

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/22139, 19/22778, 19/23054 Nr. 6 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen**

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/22106 –

**Entwurf eines Gesetzes für ein  
Bundesfernstraßen-Baubeschleunigungsgesetz**

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm,  
Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/23131 –

**Investitionsoffensive im Infrastrukturbereich –  
Das Investitionsbeschleunigungsgesetz sinnvoll ergänzen**

## A. Problem

Zu Buchstabe a

Um die Mittel, die für Investitionen zur Verfügung stehen, schneller einsetzen zu können sowie die Wirkung vorangegangener Gesetze zur Planungsbeschleunigung zu erhöhen, sollen weitere Beschleunigungspotenziale realisiert werden.

Zu Buchstabe b

Die Initianten haben einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem ein bisher fehlendes Maßnahmengesetz für die Bundesfernstraßen nachgeholt werden solle. Der Deutsche Bundestag könne sich gemäß dem Gesetzentwurf zum Vorhabenträger und Verantwortlichen für die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Straßenverkehrsprojekte von nationaler Bedeutung machen und könne über ein Dispensrecht im Einzelfall von bestehenden Vorschriften abweichen, um dadurch unbegrenzte Alternativuntersuchungen entbehrlich zu machen und Verfahren tatsächlich zu beschleunigen. Er könne somit in klar definierten Einzelfällen Baurecht per Gesetz schaffen.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine Beschleunigungswirkung nicht ausschließlich zum Vorteil von Schienen- und Wasserstraßenprojekten erreichen solle, sondern sie gleichermaßen für Straßenbau- und Flughafeninfrastrukturprojekte erzielen solle, der die Erarbeitung der Planungsgrundlagen auf 24 Monate verkürzen solle, der die Möglichkeiten der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen umsetzen solle, der eine verbindliche und transparente Einsehbarkeit von Infrastrukturprojekten einschließlich der Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse gewährleisten solle, der eine Priorisierung der Planungskapazitäten pro Verkehrsträger entsprechend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte ermöglichen solle und der die Umsetzung von Infrastrukturprojekten unideologisch und primär nach dem Kriterium des vorteilhaftesten Kosten-Nutzen-Verhältnisses fordere.

## B. Lösung

Zu Buchstabe a

Einführung gesetzlicher Regelungen, die eine Reihe von beschleunigenden Maßnahmen beinhalten. Dazu zählen unter anderem Vereinfachungen im Raumordnungsrecht und bei der Genehmigung der Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Maßnahmen zur Beschleunigung der Gerichtsverfahren.

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

Zu Buchstabe b

**Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/22106 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP.**

Zu Buchstabe c

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/23131 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.**

### **C. Alternativen**

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen, Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu Buchstabe b

Annahme des Gesetzentwurfs.

Zu Buchstabe c

Annahme des Antrags.

### **D. Kosten**

Zu den Buchstabe a bis c

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

- aa) Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:

„aa) Nach Nummer 3 werden die folgenden Nummern 3a und 3b eingefügt:

„3a. die Errichtung, den Betrieb und die Änderung von Anlagen zur Nutzung von Windenergie an Land mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern,

3b. die Errichtung, den Betrieb und die Änderung von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen im Sinne des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes ab einer Feuerungswärmeleistung von 50 Megawatt.“

- bb) In Doppelbuchstabe ee Nummer 11 werden nach dem Wort „Wasserhaushaltsgesetzes“ die Wörter „oder nach landesrechtlichen Vorschriften“ eingefügt.

- b) In Nummer 3 Buchstabe a werden die Wörter „Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur betreffen“ durch die Wörter „Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege und Mobilfunknetze zum Gegenstand haben“ ersetzt.

- c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. Dem § 185 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) In den Ländern Berlin und Bremen treten an die Stelle der Landesstraßen im Sinne des § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 die Straßen I. Ordnung nach § 20 Nummer 1 des Berliner Straßengesetzes und die Straßen der Gruppe A nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes.“

- d) Die bisherige Nummer 7 wird Nummer 8.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „an“ die Wörter „geltendes Recht oder“ eingefügt.

- b) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Feststellung des Planes“ werden durch die Wörter „Planfeststellung oder Plangenehmigung“ ersetzt.

