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt. Der Gesetzentwurf hat bei der Neugestaltung des Planfeststellungsverfahrens davon abgesehen, eine Regelung zum Projektmanager zu treffen, dabei enthält das Fachplanungsrecht für die dortigen Planfeststellungsverfahren solche Regelungen (§ 17h FStrG, § 14f WaStrG, § 17a AEG, § 28b PBefG, § 29 NABEG, § 43g EnWG) ebenso wie das Bundes-Immissionsschutzrecht für die dortigen Genehmigungsverfahren (§ 2b 9. BImSchV) und seit Neuestem das Wasserhaushaltsgesetz für bestimmte Zulassungsverfahren (§ 11b WHG). Es sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren geprüft werden, die Regelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz um eine den o. g. Fachplanungsgesetzen nachgebildete Regelung zum Projektmanager zu ergänzen und so eine weitere Vereinheitlichung des Planungsrechts herzuführen. Dies könnte zum Anlass genommen werden, die vorgesehenen Änderungen im Planfeststellungsverfahren bei der Ausgestaltung der Regelung zu berücksichtigen; die Regelungen zum Projektmanager in § 17a AEG, § 17h FStrG und § 14f WaStrG bleiben diesbezüglich durch den Gesetzentwurf unangetastet, obwohl Anpassungsbedarf bestehen dürfte (z. B. Anhörungsbehörde, Anhörungsbericht).

88. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 1 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „sie diesen für erforderlich hält, weil dadurch eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedigung zu erwarten ist“ durch die Angabe „die erhobenen Einwendungen oder die abgegebenen Stellungnahmen hierzu Anlass geben“ zu ersetzen.

Begründung:

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, die Regelungen über das Planfeststellungsverfahren übersichtlicher zu ordnen (vgl. hierzu BR-Drucksache 780/25, Seite 150).

Vor diesem Hintergrund erscheint es vorzugswürdig, der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich ihres Verfahrensermessens deutlich(er) vor Augen zu führen, dass für die Durchführung eines Erörterungstermins maßgeblich ist, ob die erhobenen Einwendungen oder die abgegebenen Stellungnahmen hierzu Anlass geben. Damit ließe sich eine leichte Handhabbarkeit der Vorschrift in der Praxis gewährleisten.

Demgegenüber vermag eine Aussage darüber, ob ein Erörterungstermin eine Befriedigung erwarten lässt, unter Umständen nur schwer getroffen zu werden, weshalb auf eine entsprechende Tatbestandsalternative verzichtet werden sollte.

89. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 2, Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 Satz 1, Satz 2 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 8 § 73b ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „die Erörterung“ durch die Angabe „eine Erörterung“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 3 Satz 2 ist die Angabe „am Erörterungstermin“ durch die Angabe „an einem Erörterungstermin“ zu ersetzen.
- c) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Satz 1 ist die Angabe „die Erörterung“ durch die Angabe „eine Erörterung“ zu ersetzen.
 - bb) In Satz 2 ist die Angabe „der Erörterungstermin“ durch die Angabe „ein Erörterungstermin“ zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Änderungen zur sprachlichen Angleichung an die übrigen Regelungen in § 73b VwVfG-E.

Mit Blick darauf, dass die Durchführung eines Erörterungstermins nunmehr in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt wird (vgl. § 73b Absatz 1 Satz 1 VwVfG-E), verwendet der Gesetzentwurf zu Recht weitgehend einen unbestimmten Artikel vor der Angabe „Erörterung“ beziehungsweise „Erörterungstermin“. Die Änderungen passen den Gesetzeswortlaut insoweit sprachlich an.

90. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob auf die in § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E geregelte Frist zum Abschluss der Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ende der Einwendungsfrist verzichtet oder diese verlängert wird.

Begründung:

Nach § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E hat die Planfeststellungsbehörde die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Einwendungsfrist abzuschließen. Nach Abschluss der Einwendungsfrist (§ 73 Absatz 2 Satz 1 VwVfG-E: sechs Wochen ab Planauslegung) läuft noch die Behördenbeteiligung (Frist nach 73a Absatz 2 VwVfG-E: längstens drei Monate). Der Planfeststellungsbehörde muss ausreichend Zeit verbleiben, die Einwenden und Stellungnahmen zu prüfen. Erst dann kann sie überhaupt entscheiden, ob die Voraussetzungen zur Durchführung eines Erörterungstermins vorliegen. Die Frist nach § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E erscheint insoweit zu kurz. Obschon es sich bei § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG nur um eine Ordnungsfrist handelt, an deren Verstreichen keine verfahrensrechtlichen Konsequenzen geknüpft sind, wird sich die Behörde nach ihr ausrichten. Um der Planfeststellungsbehörde die erforderliche Zeit einzuräumen, eine Entscheidung über die Durchführung des Erörterungstermins zu treffen und einen anberaumten Erörterungstermin so vorzubereiten, dass mit diesem die ihm verfolgten Ziele auch erreicht werden können, erscheint mindestens eine Verlängerung der Frist geboten. Weitergehend sollte geprüft werden, ob auf die Fristbestimmung nicht verzichtet werden kann.

91. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 3 – neu – VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 1 ist nach Satz 2 der folgende Satz einzufügen:

„Die Anhörungsbehörde gibt zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme ab und leitet diese der Planfeststellungsbehörde innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung mit dem Plan, den Stellungnahmen der Behörden und der Vereinigungen sowie den nicht erledigten Einwenden zur Entscheidung zu.“

Begründung:

Die neuen Regelungen der § 73b VwVfG-E beziehen sich auf die Erörterung und das Ende des Anhörungsverfahrens. Durch die vorgeschlagene Regelung wird das Ende des Anhörungsverfahrens und die Übergabe an die Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung festgelegt.

92. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 2 Satz 2 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 2 Satz 2 ist die Angabe „soll“ durch die Angabe „kann“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung trägt zum einen der geplanten Regelung in § 73b Absatz 1 Satz 1 Rechnung, wonach die Durchführung eines Erörterungstermins im Ermessen der Behörde steht und sich erst nach Eingang der Einwendung ergibt, inwiefern ein Erörterungstermin erforderlich ist. Zum anderen ist nach Rückmeldung der Vollzugsbehörden zum Zeitpunkt der Bekanntmachung zur Auslegung des Plans oftmals nicht absehbar, ob und ggf. wann ein Erörterungstermin erforderlich ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Zeitraum für die Gegenäußerung des Vorhabenträgers und etwaige aus der Anhörung resultierende Anpassungsbedarfe häufig zu diesem frühen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden kann. Ferner dürfte zu diesem Zeitpunkt auch die Größe der erforderlichen Räumlichkeiten ebenfalls noch nicht vorhersehbar sein. Mit der Änderung besteht die für die Behörden nötige Flexibilität.

93. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 5 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 5 ist die Angabe „sowie § 68“ durch die Angabe „sowie § 68 Absatz 1 bis 3 und Absatz 4 Satz 1, 2 und 4“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 68 Absatz 4 Satz 3 VwVfG enthält ein Schriftformerfordernis für die Niederschrift des Erörterungstermins. Diese sollte im Zuge der Digitalisierung des Anhörungsverfahrens ersatzlos gestrichen werden, um eine unbürokratische und lückenlose digitale Führung des Anhörungsverfahrens zu ermöglichen. Diese Vorschrift stammt aus einer Zeit, in der Papier das führende Medium war und sie ist im Zuge der elektronischen Aktenführung überflüssig. Darüber hinaus sieht der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes in Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 VwVfG) vor, dass das Schriftformerfordernis für Planfeststellungsbeschlüsse künftig entfallen soll. Das Schriftformerfordernis für Planfeststellungsbeschlüsse ergibt sich aus § 69 Absatz 2 VwVfG. Der neue § 74 Absatz 1 VwVfG bestimmt allerdings, dass von § 69 VwVfG künftig nur noch der Absatz 1 für Planfeststellungsbeschlüsse anwendbar sein soll und nicht wie bisher der gesamte § 69 VwVfG. Wenn bereits das Schriftformerfordernis für die abschließende Entscheidung im Planfeststellungsverfahren nach neuer Rechtslage entbehrlich sein soll, dann sollte dies auch für die Niederschrift des Erörterungstermins gelten.

94. Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73c Absatz 1 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 8 § 73c Absatz 1 ist durch den folgenden Absatz 1 zu ersetzen:

„(1) Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, so ist diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu elektronischen Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Diese Mitteilung hat elektronisch zu erfolgen, soweit entsprechende Adressen bekannt sind. § 73 Absatz 2 Satz 2, 4 und 5 gilt entsprechend.“

Begründung:

Eingefügt wurde in Satz 1 nach „§ 73 Absatz 2“ der Zusatz „Satz 1“ zur Präzisierung der unvollständigen Verweisnorm.

Weiterhin wurde nach „die Änderung“ in Satz 2 „elektronisch“ entfernt. Die in § 73c Absatz 1 Satz 1 vorgesehene rein elektronische Mitteilung von Planänderungen an neu oder stärker betroffene Dritte ist in der Praxis nicht durchführbar, weil von diesem Personenkreis keine elektronischen Adressdaten vorliegen. Es handelt sich bei den neu Betroffenen um Personen, die bislang keinen Kontakt zu der Planfeststellungsbehörde aufgenommen haben, ebenso überwiegend bei stärker Betroffenen, die bislang noch keine Einwendung erhoben haben. Mailadressen sind daher der Planfeststellungsbehörde noch nicht bekannt.

Satz 2 wurde gänzlich neu hinzugefügt, wodurch der bisherige Satz 2 im Gesetzentwurf zu Satz 3 wird.

95. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „Absatz 1“ zu streichen.

Begründung:

In § 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG soll laut Gesetzentwurf künftig nur noch auf § 69 Absatz 1 VwVfG statt auf den gesamten Paragraphen verwiesen werden. Es dürfte sich dabei um ein korrekturbedürftiges redaktionelles Versehen handeln, da die Begründung des Gesetzentwurfs ausführt, die Absätze 1 bis 3 des bisher geltenden § 69 VwVfG würden unverändert übernommen.

96. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 Satz 3 –neu– VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 1 Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen: „Der Planfeststellungsbeschluss soll in elektronischer Form erlassen werden.“

Begründung:

Da in § 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG künftig nur noch auf § 69 Absatz 1 VwVfG verwiesen werden soll, entfällt der Verweis auf die Formvorschrift des § 69 Absatz 2 VwVfG. Da jedoch ein Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung eine umfassende rechtliche Regelung für eine Vielzahl von Betroffenen trifft und je nach Verfahren sogar enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, besteht ein erhebliches Interesse an der Authentizität dieser behördlichen Entscheidung.