- bbb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,“.
- ccc) In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- ddd) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,“.
- eee) Die folgenden Nummern 5 und 6 werden angefügt:
- „5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
  6. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter.“
- bb) Satz 5 wird wie folgt gefasst:
- „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.“
- c) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:
- „2a. § 18c Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und wird diese Planergänzung oder dieses ergänzende Verfahren unverzüglich betrieben, so bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.“
- d) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
- „3. Dem § 21 werden die folgenden Absätze 8 und 9 angefügt:
- „(8) Die Absätze 1, 3 und 5 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Über die vorzeitige Besitzeinweisung nach Absatz 1 entscheidet bei Unterhaltungsmaßnahmen die Enteignungsbehörde.
  - (9) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.“

3. Nach Artikel 2 werden die folgenden Artikel 2a und 2b eingefügt:

„Artikel 2a

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

§ 17c Nummer 4 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und wird diese Planergänzung oder dieses ergänzende Verfahren unverzüglich betrieben, so bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.“

Artikel 2b

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

§ 14c Nummer 4 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 335 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und wird diese Planergänzung oder dieses ergänzende Verfahren unverzüglich betrieben, so bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.“

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Angabe zu § 14 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 14a Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen“.

- b) Nach der Angabe zu § 67 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 67a Zulassung des vorzeitigen Baubeginns“.

- b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „14.7 und 14.8“ durch die Angabe „14.7, 14.8 und 14.11“ ersetzt.
- bbb) In Nummer 4 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
- ccc) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ ersetzt.
- ddd) Folgende Nummer 6 wird angefügt:
- „6. der Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe.“
- bb) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von weniger als 15 Kilometern einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,“.
- cc) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aaa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung, soweit nicht durch Absatz 2 Nummer 1 erfasst,“.
- bbb) In Nummer 2 wird die Angabe „14.8.1“ durch die Angabe „14.8.3.1“ ersetzt.
- c) Nach Nummer 3 werden die folgenden Nummern 3a und 3b eingefügt:
- „3a. § 27 wird wie folgt geändert:
- a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:
- „(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 kann in einem Verfahren nach § 18 Absatz 2 die Öffentlichkeit in einem geeigneten Publikationsorgan über das Ergebnis des Verfahrens unterrichtet werden und das Ergebnis des Verfahrens mit Begründung und einer Information über Rechtsbehelfe kann entsprechend dem in § 19 Absatz 2 Satz 2 geregelten Verfahren öffentlich ausgelegt werden.“

3b. Nach § 67 wird folgender § 67a eingefügt:

„§ 67a

Zulassung des vorzeitigen Baubeginns

(1) In einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben nach § 65 Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage 1 Nummer 19.7 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 Rohrleitungsanlage 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
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, den früheren Zustand wiederherzustellen.

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 anliegenden Gemeinden und den Beteiligten zuzustellen.

(4) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns haben keine aufschiebende Wirkung.“

- d) In Nummer 4 Buchstabe b wird Nummer 14.8 der Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ wie folgt gefasst:

„14.8	Soweit der Bau nicht Teil des Baus eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 oder einer Bahnstromfernleitung nach Nummer 19.13 ist		
14.8.1	Bau von Gleisanschlüssen mit einer Länge bis 2 000 m		S
14.8.2	Bau von Zuführungs- und Industriestammgleisen mit einer Länge bis 3 000 m		S
14.8.3	Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, wenn diese eine Fläche		
14.8.3.1	von 5 000 m <sup>2</sup> oder mehr in Anspruch nimmt,		A
14.8.3.2	von 2 000 m <sup>2</sup> bis weniger als 5 000 m <sup>2</sup> in Anspruch nimmt.		S“.

5. In Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe d wird das Wort „sollen“ durch das Wort „können“ ersetzt.
6. Nach Artikel 6 werden die folgenden Artikel 7 bis 10 eingefügt:

#### „Artikel 7

##### Änderung des Planungssicherstellungsgesetzes

§ 1 des Planungssicherstellungsgesetzes vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 23 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
2. Folgende Nummer 24 wird angefügt:
 

„24. dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vom 22. März 2020 (BGBl. I S. 640), das durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) geändert worden ist.“

#### Artikel 8

##### Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das

zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „7. die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Verbindung mit § 18 Absatz 1a Satz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,“.

## Artikel 9

### Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung

Dem Teil I Abschnitt 2 der Anlage 1 (Gebührenverzeichnis) zur Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27. März 2008 (BGBl. I S. 546), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 17. Juni 2020 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist, wird folgende Nummer 2.19 angefügt:

„2.19	Feststellung der UVP-Pflicht auf Antrag des Vorhabenträgers, wenn keine fachplanungsrechtliche Entscheidung nachfolgt	§ 18 Abs. 1a Satz 5 AEG i. V. m. § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG	nach Zeitaufwand“.
-------	---	---	--------------------

## Artikel 10

### Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 329 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:
  - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
 

„Wird eine bestehende Betriebsanlage einer Straßenbahn erneuert, liegt nur dann eine Änderung im Sinne von Satz 1 vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird.“
  - b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:
 

„(1a) Für folgende Einzelmaßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plan genehmigung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht:

    1. Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung,
    2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Straßenbahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen,

3. der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen und
4. die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung.

Für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Unternehmer die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. 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 Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

- c) Absatz 3a wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Trägers des Vorhabens“ durch das Wort „Unternehmers“ ersetzt.
  - bb) In Satz 6 und werden die Wörter „Träger des Vorhabens“ durch das Wort „Unternehmer“ ersetzt.
  - cc) In Satz 8 wird das Wort „Vorhabenträger“ durch das Wort „Unternehmer“ ersetzt.
- d) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Unterhaltungsmaßnahmen sind Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionstätigkeit einer bestehenden Betriebsanlage einschließlich der Anpassung an geltendes Recht oder die anerkannten Regeln der Technik.“

2. In § 28b Satz 1 wird das Wort „Vorhabenträgers“ durch das Wort „Unternehmers“ ersetzt.
3. In § 28c Satz 1 werden die Wörter „Träger des Vorhabens“ durch das Wort „Unternehmer“ ersetzt.

4. § 29 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 1 werden die Wörter „Trägers des Vorhabens“ durch das Wort „Unternehmers“ ersetzt.
  - b) Folgende Nummer 4 wird angefügt:
    - „4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Vorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.“
5. Dem § 29a werden die folgenden Absätze 8 und 9 angefügt:
- „(8) Die Absätze 1 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Über die vorzeitige Besitzeinweisung nach Absatz 1 entscheidet bei Unterhaltungsmaßnahmen die Enteignungsbehörde.
  - (9) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.“
6. § 30 wird wie folgt gefasst:

„§ 30

Enteignung

(1) Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach den §§ 28, 29 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens oder für Unterhaltungsmaßnahmen notwendig ist. Der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die nach Landesrecht zuständige Behörde stellt die Zulässigkeit der Enteignung fest, soweit im Falle einer Unterhaltungsmaßnahme keine Feststellung in einem genehmigten oder festgestellten Plan getroffen ist.

(2) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.“

7. § 36a Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen erforderlich ist, haben Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte zu dulden, dass Beauftragte des Unternehmers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Die Arbeiten müssen dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten angekündigt werden.“
7. Der bisherige Artikel 7 wird Artikel 11.;
- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22106 abzulehnen;
  - c) den Antrag auf Drucksache 19/23131 abzulehnen.

Berlin, den 28. Oktober 2020

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Patrick Schnieder**  
Berichterstatter

**Torsten Herbst**  
Berichterstatter

## Bericht der Abgeordneten Patrick Schnieder und Torsten Herbst

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/22139** in seiner 174. Sitzung am 11. September 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/22106** hat er ebenfalls in seiner 174. Sitzung am 11. September 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“, **Drucksache 19/22778**, wurde am 2. Oktober 2020 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen (**Drucksache 19/23054 Nr. 6**).

Den Antrag auf **Drucksache 19/23131** hat der Deutsche Bundestag in seiner 183. Sitzung am 8. Oktober 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

##### Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22139 beinhaltet im Wesentlichen die Einführung gesetzlicher Regelungen, die eine Reihe von beschleunigenden Maßnahmen beinhalten sollen. Dazu sollen unter anderem Vereinfachungen im Raumordnungsrecht und bei der Genehmigung der Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Maßnahmen zur Beschleunigung der Gerichtsverfahren zählen. Die Mittel, die für Investitionen zur Verfügung stehen, sollen damit schneller eingesetzt werden können sowie die Wirkung vorangegangener Gesetze zur Planungsbeschleunigung soll erhöht werden, um weitere Beschleunigungspotenziale zu realisieren.

##### Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen, dass ein bisher fehlendes Maßnahmengesetz für die Bundesfernstraßen nachgeholt werden solle. Der Deutsche Bundestag könne sich gemäß dem Gesetzentwurf zum Vorhabenträger und Verantwortlichen für die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Straßenverkehrsprojekte von nationaler Bedeutung machen und könne über ein Dispensrecht im Einzelfall von bestehenden Vorschriften abweichen, um dadurch unbegrenzte Alternativuntersuchungen entbehrlich zu machen und Verfahren tatsächlich zu beschleunigen. Er könne somit in klar definierten Einzelfällen Baurecht per Gesetz schaffen.