Aus diesem Grund ist eine Regelung zur Form des Planfeststellungsbeschlusses weiter erforderlich. Die elektronische Form beinhaltet nach § 3a VwVfG neben der qualifizierten elektronischen Signatur auch das qualifizierte elektronische Siegel. Die Regelung als Sollvorschrift dient der Sicherstellung der beabsichtigten vollständigen Digitalisierung des Verfahrens. Weiterhin ist gewährleistet, dass in atypischen Fällen ein Erlass in Schriftform möglich bleibt.

97. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 Satz 1, Absatz 6 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 9 § 74 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 4 Satz 1 ist nach der Angabe „zwei Wochen“ die Angabe „ , mindestens jedoch bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist,“ einzufügen.
- b) Absatz 6 ist zu streichen.

Begründung:

Die Regelung in Absatz 6 ist nicht erforderlich, da bereits die Vorschrift zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses die Rechtsbehelfsfrist als Mindestfrist berücksichtigen kann.

Zudem dürfte aufgrund der Ausbringung als Soll-Vorschrift eine Abweichung und damit Verkürzung der Auslage nur in eng begrenzten Fällen zum Tragen kommen.

Durch die Berücksichtigung der Rechtsbehelfsfrist in Absatz 4 kann zudem der Absatz 6 insgesamt eingespart werden.

98. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 VwVfG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung unter datenschutzrechtlichen Aspekten, gerade mit Blick auf Eigentümer beziehungsweise Grundstücksbetroffene, aber auch unter solchen des Schutzes von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, hinreichend vollzugsfähig ist. Hierbei könnte problematisch sein, dass ein Planfeststellungsbeschluss bei Veröffentlichung im Internet aus diesen Gründen anonymisiert beziehungsweise geschwärzt veröffentlicht werden muss. Mit Blick auf die Anonymisierung wären die Vollzugsbehörden in diesen Fällen weiterhin gezwungen, den Beschluss mindestens an die Grundstücksbetroffenen zuzustellen, auch wenn dies nach dem Entwurf grundsätzlich in das Ermessen der Behörde gestellt wäre.

Dieselbe Problemlage stellt sich dem Grunde nach auch bei den Einwendern, da auch diese im Rahmen der Veröffentlichung im Internet anonymisiert werden. Damit der Einwender den konkreten Umgang mit „seiner“ Einwendung nachvollziehen kann, erhält dieser in der Regel auch den Beschluss individuell ohne Anonymisierung.

Begründung:

Die Regelung ist in Teilen nicht praktikabel umsetzbar und führt in letzter Konsequenz dazu, dass in den vorgenannten Fällen der Beschluss voraussichtlich weiterhin förmlich zugestellt wird. Die Ermessensmöglichkeit der Behörde würde damit faktisch leerlaufen.

99. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 7 – neu – VwVfG)

Nach Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 6 ist der folgende Absatz 7 einzufügen:

„(7) Die Absätze 4 bis 6 gelten entsprechend für nach den Fachgesetzen mögliche und im Verfahren erlassene vorläufige Anordnungen von vorbereitenden Maßnahmen, Festsetzungen von Teilmaßnahmen oder Zulassungen des vorzeitigen Baubeginns.“

Begründung:

Bisher war in den verschiedenen Fachgesetzen für Planfeststellungsverfahren die Einzelzustellung von erlassenen Maßnahmen des vorzeitigen Beginns vor Erlass einer abschließenden Planentscheidung vorgesehen. Mit dem Entwurf des Infrastrukturzukunftsgesetz ist vorgesehen, in § 17 Absatz 2 Satz 3 Fernstraßengesetz, § 18 Absatz 2 Satz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 14 Absatz 2 Satz 4 Wasserstraßengesetz und § 28 Absatz 2a Personenbeförderungsgesetz, diese Vorabentscheidungen per öffentlicher Bekanntmachung an die Betroffenen bekannt zu geben.

Eine Regelung der öffentlichen Bekanntmachung für die entsprechenden Instrumente aus § 44c Energiewirtschaftsgesetz oder § 67a Absatz 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ist nicht vorgesehen. Eine öffentliche Bekanntmachung auch für diese Maßnahmen wäre jedoch zu begrüßen, weil es durchaus um eine hohe zweistellige Zahl von Zustellungen mit entsprechendem Arbeitsaufwand gehen kann und die vorzeitigen

Maßnahmen damit gegenüber dem eigentlich wichtigeren späteren Planfeststellungsbeschluss eine ungebührliche Besserstellung erhalten.

Durch die vorgeschlagene Regelung würden nicht nur die Inkonsistenz des EnWG und UVPG im Vergleich zu den anderen Fachgesetzen behoben, sondern es würden in den genannten Fachgesetzen die umfangreichen Spezialregelungen vermieden. Dies würde eine einheitliche Rechtsanwendung erleichtern und böte auch bei späteren Anpassungen der Bekanntmachungswege eine erhebliche Erleichterung und Harmonisierung. Zudem würden die vorzeitigen Entscheidungen damit insgesamt denselben Regelungen unterworfen wie die abschließenden Entscheidungen im Planverfahren.

Weitere nötige Folgeänderungen in diesem Sinne betreffen Vorschriften, die aufgrund der Regelung in den allgemeinen Verfahrensvorschriften überflüssig werden:

- im Energiewirtschaftsgesetz ist § 44c Absatz 3 zu streichen,
- im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ist § 67a Absatz 3 zu streichen,
- die mit diesem Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen in § 17 Absatz 2 Satz 3 Fernstraßengesetz, § 18 Absatz 2 Satz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 14 Absatz 2 Satz 4 Wasserstraßengesetz und § 28 Absatz 2a Personenbeförderungsgesetz entfallen.

100. Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74a Absatz 3 Satz 3 VwVfG)

In Artikel 11 Nummer 9 § 74a Absatz 3 Satz 3 ist die Angabe „§ 75 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 75a Absatz 1 und 2“ zu ersetzen.

Begründung:

Berichtigung eines falschen Verweises.

101. Zu Artikel 11 Nummer 10 (§ 75a Absatz 3 VwVfG)

Artikel 11 Nummer 10 § 75a Absatz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Erheblich nachteilig kann sich auswirken, dass für die Entscheidung über die Verlängerung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 75a Absatz 3 VwVfG die Vorschriften für den Planfeststellungsbeschluss Anwendung finden. Denn hierdurch dürfte eine materiellrechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung erforderlich werden, die bisher ausdrücklich nicht notwendig gewesen ist. Eine entsprechende Regelung enthielten bisher weder das VwVfG noch die Fachgesetze. In den Planfeststellungsrichtlinien zum FStrG wurde vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass „der materielle Inhalt des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu überprüfen ist.“ Dies ist auch richtig und sinnvoll, da es nicht um eine weitere Optimierung der Planung innerhalb des Verfahrens geht, sondern ein bereits erlangtes Baurecht lediglich zeitlich fortgeschrieben werden soll, weil es für die Umsetzung des Vorhabens erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund stellte eine entsprechende Gesetzesänderung eine deutliche Verschärfung der bisherigen Regelung zur Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen dar. Die Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen wird erschwert und verlängert, da das Ergebnis einer materiell-rechtlichen Prüfung nach Ablauf von mindestens zehn Jahren seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht voraussehbar ist. Denn in dieser Zeit können sich sowohl tatsächliche als auch rechtliche Änderungen ergeben haben, die auf die materiell-rechtliche Zulässigkeit im Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung Einfluss haben können. Häufig wird hier zwangsläufig in eine Änderungs- und -Aktualisierungskaskade eintreten, die vom Umfang her an die Neuaufstellung entsprechender Planunterlagen heranreichen kann.

102. Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 – neu – UVPG), Nummer 18 (Nummer 14.11.1 – neu – Anlage 1 zum UVPG)

Artikel 12 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 4 § 14a Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach der Angabe „14.11“ ist die Angabe „ , 14.11.1“ einzufügen.

bb) In Nummer 10 ist die Angabe „Anlage.“ durch die Angabe „Anlage,“ zu ersetzen.

cc) Nach Nummer 10 ist die folgende Nummer 11 einzufügen:

„11. der Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen mit den dazugehörigen Bahnanlagen, sofern diese in weit überwiegendem Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht.“

b) Nach Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c ist der folgende Buchstabe c1 einzufügen:

„c1) Nach Nummer 14.11 wird die folgende Nummer 14.11.1 eingefügt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„14.11.1	Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Bahnanlagen, sofern diese in weit überwiegendem Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht.“		

Begründung:

Die vorgeschlagenen Änderungen sehen die Befreiung von Straßenbahnvorhaben gemäß § 4 Absatz 1 PBefG von der Umweltverträglichkeitsprüfung in bestimmten Fällen vor. Eine Befreiung des Baus von Straßenbahnen von der UVP-Pflicht erscheint sachgerecht, sofern das Vorhaben in weit überwiegendem Maß (über 90 Prozent) in bereits vollversiegelten Flächen (z. B. Straßenverkehrsflächen) realisiert wird und im Zuge dessen in der Gesamtbilanz eine Entsiegelung erfolgt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient nach dem UVPG der frühzeitigen Ermittlung, Beschreibung und Bewertung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen eines Vorhabens. Voraussetzung für die UVP-Pflicht ist daher, dass solche erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zumindest potenziell zu erwarten sind. Bei Straßenbahnvorhaben, die in bestehende, nahezu vollständig versiegelte Verkehrsflächen integriert werden und zugleich mit einer Entsiegelung verbunden sind, ist dies regelmäßig nicht der Fall. Vollversiegelte Flächen weisen bereits vor Durchführung des Vorhabens eine erhebliche Vorbelastung auf. Natürliche Bodenfunktionen, insbesondere die Versickerungsfähigkeit, die Bodenfauna sowie klimatische Ausgleichsfunktionen, sind in diesen Bereichen regelmäßig bereits vollständig beeinträchtigt oder aufgehoben. Der Einbau von Straßenbahnanlagen führt in solchen Konstellationen nicht zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme bislang unberührter Natur- oder Freiflächen. Vielmehr wird durch die Entsiegelung eine ökologische Aufwertung erzielt, indem Bodenfunktionen zumindest teilweise wiederhergestellt werden und positive Effekte auf das Stadtklima entstehen (z. B. durch begrünte Gleise).

Damit kehrt sich der typische Prüfmaßstab der UVP faktisch um: Anstelle einer erheblichen Verschlechterung der Umweltbedingungen ist eine Verbesserung des Umweltzustands zu erwarten. Eine UVP, die primär auf die Vermeidung oder Minderung negativer Auswirkungen ausgerichtet ist, entfaltet in solchen Fällen keinen zusätzlichen Erkenntnis- oder Schutzgewinn. Die Durchführung eines umfassenden Prüfverfahrens steht daher nicht im Einklang mit dem Zweck des UVPG.