##### Zu Buchstabe c

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine Beschleunigungswirkung nicht ausschließlich zum Vorteil von Schienen- und Wasserstraßenprojekten erreichen solle, sondern sie gleichermaßen für Straßenbau- und Flughafeninfrastruktur-

projekte erzielen solle, der die Erarbeitung der Planungsgrundlagen auf 24 Monate verkürzen solle, der die Möglichkeiten der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen umsetzen solle, der eine verbindliche und transparente Einsehbarkeit von Infrastrukturprojekten einschließlich der Berechnung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse gewährleisten solle, der eine Priorisierung der Planungskapazitäten pro Verkehrsträger entsprechend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte ermöglichen solle und der die Umsetzung von Infrastrukturprojekten unideologisch und primär nach dem Kriterium des vorteilhaftesten Kosten-Nutzen-Verhältnisses fordere.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 in seiner 107. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)402 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 90. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu hat er mit gleichem Stimmverhältnis angenommen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu hat er mit gleichem Stimmverhältnis angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)402 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP abgelehnt. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/22778 hat er zur Kenntnis genommen.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 64. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu hat er mit gleichem Stimmverhältnis angenommen. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/22778 hat er zur Kenntnis genommen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)77-4):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 15. September 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen (BR/BT-Drs. 19/22139) befasst.

Folgende Aussage zur Nachhaltigkeit wurde in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetz ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung:

- Leitprinzip 4 – Nachhaltiges Wirtschaften stärken

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22106 in seiner 110. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP dessen Ablehnung. Den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)419 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu den Gesetzentwürfen auf den Drucksachen 19/22139 und 19/22106 in seiner 83. Sitzung am 16. September 2020 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung am 5. Oktober 2020 beschlossen. Diese Anhörung hat er in seiner 85. Sitzung am 5. Oktober 2020 im Hybrid-Format (Präsenz und Videokonferenz über das System „Webex“) durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dr. Frank Fellenberg, Rechtsanwalt und Partner bei Redeker Sellner Dahs; Jürgen Hasler vom Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.; Dr. Martin Henke vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Eleonore Lohrum, Leiterin der Rechtsabteilung Infrastrukturrecht der Deutschen Bahn AG; Hilmar von Lojewski vom Deutschen Städtetag und Dirk Teßmer, Rechtsanwälte Philipp-Gerlach-Teßmer. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 85. Sitzung verwiesen, welches auch im Internet abrufbar ist.

In seiner 89. Sitzung am 4. November 2020 hat der Ausschuss die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 und Drucksache 19/22106 sowie den Antrag auf Drucksache 19/23131 abschließend beraten.

Zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)416neu), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B dieses Berichts ergibt (die Neufassung enthält gegenüber der Ursprungsfassung redaktionelle Änderungen). Die Fraktion der FDP hatte zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22139 am 6. Oktober 2020 bereits folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)402):

*Änderungsantrag der Fraktion der FDP zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen BT-Drs. 19/22139*

*Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wolle beschließen:*

1. *Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 5 – neu – AEG)*

*In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a Satz 1 folgende Nummer 5 anzufügen:*

*„5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe.“*

*Folgeänderungen:*

*In Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b ist § 18 Absatz 1a Satz 1 wie folgt zu ändern:*

*a) In Nummer 3 ist das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.*

*b) In Nummer 4 ist der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen.*



2. Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 14a Absatz 1 Nummer 4, 5 und 6 – neu – UVPG) In Artikel 4 Nummer 3 ist § 14a Absatz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 4 ist das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen.

b) In Nummer 5 ist der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ zu ersetzen.

c) Folgende Nummer 6 ist anzufügen:

„6. der Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe.“

3. Zu Artikel 4 Nummer 3 und Nummer 4 Buchstabe c (§ 14a Absatz 2 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 1 und Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ Nummer 19.13.1 und 19.13.2 UVPG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3 ist § 14a wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 2 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. die Ausstattung von Schienenwegen mit Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom auf einer Länge von weniger als 50 Kilometern,“

bb) Absatz 3 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. die Ausstattung von Schienenwegen mit Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom auf einer Länge von 50 Kilometern oder mehr,“

b) Nummer 4 Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

,c) Folgende Nummer 19.13 wird angefügt:

„19.13	Errichtung und Betrieb einer Bahnstromfernleitung mit einer Nenn-spannung von 110 kV bis weniger als 220 kV, soweit nicht von Nummer 14.7 erfasst,		
19.13.1	mit einer Länge von 50 km oder mehr		A
19.13.2	mit einer Länge von weniger als 50 km		S“ ‘

4. Zu Artikel 2a – neu – (§ 16 Absatz 1 Satz 1, Satz 1a – neu – und § 17c Nummer 4 FStrG)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

„Artikel 2a

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom

28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Linie einer Bundesfernstraße bestimmen.“

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Bei Planungen von Bundesfernstraßen von erheblicher Bedeutung ist die Linie durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden zu bestimmen.“

2. § 17c Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Ausbauvorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens voraussichtlich unberührt bleiben wird.“ ‘

5. Zu Artikel 4 Nummer 1, Nummer 2, Nummer 3 (Inhaltsübersicht, § 5 Absatz 1 Satz 1, § 14b – neu – UVPG)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 14 die folgenden Angaben eingefügt:

„§ 14a Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

§ 14b Besondere Änderungen zur Modernisierung von Bundesfernstraßen“ ‘

b) In Nummer 2 ist die Angabe „§§ 6 bis 14a“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14b“ zu ersetzen.

c) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. Nach § 14 werden folgende §§ 14a und 14b eingefügt:

„§ 14a ... (weiter wie Regierungsvorlage)

§ 14b Besondere Änderungen zur Modernisierung von Bundesfernstraßen

(1) Bei einem bestehenden Bauwerk einer Bundesfernstraße bedarf die Erneuerung auf Grund des baulichen Zustands oder die Anpassung an die allgemein anerkannten Regeln der Technik keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die bauliche Umgestaltung nicht erheblich ist.