Hinzu kommt der übergeordnete umwelt- und verkehrspolitische Kontext. Straßenbahnen sind ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität. Sie tragen zur Verlagerung des Ver-

kehr vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund bei und leisten damit einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärmemissionen. Vorhaben, die diese Effekte ermöglichen und zugleich mit einer Entseigelung einhergehen, stehen in einem besonderen Einklang mit den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes. Eine UVP-Pflicht kann in diesen Fällen als Hürde wirken, die umweltpolitisch erwünschte Entwicklungen verzögert oder erschwert.

Aus verfahrensökonomischer Sicht ist zudem zu berücksichtigen, dass UVP-Verfahren mit einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand für Vorhabenträger und Behörden verbunden sind. Dieser Aufwand steht bei Vorhaben ohne relevante nachteilige Umweltauswirkungen in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Eine Befreiung würde zu einer spürbaren Beschleunigung der Verfahren führen und zugleich Verwaltungskapazitäten freisetzen, die für tatsächlich konfliktträchtige Vorhaben benötigt werden.

103. Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Nummer 1, 10, 11 – neu –, 12 – neu – UVPG)

Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 1 ist nach der Angabe „Naturkatastrophe“ die Angabe „oder einer Havarie“ einzufügen.

b) In Nummer 10 ist die Angabe „Anlage.“ durch die Angabe „Anlage,“ zu ersetzen.

c) Nach Nummer 10 sind die folgenden Nummern 11 und 12 einzufügen:

„11. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen, einschließlich der Errichtung, Änderung oder Erhöhung von Lärmschutzwänden, unabhängig davon, ob diese im Rahmen der Lärmsanierung oder aus anderen Anlässen erfolgen,

12. die Erweiterung einer bestehenden Bahnstrecke um ein zusätzliches Gleis einschließlich der hierfür erforderlichen Anpassungen der Eisenbahnbetriebsanlagen sowie der Elektrifizierung.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf schafft bisher nicht die möglichen und bereits vorgeschlagenen Erleichterungen im Umweltverträglichkeitsrecht. Ausnahmen von der UVP-Pflicht sind lediglich für bestimmte Schienenbaumaßnahmen vorgesehen sowie für einzelne Vorhaben nach Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie des Bundesverteidigungsministeriums. Welche konkreten Vorhaben hierunter gefasst werden sollen oder können, ist unklar. Wichtige Projektgruppen, die insbesondere auch für die Länder im Fokus stehen, wie z. B. der Brückenersatzbau, erfahren keine systematischen Erleichterungen im Hinblick auf die Vorschriften über die UVP.

104. Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Nummer 2 UVPG)

In Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 1 Nummer 2 ist die Angabe „auf einer Länge bis 60 Kilometer“ zu streichen.

Begründung:

Im vorgesehenen § 14a Absatz 1 Nummer 2 UVPG soll nur dann von einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene abgesehen werden können, wenn die Bahnstrecke nicht länger als 60 Kilometer ist. Eine naturschutzrechtliche Begründung für die „60-Kilometer-Grenze“ ist der Begründung zum Gesetzentwurf nicht zu entnehmen. In der Begründung wird vielmehr zutreffend allgemein ausgeführt, dass die Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung als gering einzustufen seien. Das gelte insbesondere in Bezug auf die mit einer nachträglichen Elektrifizierung verbundene Flächeninanspruchnahme sowie baubedingte Lärmemissionen. Dem Kollisionsrisiko mit Vögeln könne nach der Entwurfsbegründung – ohne eine Umweltverträglichkeitsprüfung – mit naturschutzrechtlichen Vorgaben Rechnung getragen werden.

Warum diese zutreffenden Begründungen bei Elektrifizierungsvorhaben für vorhandene Strecken mit einer Länge über 60 Kilometer nicht auch greifen, lässt die Begründung offen.

Im Freistaat Sachsen beispielsweise gibt es drei in Planung befindliche Elektrifizierungsvorhaben vorhandener Bahnstrecken, die eine längere Strecke betreffen und die von herausragender – auch internationaler – verkehrlicher Bedeutung sind. Beim Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben Leipzig – Geithain Chemnitz beträgt die zu elektrifizierende Strecke insgesamt 81 Kilometer, beim Vorhaben (Berlin –) Cottbus – Görlitz 94 Kilometer, beim Vorhaben Dresden – Bautzen – Görlitz 103 Kilometer. Sie sollen Elektrifizierungslücken im sächsischen Fernverkehrsnetz schließen.

Es ist keine nachvollziehbare naturschutzrechtliche Begründung ersichtlich, warum nicht auch bei diesen Strecken mit den in der Entwurfsbegründung dargelegten Argumenten auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

105. Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 2 Nummer 2 UVPG)

In Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 2 Nummer 2 ist die Angabe „oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage“ zu streichen.

Begründung:

Es ist unverständlich, warum eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme für intermodale Umschlaganlagen/Terminals ab 5.000 Quadratmeter im Sinne einer standortbezogenen Vorprüfung „Umweltrelevanz“ haben soll; denn eine Flächenreduktion wirkt sich grundsätzlich positiv auf alle Umweltschutzgüter aus.

106. Zu Artikel 12 Nummer 5 (§ 14e Absatz 2 UVPG)

- a) Der Bundesrat hält eine Klarstellung für erforderlich, nach der die Anwendung des geplanten § 14e Absatz 2 UVPG nicht nur im Zusammenhang mit der Abmilderung der Auswirkungen einer bevorstehenden Naturkatastrophe, sondern insbesondere auch zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Naturkatastrophe in Betracht kommt.
- b) Der Bundesrat hält die Aufnahme eine Befreiung von dringlichen Hang- und Felsicherungsmaßnahmen von den Vorschriften der des UVPG ohne Antragserfordernis für erforderlich.

Begründung:

In Zukunft ist aufgrund der Folgen des Klimawandels insbesondere in den Mittel- und Hochgebirgslagen vermehrt mit Hangrutschungen und Felsstürzen zu rechnen. Hier bedarf es eines zügigen Handelns der Bau- lastträger – sowohl präventiv als auch bei der Bewältigung eingetretener Ereignisse. Häufig wird ein zügiges Einschreiten aber durch das aufwendige Verfahren der UVP verhindert. Hier besteht dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

107. Zu Artikel 12 Nummer 5 (§ 14e Absatz 6 Satz 1 UVPG)

In Artikel 12 § 14e Absatz 6 Satz 1 ist die Angabe „folgende Informationen“ zu streichen.

Begründung:

Die Streichung sollte aus sprachlichen Gründen erfolgen.

108. Zu Artikel 12 Nummer 9 (§ 21 Absatz 3 – neu – UVPG)

Nach Artikel 12 Nummer 9 § 21 Absatz 2 ist der folgende Absatz 3 einzufügen:

„(3) Die Äußerungsfrist gilt auch für solche Einwendungen, die sich nicht auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens beziehen.“

Begründung:

Mit der neuen Fassung des UVPG entfällt Absatz 5 des derzeitigen § 21 UVPG. Damit würden parallel zwei Äußerungsfristen laufen für Inhalte, die regelmäßig in demselben Schriftstück vorgetragen werden. Deshalb sollte Absatz 3 in § 21 UVPG-E eingefügt werden.

109. Zu Artikel 12 Nummer 9 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die mit dem Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verfolgte Zielsetzung, im Sinne der Entbürokratisierung und Verfahrenserleichterung die bisher in den jeweiligen Fachplanungsgesetzen enthaltenen Verfahrensregelungen zu vereinheitlichen und im Verwaltungsverfahrensgesetz zu bündeln.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass die bisher aufgrund europarechtlicher Vorgaben bestehenden unterschiedlichen Fristenläufe für die Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen bei der UVP-Pflicht unterliegenden Vorhaben nach § 21 Absatz 2 UVPG in der geltenden Fassung und nach § 73 Absatz 4 VwVfG die Durchführung der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren verkompliziert und das Risiko von Verfahrensfehlern erhöht hat.
- c) Im Sinne des mit dem Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verfolgten Ziels der Entbürokratisierung und Verfahrenserleichterung bittet der Bundesrat daher zu prüfen, ob die im vorliegenden Gesetzentwurf weiterhin vorgesehenen unterschiedlichen Fristenläufe nach § 73 Absatz 2 VwVfG-E und § 21 Absatz 1 UVPG-E unter Beachtung des Europarechts vereinheitlicht werden können.

Begründung:

Der neue § 73 Absatz 2 sieht nunmehr eine Einwendungs-/Stellungnahmefrist von sechs Wochen ab Auslegung des Plans vor (vorher zwei Wochen nach Ablauf der einmonatigen Auslegungsfrist).

Aufgrund der Vorgaben des Artikels 6 Absatz 7 der Richtlinie 2014/52/EU („UVP-Richtlinie“ der EU), der eine „Konsultationsfrist“ von mindestens 30 Tagen vorschreibt, ist bisher in § 21 Absatz 2 UVPG abweichend von der Frist des § 73 Absatz 4 VwVfG eine längere Einwendungs- bzw.- Stellungnahmefrist von einem Monat nach Beendigung der Auslegung geregelt.

Aufgrund der Änderung der Systematik der Berechnung der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist im VwVfG (insgesamt sechs Wochen nach Beginn der Auslegung) bietet sich nunmehr möglicherweise die Möglichkeit, die Fristabläufe im VwVfG und UVPG wieder zu vereinheitlichen. Es wäre daher zu prüfen, ob die nunmehr neu im VwVfG vorgesehene sechswöchige Frist für Einsichtnahme und Einwendungen/Stellungnahmen nicht ausreichend ist, um die europarechtlichen Vorgaben einer 30-tägigen Konsultation der Öffentlichkeit zu erfüllen, sodass eine Sonderregelung in § 21 Absatz 1 UVPG-E entbehrlich wäre. Die Möglichkeit einer Streichung wäre aus Gründen der Rechtsklarheit und Verfahrensvereinfachung eindeutig zu begrüßen.

110. Zu Artikel 12 Nummer 15a – neu – (§ 65 Absatz 2 Satz 3 UVPG)

Nach Artikel 12 Nummer 15 ist die folgende Nummer 15a einzufügen:

„15a. In § 65 Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.“

Begründung:

Die Änderung des Verweises in § 65 Absatz 2 Satz 3 UVPG auf das VwVfG ist eine notwendige Folgeänderung zu den geplanten Regelungen der §§ 74 bis 74b VwVfG. Die Bestimmungen über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung finden sich künftig in § 74b VwVfG.

111. Zu Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c₁ – neu – (Anlage 1 Nummer 14.11 UVPG)

Nach Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c ist der folgende Buchstabe c₁ einzufügen:

„c₁) In der Tabelle zu Nummer 14.11 wird in der Spalte Vorhaben die Angabe „jeweils mit den dazugehörenden Betriebsanlagen“ gestrichen.“

Begründung:

Damit die geplante Änderung in Artikel 15 (§ 28 PBefG – Privilegierung von bestimmten Vorhaben wie der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen) auch systematisch konsequent zum Tragen kommt und auch nicht hinter der bisherigen Rechtslage zurücksteht, müsste folgerichtig auch in Anlage 1 zum UVPG die Nummer 14.11 in obigem Sinne geändert werden.