(2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird durchgeführt zur Feststellung der UVP-Pflicht für die Errichtung einer Schallschutzwand zur Lärmsanierung.“ ‘

6. Planungssicherstellungsgesetz

Die Bundesregierung wird gebeten, das Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041) im Verlaufe des ersten Quartals 2021 zu evaluieren mit dem Ziel, die Vorschriften, die zu einer Vereinfachung der Beschleunigung insbesondere durch Digitalisierung bei der Durchführung von Planungsverfahren geführt haben, in das Verfahrensrecht zu übernehmen.

*Begründung*

Die Debatte um schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrswegebau ist nicht neu, hat aber in der laufenden 19. Wahlperiode deutlich an Fahrt aufgenommen. Der Deutsche Bundestag hat dazu in dieser Legislaturperiode bereits drei Gesetze verabschiedet. Wie jedoch bereits bei diesen Gesetzesinitiativen, lässt auch der vorliegende Entwurf für ein Investitionsbeschleunigungsgesetz diverse Möglichkeiten zur weiteren Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren ungenutzt. In Anbetracht der enormen Bedeutung intakter Verkehrswege für die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft sehen wir es als notwendig an, weitere Maßnahmen mit beschleunigender Wirkung umzusetzen.

Dementsprechend halten wir es für erforderlich, im § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG auch Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe zu berücksichtigen. Diese dienen überwiegend der Erlangung eines robusten Netzes und sind damit von besonderer Bedeutung zur Erlangung der angestrebten Ziele im Schienensektor.

*Gleichermaßen könnte eine Erhöhung der UVP-Schwelle von 15 Kilometer auf 50 Kilometer bei Oberleitungen durch eine Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Elektrifizierungsmaßnahmen bei zukünftigen Projekten deutlich vereinfachen. Eine UVP würde nur dann entfallen, wenn es sich ausschließlich um eine Elektrifizierungsmaßnahme handeln würde.*

*Darüber hinaus würde eine Änderung des § 16 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz dafür sorgen, das Linienbestimmungsverfahren bei Bundesfernstraßen unter bestimmten Voraussetzungen zu beschleunigen. Denn das Linienbestimmungsverfahren verzögert gerade bei Verfahren von untergeordneter Bedeutung die Planfeststellung erheblich, weil die Herstellung des Benehmens oftmals bereits viel Zeit in Anspruch nimmt. Ferner bindet es die Landesplanungsbehörden im Hinblick auf die Trassenführung.*

*Nicht zuletzt hat sich das im Planungssicherstellungsgesetz neu etablierte Verfahren als sehr praktikabel und praxistauglich erwiesen. Dieses sieht vor, den Behörden während der COVID-19-Pandemie die Möglichkeit zu geben, mittels elektronischer Kommunikationsmittel die mit einem Planfeststellungsverfahren zusammenhängende Öffentlichkeitsbeteiligung digital durchzuführen. Deshalb sollte der Kern der Regelung in das Verfahrensrecht übernommen werden. Die bisherige Erfahrung mit dem PlanSiG hat zudem gezeigt, dass selbst Betroffene der älteren Generation keine Probleme mit diesem Vorgehen gehabt haben. Ferner kann hier ein Zeichen moderner und effizienter Verwaltung gesetzt werden.*

Zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/22106 hat die Fraktion der AfD folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)419:

*Der Bundestag wolle beschließen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22106 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:*

*Artikel 1, §2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:*

*„Vordringliche Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan, für die seit einem Zeitraum von mehr als zwei Jahren das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen ist, ...“*