112. Zu Artikel 12 allgemein

- a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, an welchen Stellen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) über die Anforderungen nach EU-Recht hinausgeht.
- b) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob systematisch uneinheitliche Festlegungen zur Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht im UVPG künftig vermieden werden können.

Begründung:

Im Gesetzentwurf wurde nicht das volle Maß an Beschleunigungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Es geht nicht hervor, dass abschließend geprüft wurde, an welchen Stellen das UVPG über die Anforderungen nach EU-Recht hinausgeht (Gold-Plating). Eine solche Prüfung ist jedoch für das maximale Maß der Verfahrensbeschleunigung unerlässlich.

Ferner sollte in den Anlagen systematisch geregelt werden, wann eine Umweltverträglichkeitsprüfung, eine Vorprüfung im Einzelfall beim Neubau oder einer Änderung erforderlich ist. Es sollte davon abgesehen werden, dass an systematisch unerwarteter Stelle Einzelfallregelungen, wie bspw. in §§ 14c und 14d UVPG, getroffen werden. Solche Regelungen erschweren die Gesetzesanwendung.

113. Zu Artikel 12 allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob ein Verzicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch bei der Elektrifizierung neuer Bahnstrecken möglich ist, insbesondere bei der Elektrifizierung eines zweiten Gleises.

Begründung:

Für einen möglichst weitreichenden Verzicht der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Elektrifizierungsmaßnahmen spricht auch der Umstand, dass die Elektrifizierung von Bahnstrecken eine unverzichtbare Grundvoraussetzung für den angestrebten nachhaltigen, CO₂-freien Schienenverkehr ist. Dieser kommt der gesamten Umwelt zu Gute und überragt stets die mit einer Elektrifizierung einhergehenden geringen Umwelteintrübnisse. Folglich wird gebeten zu prüfen, ob ein Verzicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch

bei der Elektrifizierung neuer Bahnstrecken möglich ist, insbesondere bei der Elektrifizierung eines zweiten Gleises.

114. Zu Artikel 12a – neu – (§ 246 Absatz 5a – neu – BauGB)

Nach Artikel 12 ist der folgende Artikel 12a einzufügen:

„Artikel 12a

Änderung des Baugesetzbuches

Das Baugesetzbuch vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 246 Absatz 5 wird der folgende Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Die Länder können mit Zustimmung der jeweils betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände bestimmen, dass für bestimmte Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung § 38 auch ohne die Beschränkung auf Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gilt.“

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung folgt den einstimmigen Beschlüssen der Verkehrs- und der Bauministerkonferenz vom letzten Jahr, das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB auch auf Vorhaben ohne überörtliche Bedeutung zu erweitern.

Das mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verfolgte Ziel eines bedarfsgerechten Ausbaus und Erhalts der Verkehrs- und Energieinfrastruktur wird verwirklicht, indem Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich vereinfacht und effizienter ausgestaltet werden. Die enge Auslegung des Fachplanungsprivilegs in § 38 BauGB ist einer der Gründe dafür, dass sich beispielsweise die Planung und Realisierung streckenförmiger Infrastrukturprojekte nach dem Personenbeförderungsgesetz aufgrund langwieriger Prozesse verzögern. Denn bestimmte Vorhaben, für die ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, können nur planfestgestellt werden, wenn sie den bauplanungsrechtlichen Vorschriften entsprechen, das heißt insbesondere den Festsetzungen von Bebauungsplänen nicht widersprechen, Ausnahmen oder Befreiungen nach § 31 BauGB zugelassen werden können beziehungsweise sie nach §§ 34 und 35 BauGB zulässig sind. Dies hat zur Folge, dass beim Bau einer neuen U-Bahnlinie eine Vielzahl von Bebauungsplänen geändert oder aufgestellt werden müssen. Diese vorlaufenden Bauleitplanverfahren bergen erhebliche Rechtsrisiken für die Planfeststellung und verzögern die Schaffung von Baurechten zur Schaffung moderner Infrastruktur.

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist die Vermeidung unnötiger Bauleitplanverfahren beziehungsweise der Dopplung der Abwägung städtebaulicher Belange sowohl im Bebauungsplan- als auch im Planfeststellungsverfahren. Die sich daraus ergebenden Verzögerungen und Verwirklichungsrisiken für das jeweilige Infrastrukturvorhaben (Dauer der Bauleitplanverfahren, gerichtliche Prüfung im Wege der Normenkontrolle) stehen im Widerspruch zu diesem Gesetzentwurf und dem Aspekt der Planungsvereinfachung und -beschleunigung. Planungs- und Genehmigungsverfahren dürfen nicht nur im formellen Recht angepasst werden, sondern müssen auch hinsichtlich der materiell-rechtlichen Anforderungen der Fachgesetze effizienter ausgestaltet werden.

115. Zu Artikel 13 Nummer 1a – neu – (§ 9 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2a – neu –, Satz 5a – neu – ROG)

Nach Artikel 13 Nummer 1 ist die folgende Nummer 1a einzufügen:

,1a. § 9 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 4 Nummer 2 wird die folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a. die Stellungnahmen in dem von der planaufstellenden Stelle vorgegebenen verkehrüblichen Format zu übermitteln sind,“

b) Nach Satz 5 wird der folgende Satz eingefügt:

„Das Recht auf andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten steht nur natürlichen Personen des Privatrechts auf individuell begründetes Verlangen zu.“ ‘

Begründung:

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommene weitgehende Digitalisierung des Beteiligungsverfahrens sollte als Wertungsmodell auch auf das Raumordnungsrecht übertragen werden. Ziel ist hierbei verfahrensangepasst die Bestimmungen für das Aufstellungsverfahren bei Raumordnungsplänen in § 9 ROG in der Weise zu ändern, dass die digitale Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Beteiligungsstufen verbindlich festgeschrieben wird. Dies ist auf Grund der bisherigen Planungserfahrungen auch eine wichtige Voraussetzung für die Planungsbeschleunigung. Diese Verpflichtung soll künftig für alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts gelten. Lediglich bei natürlichen Personen des Privatrechts im Sinne der §§ 1 ff. BGB verbleibt das Recht auf andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten. Diese steht den natürlichen Personen des Privatrechts jedoch künftig nur noch auf individuell begründetes Verlangen zu.

Die Änderung sollte bereits im laufenden Gesetzgebungsverfahren zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz vorgenommen werden, um im Hinblick auf bereits laufende Aufstellungsverfahren von Raumordnungsplänen ein zeitnahes Inkrafttreten der Regelung zu erreichen und hierdurch Beschleunigungseffekte bei laufenden Planverfahren zu erzielen.

116. Zu Artikel 13 Nummer 2 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 ROG)

In Artikel 13 Nummer 2 § 16 Absatz 2 Satz 3 ist die Angabe „Schienenwege des Bundes“ durch die Angabe „Eisenbahninfrastrukturen, Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und Seilbahnen mit Ausnahme der Sesselbahnen und Schleppaufzüge“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Bereich Schiene sollte die Raumverträglichkeitsprüfung nicht nur an den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) entfallen. Vielmehr sollten alle Eisenbahninfrastrukturen losgelöst von der Betreiber-schaft davon profitieren können, dass eine Raumverträglichkeitsprüfung im Regelfall entfallen soll. Sinnvoll wäre es überdies, dass auch Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und bestimmte Seilbahnen hier einbezogen werden. Über § 16 Absatz 2 Satz 4 ROG bleibt gewährleistet, dass im Einzelfall doch eine Raumverträglichkeitsprüfung stattfindet.

117. Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a (§ 28 Absatz 1a PBefG)

Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a ist durch den folgenden Buchstaben a zu ersetzen:

,a) Absatz 1a wird durch den folgenden Absatz 1a ersetzt:

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Straßenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; Gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung, einer Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung, der Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur notwendigen Energieanlagen,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Straßenbahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung, die Verlängerung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung, insbesondere zur Herstellung der Barrierefreiheit, und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
8. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standortsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
9. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer-, Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
10. Änderungen von Bahnstromleitungen,
11. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
12. die Änderungen von Durchlässen,
13. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen,
14. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
15. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Metern (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
16. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 16 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbeson-

dere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 16 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt. Im Zweifel bestimmt die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers, ob eine baurechtliche Verfahrensfreiheit nach Satz 1 und 2 statthaft ist. Sie gibt Auskunft über die Notwendigkeit etwaiger landesrechtlicher Verfahren nach Satz 4, Halbsatz 2. Ungeachtet dessen hat sich der Unternehmer vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Unternehmer bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und aufgrund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der jeweils geltenden Fassung erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

Begründung:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 28 PBefG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt, leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Straßenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern sinnvoll ergänzt. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden. Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Klein-Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotenzial beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist, und die auch der Konzentrationswirkung bedürfen. Dies schafft personelle Kapazitäten bei den Planfeststellungsbehörden und die Konzentration auf wirklich wesentliche Fälle.

Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum PBefG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

118. Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 1 PBefG)

In Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 1 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmigungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

119. Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 11 – neu – PBefG)

Nach Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 10 ist der folgende Satz einzufügen:

„§ 29 Absatz 5 Satz 3 bis 5 und Absatz 6 gelten entsprechend.“

Begründung:

Die Norm zur vorläufigen Anordnung soll im Allgemeinen Eisenbahngesetz (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b), Bundesfernstraßengesetz (Artikel 4 Nummer 12), Bundeswasserstraßengesetz (Artikel 6 Nummer 5 Buchstabe a) und im Personenbeförderungsgesetz (Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d) neu und gleichlautend geregelt werden. Zusätzlich soll teilweise ein Verweis auf die jeweiligen Regelungen zum Rechtsbehelf aufgenommen werden: In § 18 Absatz 2 AEG-E wird auf § 18e verwiesen, in § 17 Absatz 2 FStrG-E auf § 17e und in § 14 Absatz 2 WaStrG-E auf § 14e. Diese speziellen Vorschriften legen für das jeweilige Planfeststellungsverfahren besondere Fristen fest, die sich von den allgemeinen Verfahrensvorschriften unterscheiden. Zweck dieser Vorschriften ist die Beschleunigung des Verfahrensablaufs.

Lediglich bei der vorläufigen Anordnung im PBefG-E fehlt es an einem Verweis auf die besonderen Regelungen zum Rechtsbehelf. Zur Klarstellung und Gewährleistung der Rechtssicherheit sollte, entsprechend der Vorgehensweise in den übrigen Gesetzen, auch im künftigen § 28 Absatz 3a PBefG auf die einschlägige Norm verwiesen werden. Dies wird mit dem obigen Antrag korrigiert.

120. Zu Artikel 15 Nummer 5 (§ 29 PBefG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob auch in § 29 PBefG (Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen) sowie gegebenenfalls in weitere Fachplanungsgesetze eine § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E entsprechende Regelung aufgenommen werden sollte.

Begründung:

In § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E wird jeweils für zwei Fallgruppen geregelt, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Bundesverkehrswege Sofortvollzug besteht (vgl. § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO), abweichen kann: Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, kann der Sofortvollzug nicht ausgesetzt werden.

Soweit es den Gesichtspunkt einer Verzögerung des Baubeginns betrifft, dürfte Hintergrund für die beabsichtigten Neuregelungen die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach an der sofortigen Vollziehbarkeit bzw. Vollziehung eines planfestgestellten Vorhabens kein überwiegendes öffentliches Interesse besteht, wenn bauliche Vollzugsmaßnahmen für einen längeren Zeitraum nicht absehbar sind (vgl. BVerwG, Beschl. v. 01.03.2012 – 9 VR 7.11 –, juris Rn. 6, und Beschl. v. 13.06.2013 – 9 VR 3.13 –, juris Rn. 3), sein.

Im Hinblick auf das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel der weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sind die Neuregelungen grundsätzlich nachvollziehbar. Nicht ohne weiteres ersichtlich ist allerdings, weshalb eine § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E entsprechende Regelung nicht auch für Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen (§ 29 PBefG-E) – und auch nicht im weiteren Fachplanungsrecht (vgl. z. B. § 43e Absatz 1 EnWG) – vorgesehen ist. Der Gesetzentwurf beantwortet diese Frage nicht. Dass dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 18e Absatz 2 und 3), dem Bundesfernstraßengesetz (§ 17e Absatz 2 und 3) sowie dem Bundeswasserstraßengesetz (§ 14e Absatz 2 und 3) entsprechende Bestimmungen für die Einlegung und Begründung verwaltungsgerichtlicher Rechtsbehelfe in § 29 PBefG-E enthalten sind (Absatz 5 und 6), lässt darauf schließen, dass in diesem Bereich ebenfalls ein Bedarf für verfahrens- bzw. prozessbeschleunigende Regelungen besteht.

121. Zu Artikel 16 (§ 9 Absatz 1 Satz 3 AtG)

In Artikel 16 ist die Angabe „§ 9“ durch die Angabe „§ 9b“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf enthält einen redaktionellen Fehler. Es soll § 9b Absatz 1 Satz 3 des Atomgesetzes ersetzt und damit an die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes angepasst werden. Der Rechtsänderungsbefehl liefe ansonsten ins Leere und hätte keine inhaltlichen Auswirkungen, da § 9 Absatz 1 Atomgesetz keinen Satz 3 enthält.

122. Zu Artikel 17 Nummer 2 – neu – (§ 35a – neu – KrWG)

Artikel 17 ist durch den folgenden Artikel 17 zu ersetzen:

„Artikel 17

Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Absatz 3 Satz 1 wird <... weiter wie Vorlage ...>.
2. Nach § 35 wird der folgende § 35a eingefügt:

„§ 35a

Projektmanager

(1) Die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde kann in jeder Stufe des Verfahrens einen Dritten als Projektmanager, der als Verwaltungshelfer beschäftigt werden kann, mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten beauftragen. Sie soll einen Projektmanager nach Satz 1 auf Antrag des Vorhabenträgers beauftragen. Dies kann insbesondere folgende Verfahrensschritte umfassen:

1. Die Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. die Fristenkontrolle,
3. die Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. das Qualitätsmanagement der Anträge und Unterlagen der Vorhabenträger,
5. die erste Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. die organisatorische Vorbereitung eines Erörterungstermins,
7. die Leitung des Erörterungstermins,
8. den Entwurf der Niederschrift,
9. den Entwurf der Entscheidung nach § 36 KrWG sowie
10. die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen.

(2) Die Entscheidung nach § 36 KrWG trifft allein die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde.

(3) Stimmt der Träger des Vorhabens zu, kann die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde bei der Beauftragung des Projektmanagers mit diesem vereinbaren, dass die Zahlungspflicht unmittelbar zwischen Vorhabenträger und Projektmanager entsteht und eine Abrechnung zwischen diesen erfolgt. Der Projektmanager ist verpflichtet, die Abrechnungssunterlagen ebenfalls der Genehmigungsbehörde zu übermitteln. Die Genehmigungsbehörde prüft, ob die vom Projektmanager abgerechneten Leistungen dem jeweiligen Auftrag entsprechen, und teilt dem Vorhabenträger das Ergebnis dieser Prüfung unverzüglich mit.“

Begründung:

Die Einführung eines Projektmanagers analog der rechtlichen Vorgaben im Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht soll dazu beitragen die langen Laufzeiten von Genehmigungen für eine Deponie, ihre Änderung oder Erweiterung zu beschleunigen, um zeitnah benötigten Deponieraum realisieren zu können. Die Nutzung von Projektmanagern nach § 2b der 9. BImSchV zeigt in Abhängigkeit der Qualität solcher Projektmanager und der Zusammenarbeit zwischen diesen, dem Vorhabenträger und der Zulassungsbehörde positive Auswirkungen auf diese Genehmigungsverfahren im Hinblick auf die Vorlaufzeit, z. B. bis zur Vollständigkeit der Antragsunterlagen, als auch im Verfahren insgesamt.

Sie ist als „Kann“-Bestimmung aufzunehmen, um der Genehmigungsbehörde das notwendige Ermessen zum Einsatz solcher Projektmanager zu gewähren. Stellt der Vorhabenträger jedoch einen Antrag auf Beauftragung eines Projektmanagers, so soll die Behörde diesen auch beauftragen.

123. Zu Artikel 17 Nummer 2 – neu – (§ 37 KrWG)⁹

Artikel 17 ist durch den folgenden Artikel 17 zu ersetzen:

„Artikel 17

Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Absatz 3 Satz 1 wird <... weiter wie Vorlage ...>.
2. § 37 wird durch den folgenden § 37 ersetzt:

„§ 37

Zulassung des vorzeitigen Beginns

(1) In einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben nach § 35 Absatz 2 kann die für die Feststellung des Plans oder für die Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde vorläufig zulassen, dass bereits vor Feststellung des Plans oder der Erteilung der Plangenehmigung in Teilen mit der Errichtung oder Änderung der Anlage einschließlich der Vorarbeiten begonnen wird, wenn

1. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Gebietskörperschaften mit einer Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden kann,
2. der Vorhabenträger ein berechtigtes oder ein öffentliches Interesse an der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns darlegt,
3. der Vorhabenträger nur Maßnahmen durchführt, die reversibel sind,
4. der Vorhabenträger über die für die Maßnahmen notwendigen privaten Rechte verfügt und

⁹ Bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 122 redaktionell zusammenzuführen.

5. der Vorhabenträger sich verpflichtet,
 - a) alle Schäden zu ersetzen, die bis zur Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durch die Maßnahmen verursacht worden sind, und
 - b) sofern kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Satz 1 Nummer 1 findet auf Antrag des Antragstellers keine Anwendung in Verfahren zur Erteilung

1. einer Planfeststellung oder Plangenehmigung für eine Deponie auf einem bereits bestehenden Standort,
2. einer Änderungsgenehmigung.

In den Fällen des Satzes 2 dürfen die für die beantragten vorläufigen Maßnahmen relevanten Vorschriften dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften sowie sonstige für die beantragten vorläufigen Maßnahmen relevante öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der vorzeitigen Zulassung nicht entgegenstehen.

Ausnahmsweise können irreversible Maßnahmen zugelassen werden, wenn sie nur wirtschaftliche Schäden verursachen und für diese Schäden eine Entschädigung in Geld geleistet wird. Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Vorhabenträgers und unter dem Vorbehalt des Widerrufs.

(2) Die für die Feststellung des Plans oder für die Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde kann die Leistung einer Sicherheit verlangen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der Verpflichtungen des Vorhabenträgers nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und Satz 2 zu sichern. Soweit die zugelassenen Maßnahmen durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Behörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wurde.

(3) Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist den Beteiligten zuzustellen.

(4) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns haben keine aufschiebende Wirkung.“

Begründung:

Zur Beschleunigung der Genehmigung dringend benötigter neuer Deponien bzw. der Erweiterung oder Änderung bestehender Deponien soll der im UVPG und Anlagengenehmigungsrecht nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht eingeführte vorzeitige Baubeginn als „Kann“-Bestimmung ins Kreislaufwirtschaftsgesetz aufgenommen werden.

Dies wird z. T. für den Bereich der Untersuchungen zur Feststellung der Einhaltung naturschutzrechtlicher Belange/Artenschutz erfolgreich praktiziert. Die Notwendigkeit einer Beschleunigung der Zulassungsverfahren von Deponien ist angesichts einer Laufzeit von um die 10 Jahre für die Genehmigung von Deponien offensichtlich. Die zuständige Behörde kann vorläufig zulassen, dass bereits vor der Feststellung des Plans oder der Erteilung der Plangenehmigung in Teilen mit der Errichtung oder Änderung eines Vorhabens begonnen wird, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Dazu gehört, dass entweder die Maßnahmen reversibel sind, wenn also ein im Wesentlichen gleichartiger Zustand hergestellt werden kann und die notwendigen Maßnahmen in einem angemessenen Zeitraum umgesetzt werden können.

Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Vorhabenträgers und unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Seit einer Gesetzesänderung im Jahr 2024 sind insbesondere im Rahmen der Entscheidung über den vorzeitigen Baubeginn von immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Abfallentsorgungsanlagen nach § 8a Absatz 1 Satz 2 und 3 BImSchG arbeitsintensive Prognoseprüfungen bei Änderungsgenehmigungen und Anlagen auf bereits bestehenden Standorten entbehrlich, soweit die beantragten vorläufigen Maßnahmen nicht gegen einschlägiges Recht verstoßen. Der Bau von immissionsschutzrechtlich zu genehmigenden Abfallent-

sorgungsanlagen kann somit in diesen Fällen schneller beginnen und Doppelprüfungen auf Behördenseite werden vermieden.

Die dem § 8a BImSchG ähnliche Parallelvorschrift zur Zulassung des vorzeitigen Baubeginns von Deponien nach § 37 KrWG wurde in diesem Zusammenhang im Jahr 2024 jedoch nicht geändert. Somit kann der erleichterte vorzeitige Baubeginn zwar für alle immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Abfallentsorgungsanlagen, einschließlich Abfallverbrennungsanlagen, zur Anwendung gelangen, nicht aber für Deponien. Eine Harmonisierung der Anforderungen zwischen dem BImSchG und KrWG zum vorzeitigen Baubeginn von Abfallentsorgungsanlagen soll nun hergestellt werden. Dies ist erforderlich, da abfallrechtliche Planungsverfahren für Deponien immer langwieriger und komplexer werden. Auch wenn die Deponierung in der Abfallhierarchie die letzte Stufe einnimmt, gibt es ein hohes öffentliches Interesse daran, dass für die Abfälle, deren ordnungsgemäße Entsorgung nur über eine Deponierung erfolgen kann, in Zukunft durch das Vorhalten ausreichender Deponiekapazitäten Entsorgungssicherheit gewährleistet wird. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, Grundgedanken der Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung auch auf dem Gebiet des Abfallrechts umzusetzen und wirksame verfahrensvereinfachende Regelungen für Deponieplanungen, wie hier zum erleichterten vorzeitigen Baubeginn, im Kreislaufwirtschaftsgesetz zu verankern.