*Begründung: Die Festlegung auf einen Zeitraum von zwei Jahren statt sieben Jahren entspricht dem Vorschlag der EU-Verordnung COM (2018) 277, der die Erarbeitung der Planungsgrundlagen bei Projekten der transeuropäischen Netze auf 24 Monate verkürzt.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Gesetzentwurf der Bundesregierung stelle einen großen und wichtigen Schritt für die Beschleunigung der Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben dar. Man Sorge mit dem Gesetzentwurf für schnelleres Bauen im Bereich der Schiene; für bestimmte Vorhaben solle keine Planfeststellung mehr erforderlich sein, was zu deutlichen zeitlichen Verkürzungen führen werde. Zudem würden Verwaltungsgerichtsverfahren verkürzt. Bei überregional wichtigen Infrastrukturprojekten werde das Baurecht sofort vollzogen und es werde in einigen Fällen eine schnellere Prüfung der Raumverträglichkeit geben. Mit dem Änderungsantrag der Koalition sehe man u. a. eine (weitere) Beschleunigung beim Ausbau großer Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und von Windkraftanlagen sowie von Fernwärmenetzen und Bahnstrecken vor. Zu dem Gesetzentwurf der FDP sei zu sagen, dass man Fernstraßen bei den Maßnahmegesetzen wegen der Reform der Fernstraßenverwaltung bewusst ausgenommen habe. In Zukunft werde man darüber nachdenken, Maßnahmegesetze auf weitere Bereiche auszuweiten. Derzeit stehe das aber nicht an. Ein großer Teil der Vorschläge in dem Antrag der AfD sei bereits umgesetzt, so dass man diesen nicht zusätzlich benötige.

Die Fraktion der SPD erklärte, mit dem vierten Beschleunigungsgesetz in dieser Wahlperiode strebe man eine Beschleunigung in vielen Bereichen an. Für andere Bereiche nehme man bisherige Beschleunigungsmaßnahmen im Verkehrsbereich zum Vorbild, etwa in den Bereichen Windenergie, Fernwärme und Kraft-Wärme-Koppelung. Wenn man die Klimaziele erreichen wolle, müsse man auch in diesen Bereichen zu Erleichterungen kommen, etwa in Bezug auf den Rechtsweg. Besonders zu begrüßen seien vorgesehene Erleichterungen bei der Elektrifizierung von Bahnanlagen und bei Unterhaltungsmaßnahmen. Bedenken der Länder im Hinblick auf Enteignungsmaßnahmen im Unterhaltungsbereich habe man aufgegriffen. Sie betonte, sie wolle Investitionsbeschleunigung mit den Menschen realisieren, nicht gegen diese. Zu dem Gesetzentwurf der FDP sei zu sagen, dass die Frage, ob Maßnahmegesetze überhaupt zu einer Beschleunigung führten, noch nicht geklärt sei.

Die Fraktion der AfD äußerte, sie teile das grundsätzliche Ziel, Planung und Genehmigung zu beschleunigen. Deutschland habe wegen Defiziten in diesem Bereich traurige Berühmtheit erlangt. Sie kritisiere aber, dass ein

Ausbau der Windkraft weitgehend ohne Bürgerbeteiligung und Einspruchsrechte angestrebt werde. Das sei keine positive Lösung. Daher könne man dem entsprechend gefassten Regierungsentwurf nicht zustimmen. Änderungsantrag und Gesetzentwurf der FDP gingen in die richtige Richtung. Mit dem eigenen Antrag strebe sie an, die Straße als wichtigen Verkehrsträger in den Vordergrund zu stellen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass gerade der wichtigste Verkehrsträger von der Planungsbeschleunigung ausgenommen werde, obwohl es dort großen Nachholbedarf gebe.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, der Gesetzentwurf der Bundesregierung sei ein Schritt in die richtige Richtung. Er komme aber sehr spät und bleibe hinter dem zurück, was der Koalitionsausschuss beschlossen habe. Sie habe sich weiterführende Regelungen gewünscht, wie Stichtagsregelungen, die Wiedereinführung der materiellen Präklusion und von Schwellenwerten für UVP und Vorprüfung für alle Verkehrsträger sowie Standardisierung beim Artenschutz. Mit dem Änderungsantrag habe man Vorschläge unterbreitet, von denen die Koalition einige aufgegriffen habe. Auch wenn man den Gesetzentwurf nicht für so gut halte, wie er hätte sein können, werde man ihm zustimmen, weil jede Maßnahme sinnvoll sei, die zu einer Beschleunigung bei Planung und Genehmigung führe. Ihr eigener Gesetzentwurf betreffe die Beschleunigung bei Bundesfernstraßen, die einen wesentlichen Verkehrsträger darstellten. Man bedaure, dass die Koalition hier erst die Entwicklung bei der Autobahngesellschaft abwarten wolle.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bemerkte, sie sehe bei dem Regierungsentwurf Licht und Schatten. Mit dem vierten Investitionsbeschleunigungsgesetz in dieser Wahlperiode wolle man alles beschleunigen. Notwendig sei aber stattdessen eine klare Weichenstellung in Richtung auf eine Verkehrs- und Energiewende. Wenn man Ressourcen für Straßenbau und Flughafenausbau investiere, wie es die AfD wolle, beinhalte das eben keine Verkehrswende. Eine Beschleunigung bei Bahnausbau, ÖPNV und Windkraftanlagen sei zu begrüßen. Grund für Verzögerungen sei aber häufig schlechte Planung und es fehle eine Untersuchung, was wirklich die Gründe für langsame Planungsverfahren seien. Daher sei man nicht vollständig überzeugt, dass die Bahn mit einem solchen Gesetz zügiger planen könne. Die Vorlagen von AfD und FDP gingen genau in die falsche Richtung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, trotz zahlreicher Initiativen zur Planungsbeschleunigung habe sich noch kein Erfolg im Hinblick auf Vorhaben eingestellt, die im Sinne der Klimaziele von hoher Relevanz seien. Man begrüße Regelungen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Ausbau von Schieneninfrastruktur, ÖPNV und erneuerbaren Energien. Der Änderungsantrag der Koalition greife erfreulicherweise einige Anregungen aus der Anhörung und der Stellungnahme des Bundesrates auf. Kritisch sehe man die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für Maßnahmen nach dem Bundesberggesetz und nicht näher eingegrenzte Bundesverkehrswege. Auch die standardmäßige Streichung des Raumordnungsverfahrens sehe man kritisch. Sie plädiere stattdessen für eine Verzahnung des Raumordnungsverfahrens mit der Linienbestimmung, inklusive einer verpflichtenden Öffentlichkeitsbeteiligung zu Beginn des Verfahrens. Zu Bedauern sei, dass die Beschleunigung nicht die Bereiche Digitalisierung von U-Bahnstrecken, Oberleitungsinfrastruktur für Oberleitungsbusse und Radinfrastruktur erfasse. Initiativen zum schnelleren Bau von Straßeninfrastruktur werde man ablehnen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)402 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/22139, 19/22778 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)416neu anzunehmen.