124. Zu Artikel 18 Nummer 3 – neu – (Anhang 3 Tabelle 2 Nummer 3.11, 3.12, 3.21 Spalte 9 Fußnote 17 – neu – DepV)

Nach Artikel 18 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

- „3. In Anhang 3 Tabelle 2 Nummer 3.11 Chlorid, Nummer 3.12 Sulfat und Nummer 3.21 elektrische Leitfähigkeit wird jeweils in Spalte 9 nach dem Rekultivierungsschichtwert die folgende Fußnote eingefügt:

„¹⁷⁾ Bei Überschreitung des Zuordnungswertes ist die Ursache zu prüfen. Im Falle von naturbedingt erhöhter Konzentration ist eine Überschreitung des Zuordnungswertes bei Bodenmaterial oder aufbereitetem Baggergut mit Zustimmung der zuständigen Behörde im Einzelfall zulässig, wenn eine Wasserhaushaltsschicht gemäß Anhang 1 Nummer 2.3.1.1 errichtet wird.“

Begründung:

In Analogie zu den Prüfvorgaben in der Ersatzbaustoffverordnung (vgl. Anlage 1 Tabelle 3 Fußnoten 4 und 5 EBV) soll auch in der Deponieverordnung für Bodenmaterial und aufbereitetes Baggergut, welche im Rahmen des Baus von Oberflächenabdichtungssystemen zur Errichtung von Wasserhaushaltsschichten genutzt werden sollen, der Zuordnungswert für die elektrische Leitfähigkeit sowie den die Leitfähigkeit bestimmen Ionen Sulfat und Chlorid, kein Ausschlusskriterium darstellen.

Vielmehr ist unter Berücksichtigung der Ursachen für die Überschreitung der Zuordnungswerte und der jeweils gegebenen Standortbedingungen am Einsatzort eine Prüfung im Einzelfall vorzusehen. Dazu bindet die zuständige Behörde regelmäßig die zuständige Wasserbehörde ein, wodurch die besonderen Schutzinteressen im Hinblick auf Gewässer im Umfeld des Deponiestandes gewahrt werden.

Die Durchsickerung einer Wasserhaushaltsschicht ist nach den einzuhaltenden Vorgaben der Deponieverordnung (Anhang 1 Punkt 2.3.1.1) und des Bundeseinheitlichen Qualitätsstandards 7-2 (Punkt 2.3) streng begrenzt. Die Sickerwasserspende aus der Wasserhaushaltsschicht fällt bei der Verwendung von aufbereitetem Baggergut sehr gering aus. Dadurch erfolgt auch bei erhöhten Salzkonzentrationen im Sickerwasser nur ein sehr geringer Austrag von Salzen. Im Rahmen der Überwachung von Deponiestandorten in Mecklenburg-Vorpommern, auf denen vor 2009 zur Rekultivierung aufbereitetes Baggergut eingesetzt worden ist, konnte keine Durchsickerung beobachtet werden.

125. Zu Artikel 19 Absatz 1 (Inkrafttreten)

Artikel 19 Absatz 1 ist durch den folgenden Absatz 1 zu ersetzen:

„(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.“

Begründung:

Mit Blick darauf, dass ein einheitliches Verfahrensrecht durch die Konkordanz der Verwaltungsverfahrensgesetze zwischen Bund und Ländern sichergestellt wird, stellt ein sehr schnelles Inkrafttreten die Landesgesetzgeber in den Ländern, die aufgrund eigener Vollregelung die Landesverwaltungsverfahrensgesetze anpassen müssen, vor erhebliche Schwierigkeiten.

Das einheitliche Verfahrensrecht kommt auch Bürgerinnen und Bürgern sowie bei den Änderungen im Planfeststellungsrecht Unternehmen und Vorhabenträgern – insbesondere den bundesweit tätigen – zugute, da diese sich auf einheitliche Verfahren und deren einheitliche Gestaltung und Abwicklung einstellen können.

Mit Blick darauf sollte ein Inkrafttreten erst zum 1. Juli 2026 erfolgen, sodass die Länder möglichst zeitnah die gesetzlichen Änderungen in ihren Landesverwaltungsverfahrensgesetzen umsetzen können.

126. Zu Artikel 19 Absatz 2 (Inkrafttreten)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die auf Artikel 10 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes) beschränkte Inkrafttretensregelung in Artikel 19 Absatz 2 auf die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (Artikel 11) sowie die weiteren mit den Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes einhergehenden Änderungen in den vom Gesetzentwurf erfassten Gesetzen ausgedehnt wird.

Begründung:

Bisher sieht Artikel 19 Absatz 2 ein späteres Inkrafttreten nur für die Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes vor, nämlich das Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung des Gesetzes folgenden Kalendermonats.

Für die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist ein Inkrafttreten bereits am Tag nach der Verkündung, alternativ am 1. Juli 2026, vorgesehen. Ein solch „frühes“ Inkrafttreten – einen Tag nach bzw. kurz nach der Verkündung – von grundlegenden Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes entspricht nicht der üblichen Praxis. So sieht etwa der von der Bundesregierung beschlossene Entwurf eines Gesetzes für den Bürokratierückbau im Bereich des Bundesministeriums des Innern (BR-Drucksache 639/25) für die dort enthaltenen Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes in dessen Artikel 1 ein Inkrafttreten mit dem Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats vor. In der Begründung wird hierzu ausgeführt (BR-Drucksache 639/25 S. 46): „Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Artikels 1 dieses Gesetzes sechs Monate nach seiner Verkündung, damit die Länder mit vollständigen eigenen Verwaltungsverfahrensgesetzen (Vollgesetzen) Gelegenheit haben, ihre Verwaltungsverfahrensgesetze anzupassen.“ Nichts anderes gilt für die mit dem Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verbundenen Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes in Artikel 11. Ein späteres Inkrafttreten erscheint aber auch deshalb geboten, damit sich die Behörden und im Bereich der Planfeststellungsverfahren insbesondere auch die Vorhabenträger auf die neuen Regelungen vorbereiten und einstellen können. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Änderungen der §§ 27a, 27b und 30 VwVfG-E nicht nur das Planfeststellungsverfahren betreffen, sondern als allgemeine Regelungen alle Verwaltungsverfahren (im Sinne des § 9 VwVfG). Ein isoliertes späteres Inkrafttreten des Artikels 11 wäre allerdings nicht zielführend. Die Regelung des Artikels 11 muss zum selben Zeitpunkt in Kraft treten wie die Änderungen der übrigen vom Gesetzentwurf erfassten Gesetze, die mit den Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes im Zusammenhang stehen. Das Ausklammern dieser Bereiche aus den entsprechenden Gesetzen steht dem beabsichtigten Inkrafttreten dieser Gesetze im Übrigen nach Artikel 19 Absatz 1 nicht im Wege.

Eine Ausdehnung des Artikels 19 Absatz 2 um die vorgeschlagenen Änderungen aus den oben genannten Erwägungen berührt die Notwendigkeit des in Artikel 19 Absatz 2 geregelten späteren Inkrafttretens der Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes (s. Einzelbegründung zu Artikel 19 Absatz 2) nicht.

127. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt das Ziel des Gesetzentwurfs, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastruktur zu vereinfachen und zu beschleunigen. Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes bleibt aber hinter den Erwartungen zurück. Er hat vorwiegend politische und deklatorische Wirkung und wird voraussichtlich keine nennenswerte Beschleunigungswirkung entfalten. Das im Rahmen des Bund-Länder-Prozesses zur Staatsmodernisierung entwickelte Ambitionsniveau wird weit unterschritten. Aus Sicht des Bundesrates bedarf es daher über den Entwurf hinaus einer Vielzahl weiterer Regelungen und Änderungen, um zukünftig Infrastrukturmaßnahmen zügig und rechtssicher umsetzen zu können.
- b) Tatsächlich greift der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes lediglich vier der 52 Maßnahmen aus Ziffer 2 „Maßnahmen im Allgemeinen Planungs- und Baurecht“ des Bund-Länder-Prozesses zur Staatsmodernisierung auf und setzte diese um. Der Bundesrat fordert daher, die in der Föderalen Modernisierungsagenda aufgelisteten Maßnahmen weiterzuverfolgen.
- c) Maßnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung der Ersatzbaumaßnahmen (insbesondere Brücken) fehlen in dem Gesetzentwurf vollständig. Für diese Verfahren wird lediglich das besondere öffentliche Interesse anerkannt. Insoweit sieht der Bundesrat auch hier weitere Regelungen als erforderlich an.

Begründung:

Die Regelungen des Gesetzentwurfs beschränken sich überwiegend darauf, die formellen Verfahrensregeln zu ändern, die kaum zu einer Beschleunigung der Verfahren führen werden. Unter anderem werden Beteiligungsrechte weiter beschränkt bzw. erschwert. Materiell-rechtliche Änderungen werden durch den Entwurf kaum vorgenommen. Die Prüfung und Einhaltung materiell-rechtlicher Vorgaben sind jedoch die Grundlage dafür, dass die Verfahren so komplex und zeitintensiv sind und Entscheidungen lange dauern. Kürzere Fristen, das Absehen von Beteiligungsformaten und die Verlagerung von Prüfschritten in spätere Verfahren lassen die erforderlichen Prüfungen der Genehmigungsbehörden unangetastet und haben keine Auswirkung auf die Entscheidungsreife. Für eine effektive Verfahrensbeschleunigung sind daher Änderungen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen zwingend erforderlich.

Die Maßnahmen, die umgesetzt wurden, sind dem Anschein nach teilweise nicht vollständig konsequent durchdacht.

Beispiele:

So führt z. B. die kurze und praxisfremde Frist für den Abschluss der Erörterung dazu, dass entweder auf eine Erörterung verzichtet wird oder diese unvorbereitet durchgeführt wird. Dabei wird verkannt, dass die Erörterung neben einer etwaigen Befriedungsfunktion auch zu einer Vertrauensstärkung in die öffentliche Verwaltung und zur Akzeptanz bei den betroffenen Dritten und in der Öffentlichkeit beitragen kann und soll. Zudem ist eine Erörterung nicht zuletzt auch für die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde mit einem Erkenntnisgewinn und Aufklärung verbunden, die der späteren Entscheidungsphase zugutekommt. Die Planfeststellungsbehörde hat über alle nicht erledigten Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Dieser Entscheidungsprozess kann durch eine fehlende Erörterung nicht unerheblich verzögert werden und die Rechtssicherheit der Entscheidung beeinträchtigen. Da die Erörterung ohnehin – völlig zurecht – fakultativ gestellt wird, ist die darüber hinaus vorgesehene Frist für den Abschluss der Erörterung weder erforderlich noch zielführend. Diese dreimonatige Frist ist in der Praxis nicht einzuhalten bzw. ermöglicht keine vorbereitete Erörterung (keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den erhobenen Einwendungen).

Erheblich nachteilig kann sich die Neuregelung auswirken, dass für die Entscheidung über die Verlängerung eines Planfeststellungsbeschlusses die Vorschriften für den Planfeststellungsbeschluss Anwendung finden. Denn hierdurch dürfte eine materiell-rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung erforderlich werden, die bisher ausdrücklich nicht notwendig gewesen ist. Eine entsprechende Regelung fehlte bisher im VwVfG und den Fachgesetzen. In den Planfeststellungsrichtlinien zum FStrG wurde vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass „der materielle

Inhalt des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu überprüfen ist.“ Auch der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat in seiner Ausarbeitung zur Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen im Luftverkehrsrecht Folgendes festgestellt: „diese (Anm.: die Planfeststellungsbehörde) prüft jedoch nicht den materiellen Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses und nimmt auch keine neue Abwägung vor (WD 5 – 3000 – 041/20 vom 15.06.2020)“. Vor diesem Hintergrund stellt die Gesetzesänderung eine deutliche Verschärfung der bisherigen Regelung zur Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen dar.

Auch die im weiteren Gesetzentwurf enthaltenen Verfahrensregelungen werden kaum zu einer Beschleunigung der Verfahren führen.

So wird die behördliche und gerichtliche Aussetzung des Sofortvollzugs wegen verzögertem Baubeginn oder fehlenden Haushaltsmitteln für das Vorhaben ausgeschlossen. Tatsächlich führt dies jedoch nicht zu einem beschleunigten Baubeginn. Auch in der bisherigen Praxis war die Einsetzung des Sofortvollzuges möglich, sobald Haushaltsmittel zur Verfügung standen und mit dem Bau begonnen werden soll. Tatsächlich wird – dies wurde aktuell von dem amtierenden Bundesverkehrsminister nochmals bestätigt – mit dem Bau erst begonnen, wenn unanfechtbares Baurecht vorliegt. Insofern wird von der Möglichkeit des Sofortvollzuges kein Gebrauch gemacht und die hier vorgesehene gesetzliche Regelung geht ins Leere.

128. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass der Gesetzentwurf auf die Digitalisierung von Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren sowie auf einheitliche Vorgaben bei der Durchführung von Zulassungsverfahren setzt. Insbesondere elektronische Bekanntmachungen, digitale Beteiligungsformate und die Nutzung digitaler Kommunikationswege bieten Potenzial für eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren.

129. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat stellt fest, dass neben den fehlenden Kapazitäten in der Bauwirtschaft auch eine unzureichende Finanzierung die Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen hemmt. Das betrifft neben der Höhe der Haushaltsmittel, die weiterhin als unzureichend erachtet wird, auch deren Bereitstellung: Wegen der Finanzierung mehrjähriger Infrastrukturprojekte im lediglich jährlichen Haushaltsaufstellungsprozess besteht oft keine langfristige Planungssicherheit. Mittelkürzungen oder -umschichtungen im Haushaltsverfahren führen oft zu Anpassungen bei laufenden Projekten oder verzögern neue Vorhaben. Der Bundesrat hält deshalb einen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfonds für notwendig. Zumindest sollte der im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene vorgesehene Eisenbahninfrastrukturfonds zeitnah eingerichtet werden.

130. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes und das damit verbundene Ziel, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich zu steigern.
- b) Der Bundesrat erkennt an, dass vielfältige Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung erforderlich sind, um dieses Ziel zu erreichen und dass hierzu insbesondere ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen werden soll.
- c) Der Bundesrat spricht sich dafür aus, hinsichtlich der Auszahlung des Ersatzgeldes die bisherige Regelung einschließlich der sich daraus ergebenden Zuständigkeiten beizubehalten und nicht das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder einen von ihm beauftragten Dritten als Adressat der Ersatzgeldzahlungen der Vorhabenträger von Bundesvorhaben vorzusehen. Insbesondere die geübte und bewährte Praxis, die raumspezifischen Kenntnisse der Länder und hier bereits vorhandenen Strukturen sprechen für die Fortgeltung der bestehenden Regelung, was auch der Intention der Planungsbeschleunigung entgegenkommt.

131. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren oder im Rahmen der angekündigten großen Novelle des Baugesetzbuches zu prüfen, ob, in welchem Umfang und in welcher Weise im Rahmen der Bauleitplanung Ersatzzahlungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft aufgrund bestimmter Vorhaben, insbesondere solche für den Wohnungsbau, gleichrangig in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB berücksichtigt werden können.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass für bestimmte Vorhaben Ersatzzahlungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleichrangig zur Verfügung stehen (§ 15 Absatz 6a BNatSchG). Dies erfolgt in Reaktion auf die zunehmende Flächenknappheit.

Die Wohnraumschaffung und -versorgung, insbesondere in vielen urbanen Räumen, ist eine der großen Herausforderungen der Gegenwart und von besonderem öffentlichem Interesse. Der sogenannte Wohnungsbau-Turbo soll einen substanziellen Beitrag zur Bekämpfung der Wohnungsnot leisten; eine Erleichterung oder Beschleunigung nach wie vor erforderlicher Bauleitplanungen geht mit ihm aber nicht einher. In der Praxis kann sich in den besonders angespannten urbanen Räumen die Berücksichtigung der Eingriffsregelung im Rahmen der Bauleitplanung (§ 1a Absatz 3 BauGB) als ein Hemmnis darstellen, wenn geeignete Ausgleichsflächen schwer verfügbar sind.

Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltene Flexibilisierung mit einer Gleichstellung der Ersatzgeldzahlung für bestimmte Vorhaben stellt sich als erfolgversprechende Möglichkeit dar, die bei einer Übertragung auf Bauleitplanungen in bestimmten Fällen diese entweder erst ermöglichen, jedenfalls aber erheblich beschleunigen können würde.

Diese Prüfbitte schließt auch den Beschluss des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder in der föderalen Modernisierungsagenda vom 4. Dezember 2025 ein, die Vorschriften zum Naturschutz zu vereinfachen. Konkret sollen Bund und Länder bei der Bewältigung von Eingriffen in Natur und Landschaft bis zum 30. Juni 2026 im Bauplanungsrecht mehr Flexibilität schaffen und dazu die Möglichkeit einer Ausgleichs-/Ersatzgeldzahlung im Rahmen der Bauleitplanung in bestimmten Fällen einführen. Dies soll insbesondere in Konstellationen gelten, bei denen ein Ausgleich nicht vermeidbarer Eingriffe durch bauleitplanerische Festsetzungen oder vertragliche Vereinbarungen oder sonstige Maßnahmen im Sinne des § 1b Absatz 3 Satz 2 bis 4 BauGB nicht möglich ist (Zeile 110 der föderalen Modernisierungsagenda).

132. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob von den Doppelregelungen in den Fachgesetzen und im Verwaltungsverfahrensgesetz abgesehen werden kann.
- b) Der Bundesrat bittet, die Möglichkeiten
 - einer Verankerung bewährter und verallgemeinerungsfähiger Regelungen der Verfahrensbeschleunigung aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zur Schaffung eines einheitlichen und beschleunigten Verfahrensrechts für alle fachgesetzlichen Plangenehmigungs- und Planfeststellungsverfahren sowie
 - der Rückführung der in den Fachgesetzen vom VwVfG abweichenden Verfahrensregelungen zu prüfen.
- c) Der Bundesrat bittet insbesondere, die Regelungen der §§ 17a ff. Bundesfernstraßengesetz darauf zu überprüfen, ob nicht die Regelung schon im Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist beziehungsweise geregelt werden könnte und daher ein allgemeiner Verweis auf die Regelungen der §§ 72 bis 78 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz ausreichend ist.

- d) Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob eine einheitliche Regelung zu den Rechtsbehelfen in der Verwaltungsgerichtsordnung zur Verfahrensvereinfachung zielführend ist.

Begründung:

Zentrales Ziel des geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetzes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie, besonders durch Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung, deutlich zu steigern.

Die Einführung eines einheitlichen, praxisgerechten und beschleunigten Verfahrensrechts („one-for-many“) sowie die weitere Harmonisierung und Deregulierung in den einzelnen Fachgesetzen können einen wichtigen Beitrag für mehr Transparenz, Rechtssicherheit und Effizienz für Vorhabenträger, Bürger und Behörden leisten. Das VwVfG ist der zentrale Standort für Verfahrensregelungen. In diesem sollen die verallgemeinerungsfähigen Verfahrensvorschriften aus den Beschleunigungsgesetzgebungsvorhaben der letzten Jahre zusammengeführt werden, soweit sich diese Vorschriften in dem Vollzug des jeweiligen Fachverfahrens bewährt haben.

Dies hat der Freistaat Sachsen beispielsweise bereits in seiner Bundesratsinitiative „Beschleunigung und Vereinheitlichung von Planungsverfahren“ (vgl. BR- Drs. 573/25) in Nummer 3 vorgeschlagen.

Bezüglich der Prüfbitte in Buchstabe c werden folgende Regelungen aus dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung als Beispiel aufgeführt:

- Artikel 4 Nummer 11 (§ 17 FStrG)

Hier gibt es im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in etwa gleichlautende Regelungen. Da die Interessenlage immer gleich ist, würde es sich anbieten, die vorläufige Anordnung zentral im VwVfG zu treffen.

- Artikel 4 Nummer 12 (§ 17a FStrG)

Eine spezielle Regelung im FStrG ist nicht erforderlich, es genügt ein Verweis auf §§ 73 ff. VwVfG. Nach § 73b VwVfG (neu gemäß Artikel 11 Nummer 7) würde ohnehin keine Pflicht bestehen, einen Erörterungstermin durchzuführen; die Behörde kann ihn durchführen. Damit hat die Behörde das Recht, auf den Erörterungstermin zu verzichten. Dass die Durchführung informeller Beteiligungsformen zulässig ist, ist im Grunde eine Selbstverständlichkeit, und bedarf keiner Regelung. Sofern dies für erforderlich gehalten wird, kann das auch im VwVfG geregelt werden.

- Artikel 4 Nummer 13 bis 16 (§§ 17b, 17d FStrG)

Es handelt sich ebenfalls um allgemeine Regelungen, die sich in verschiedenen Fachgesetzen finden. Es sollte hierzu bis auf die Zuständigkeiten eine einheitliche Regelung im VwVfG unter den §§ 72 ff. VwVfG erfolgen.

- Einheitliche Stichtagsregelung

Ferner sollte die Einführung einer für Planungsverfahren einheitlichen und verbindlichen Stichtagsregelung (maßgebliche Sach- und Rechtslage zum frühestmöglichen Zeitpunkt) unter Beachtung verfassungs- und unionsrechtlicher Vorgaben geprüft und im VwVfG umgesetzt werden.

Zur Prüfbitte in Buchstabe d:

Die Regelungen zu den Rechtsbehelfen, wie in Artikel 4 Nummer 17 zu § 17e FStrG des Gesetzesentwurfs, befinden sich in ähnlicher Form sowohl im AEG (Artikel 1 Nummer 10), im WaStrG und im UmwRG. Auch hier würde es sich anbieten, bei weitgehend gleicher Interessenlage, eine einheitliche Regelung in der Verwaltungsgerichtsordnung zu treffen.

133. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt nachdrücklich die geplante Digitalisierung von Verfahrensschritten (z. B. öffentliche Bekanntmachung, Auslegung, Kommunikation per Datenplattform, Einwendungsmanagement und Entscheidungsveröffentlichung). Auch den Übergang zur digitalen Kommunikation als Standard- und Leitprozess.
- b) Der Bundesrat regt aus Beschleunigungsgründen jedoch an, dass die für Härtefälle vorgesehene analoge Kommunikation nicht an eine langwierige und rechtsunsichere Behördenprüfung im Einzelfall geknüpft wird. Vorzugswürdig ist es, dieses als „Option“ einfach zur Verfügung zu stellen und die Bürgerinnen und Bürger selbst entscheiden zu lassen, was für sie der einfachere und schnellere Weg ist mit der Behörde in Kontakt zu treten.
- c) Der Bundesrat ist ferner der Auffassung, dass es für schnelle Verfahren auch hinderlich ist, wenn wie bisher keine zentrale Bundes-IT-Struktur besteht. Jede Behörde soll nach dem Gesetzesentwurf ihre eigene Behördenwebseite und ihre eigene IT-Dateninfrastruktur nutzen. Das führt in der Vollzugspraxis zur Unübersichtlichkeit und einem digitalen Wildwuchs, der äußerst nutzerunfreundlich ist. Entsprechendes gilt für die Datenplattformen und die Behördenbeteiligung, die künftig verpflichtend genutzt werden sollen. Statt vieler IT-Insellösungen bedarf es einer zentralen Bundes-IT-Infrastruktur nach dem Once-only-Prinzip und nach dem Vorbild des zentralen UVP-Portals der Länder, das von 16 Ländern gemeinsam entwickelt und seither betrieben wird. Eine zentrale IT-Lösung des Bundes und deren Einbindung in die IT-Infrastruktur der Länder ist aus Beschleunigungs- und Modernisierungsgründen von großer Bedeutung und sollte zügig bereitgestellt werden.

134. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagenen Regelungen zur beschleunigten Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen auch auf die Regelungen für Magnetschwebebahnen zu erweitern sind.

Begründung:

In dem Sinne des Gesetzesentwurfs, dass alle Verkehrsträger von den Planungsrechtsmodifikationen profitieren sollen, wäre durch den Bund auch das Magnetschwebebahnplanungsgesetz (MBPIG), das aus den 90er Jahren stammt, gleichfalls anzupassen, sowie das UVPG mit zu ändern. Es ergibt keinen Sinn, bei der aktuellen GVFG-Novelle des Bundes einen neuen Fördertatbestand für Magnetschwebebahnen vorzusehen, beim betreffenden Planungsrecht aber beim alten Stand zu bleiben.

135. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren zukunftsfähig und hierzu vereinfacht, digitalisiert und effizienter ausgestaltet werden.

Der Bund unternimmt große finanzielle Anstrengungen, um die Hafeninfra- und Hafensuprastrukturen in den Ländern zu verbessern, um leistungsfähige, militärisch nutzbare maritime Logistik Hubs zu verwirklichen.

Nach Prüfung des vorliegenden Gesetzesentwurfs besteht jedoch die Sorge, dass die Erleichterungen aus dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz für die auf dieser Grundlage durchzuführenden Projekte nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Es wird daher gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob durch Änderungen die Rahmenbedingungen für die Projekte der Infrastruktur, die maßgeblich vom Bund finanziert werden, verbessert werden können.

Im Gesetzesentwurf wird geregelt, dass Unterhaltungsmaßnahmen für bundeseigene Schifffahrtsanlagen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen, im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Diese Regelung

gilt damit nicht für landeseigene Anlagen wie beispielsweise in Bremerhaven, obwohl der Bund mit der Mittelbereitstellung das überragende öffentliche Interesse an dieser Infrastruktur anerkannt hat.

Es wird daher gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob gesetzlich klargestellt werden kann, beispielsweise im Wasserhaushaltsgesetz, dass auch der Ausbau von landeseigener Hafeninfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

136. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob es generell auch des Hinweises auf das Veröffentlichungsdatum bei der elektronischen Veröffentlichung im Internet bedarf.

Begründung:

Mit der Bekanntgabe im Internet wird in verschiedenen Fällen der Lauf einer Frist in Gang gesetzt. So ist beispielsweise in der Neufassung des § 17 Absatz 2 Satz 4 des Bundesfernstraßengesetzes und des § 14 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes eine Frist von zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung im Internet geregelt, die für den Anwendenden aber nur dann bestimmbar ist, wenn bei der Veröffentlichung auch das Datum der Veröffentlichung erkennbar ist.

137. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren insbesondere im Bereich Verkehr zu steigern und so notwendige Erhaltungsmaßnahmen sowie Neu- und Ausbauten zu beschleunigen.
- b) Ebenfalls begrüßt der Bundesrat die Absicht der Bundesregierung, die Verfahrensregelungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren über die Verkehrsträger hinweg zu vereinheitlichen und zu digitalisieren. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um Prüfung, ob für eine möglichst breite Vereinheitlichung der Regelung noch weitere Anpassungen, auch zum Beispiel in bisher nicht berücksichtigten Fachgesetzen, wie dem Energiewirtschaftsgesetz, nötig sind.
- c) Der Bundesrat kritisiert, dass die Länder zum vorliegenden Gesetzentwurf unzureichend beteiligt und insbesondere nur mit einer Frist von weniger als einem Arbeitstag (Freitag 15.30 Uhr bis Montag 10 Uhr) angehört wurden. Eine frühzeitige Beteiligung der Länder hätte es ermöglicht, die praktische Expertise der in den Planungs- und Genehmigungsverfahren jeweils beteiligten Landesbehörden bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs nutzbar zu machen. Die Landesbehörden sind im Wesentlichen mit dem Vollzug der Regelungen betraut, sie sind im Besonderen an praxisgerechten Regelungen interessiert und in der Lage, entsprechende fachliche Expertise beizusteuern. Auch die Qualität der Beratungen im Bundesrat hätte durch eine frühzeitige Einbindung der Länder gesteigert werden können. Der Bundesrat weist auf die hohe Bedeutung klarer und praktisch tatsächlich vollziehbarer rechtlicher Vorgaben sowohl für die Vorhabenträger als auch die Behörden von Bund und Ländern hin und sieht in dem von Bund gewählten Vorgehen ein erhebliches Risiko, dass Vorhaben durch vermeidbare Rechtsunsicherheiten verzögert werden. Darüber hinaus stellt der Bundesrat fest, dass der Gesetzentwurf rechtsformliche und rechtssystematische Mängel aufweist. Er bedauert die seitens der Bundesregierung diesbezüglich nicht abgeschlossene Prüfung und erwartet, dass die Mängel im weiteren Gesetzgebungsverfahren beseitigt werden.
- d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unter frühzeitiger Beteiligung der Länder, Entwürfe für die im Koalitionsausschuss der Regierungsparteien am 11. Dezember 2025 bis Ende Februar 2026 angekündigten Regelungen vorzulegen, konkret zum Naturflächenbedarfsgesetz, zur Bundeskompensationsverordnung und zum Umweltrechtsbehelfsgesetz. Darüber hinaus bittet der Bundesrat um zeitnahe Vorlage der angekündigten Regelungen zu den über das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hinausgehenden Aufträgen aus der Föderalen Modernisierungsagenda.

- e) Der Bundesrat betont angesichts der hohen Bedeutung der vorzunehmenden Güterabwägung, aber auch wegen der begrenzten Haushaltsmittel und Personalkapazitäten, die Notwendigkeit einer Priorisierung der umzusetzenden Projekte. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, die Auswahl der in das überragende öffentliche Interesse gestellten Vorhaben und die Bewertung der Relevanz dieser Vorhaben für die öffentliche Sicherheit oder militärischer Aspekte anhand nachvollziehbarer Kriterien vorzunehmen. Insbesondere darf die Privilegierung bestimmter Vorhabenarten nicht dazu führen, dass die nötigen Mittel für die Realisierung anderer bedeutsamer Projekte sowie der Erhaltung der bestehenden Infrastruktur fehlen.
- f) Der Bundesrat ersucht die Bundesregierung, mit Nachdruck an einer effizienteren Gestaltung der verwaltungsinternen Abstimmungsprozesse, insbesondere im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen, mitzuwirken. Weitreichende Prüfvorbehalte mit deutlich zu niedrigen Vorlagegrenzen und daraus folgende umfangreiche Abstimmungen und Prüfungen insbesondere mit dem Bundesministerium für Verkehr sorgen immer wieder für beträchtliche Verzögerungen von Infrastrukturprojekten und sind daher dringend zurückzubauen.
- g) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die langen Realisierungszeiträume von Verkehrsinfrastrukturvorhaben insbesondere auf Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung und begrenzte Planungskapazitäten zurückzuführen sind. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten eine auskömmliche langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie die notwendige Ausstattung der Behörden mit Sach- und Personalmitteln sicherzustellen und insbesondere die Reduktion der Finanzierungsquellen zu prüfen.

138. Zum Verfahren

Der Bundesrat kritisiert die Art und Weise der Durchführung der Länder- und Verbändeanhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf deutlich. Der Referentenentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes wurde mit E-Mail vom Freitag, 12. Dezember 2025 um 15:30 Uhr in die Beteiligung gegeben. Für die Zuleitung etwaiger Stellungnahmen wurde eine Frist gesetzt bis Montag, 15. Dezember 2025 um 10:00 Uhr. Hinzu kommt, dass die Ressortbeteiligung lediglich über die Verkehrsressorts erfolgte und z. B. die Umweltressorts nicht eigenständig einbezogen wurden. Aus Sicht des Bundesrates ist kein tragfähiger Grund für eine derart kurze Stellungnahmefrist ersichtlich.