Die Unterrichtung auf Drucksache 19/22778 hat er zur Kenntnis genommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der AfD zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22106 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Weiterhin empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP die Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/22106.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/23131.

## B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen gegenüber dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/22139:

### Zu Nummer 1 (Artikel 1 – Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung)

#### Zu Buchstabe a (§ 48 Absatz 1 Satz 1)

#### Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 3b – neu –)

Durch die Einfügung einer neuen Nummer 3b in § 48 Absatz 1 Satz 1 VwGO soll die erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts bzw. Verwaltungsgerichtshofs auf Streitigkeiten betreffend die Errichtung, den Betrieb und die Änderung von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen im Sinne des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes ab einer Feuerungswärmeleistung von 50 Megawatt ausgedehnt werden. Damit sollen Gerichtsverfahren betreffend Vorhaben beschleunigt werden, die einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, vor allem, wenn sie mit erneuerbaren Energien betrieben werden oder unvermeidbare Abwärme aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe, wie zum Beispiel aus Gaskraftwerken, als Übergangstechnologie nutzen.

#### Zu Doppelbuchstabe bb (Nummer 11 – neu –)

Durch die Einfügung der Wörter „oder nach landesrechtlichen Vorschriften“ wird sichergestellt, dass auch Streitigkeiten über Planfeststellungen für Häfen nach landesrechtlichen Vorschriften in die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte bzw. Verwaltungsgerichtshöfe einbezogen werden.

#### Zu Buchstabe b (§ 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a – neu –)

Die Änderung dient der Präzisierung der überregional bedeutsamen Vorhaben, die unter die neue Regelung fallen sollen.

#### Zu Buchstabe c (§ 185 Absatz 3 – neu –)

Der neue § 185 Absatz 3 VwGO stellt sicher, dass die Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte bzw. Verwaltungsgerichtshöfe in § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 VwGO auf Streitigkeiten über Planfeststellungen für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen (vgl. Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzentwurfs) auch in den Stadtstaaten Berlin und Bremen zur Anwendung kommt. In diesen Ländern gibt es keine Landesstraßen im wörtlichen Sinne.

#### Zu Buchstabe d

Folgeänderung.

### Zu Nummer 2 (Artikel 2 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

#### Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 7f)

Die Änderung stellt sicher, dass auch Anpassungen aufgrund neuer Rechtsvorschriften erfasst sind, soweit sie der Erhaltung und Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer bestehenden Betriebsanlage dienen.

#### Zu Buchstabe b (§ 18 Absatz 1a)

#### Doppelbuchstabe aa (Satz 1)

#### Dreifachbuchstabe aaa

Die Änderung dient der Klarstellung, dass für die in § 18 Absatz 1a Satz 1 AEG aufgeführten Einzelmaßnahmen weder eine Pflicht zur Planfeststellung noch zur Plangenehmigung besteht.

**Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 1)**

Durch die Ergänzung in § 18 Absatz 1a Satz 1 Nummer 1 wird bei Elektrifizierungsmaßnahmen auch die damit verbundene bauliche Anpassung von Tunneln mit geringer Länge oder Kreuzungsbauwerken innerhalb dieser Einzelmaßnahme mit erfasst.

Bei der Anpassung von Kreuzungsbauwerken kann es im Einzelfall erforderlich sein, das alte Bauwerk zu ersetzen. Solche Ersatzneubauten sind nur dann erfasst, wenn sich der Grundriss des Bauwerks nicht wesentlich ändert. Hinsichtlich des Aufrisses sind Änderungen möglich, da der Aufriss bei Elektrifizierungsmaßnahmen typischerweise geändert werden muss. Die Abgrenzung entspricht damit im Wesentlichen der Definition von Unterhaltungsmaßnahmen in § 18 Absatz 1 Satz 4 AEG.

Die Anpassung von Tunneln aufgrund der Ausstattung der bestehenden Betriebsanlage mit einer Oberleitung wird nur für solche mit geringer Länge von dem Erfordernis der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung ausgenommen. Ob die Länge des Tunnels gering ist, hängt von den örtlichen Gegebenheiten (z. B. innerorts/außerorts) ab. Bei einer geringen Länge sind i. d. R. auch geringfügigere Auswirkungen der Baumaßnahme zu erwarten, die es rechtfertigen, die bauliche Anpassung des Tunnels im Rahmen der Befreiung der Elektrifizierungsmaßnahmen mit zu erfassen. Von einer geringen Länge ist jedenfalls dann nicht mehr auszugehen, wenn der anzupassende Tunnel eine Länge von mehr als 300 Metern aufweist.

Mit der Ergänzung in § 18 Absatz 1a Nummer 1 werden diese Anpassungsmaßnahmen, die für die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke erforderlich sind, nunmehr ausdrücklich in diese Elektrifizierungsmaßnahmen als Einzelmaßnahme im Sinne des § 18 Absatz 1a Satz 1 einbezogen.

Die Erleichterung nach Nummer 1 tritt gemäß Satz 1 und 5 nicht ein, wenn das Vorhaben UVP-pflichtig ist oder die nach § 5 Absatz 1 Satz 2 UVPG erforderliche UVP-Vorprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass für das Vorhaben eine UVP-Pflicht besteht.

**Dreifachbuchstabe ccc (Nummer 3)**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Dreifachbuchstabe ddd (Nummer 4)**

Durch die Verwendung des Begriffs Lärmschutzwand anstelle von Schallschutzwand wird der Wortlaut insoweit an § 14a Absatz 2 Nr. 2 UVPG angeglichen.

**Dreifachbuchstabe eee (Nummern 5 und 6 – neu –)**

Durch die neue Nummer 5 werden Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe in den Katalog derjenigen Einzelmaßnahmen, die von der Planfeststellungspflicht freigestellt werden, aufgenommen. Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe ermöglichen das Überholen von Zügen und dienen auch der Erlangung eines robusten Netzes. Die Änderung sorgt auch dafür, dass die Leistungsfähigkeit der Schiene erhöht und der Personenverkehr insgesamt attraktiver gestaltet werden kann. Durch die neue Nummer 6 wird die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie von Zuführungs- und Industriestammgleisen von der Pflicht zur vorherigen Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung unter den Voraussetzungen des § 18 Absatz 1a AEG freigestellt, um den Zugang zum Schienengüterverkehr durch diese Verfahrenserleichterung zu fördern. Es wird hierdurch angestrebt, den Anteil des Güterverkehrs an dem Modalsplit zu steigern und eine Verlagerung der Verkehrsströme im Güterverkehr von der Straße hin zur Schiene zu erleichtern.

**Doppelbuchstabe bb (Satz 5 – neu –)**

Der neue § 18 Absatz 1a Satz 5 AEG sieht vor, dass der Vorhabenträger – wenn und soweit eine UVP-Pflicht bestehen kann – einen Antrag auf Durchführung einer isolierten UVP-Prüfung nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG stellt.

Nach der bisherigen Regelung ist hierzu ein Antrag auf planungsrechtliche Entscheidung nach § 18 Absatz 1 AEG erforderlich, mit der Folge, dass der Träger des Vorhabens die Antragsunterlagen einschließlich der Unterlagen, die für die Feststellung der UVP-Pflicht notwendig sind, bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen hat. Das Verfahren ist bei Vorhaben nach § 18 Absatz 1a AEG einzustellen, wenn im Rahmen des Planfeststellungs- oder

Plangenehmigungsverfahren das Nichtbestehen der UVP-Pflicht festgestellt wird. Zur weiteren Verfahrensvereinfachung wird in der Neufassung des § 18 Absatz 1a Satz 5 AEG auf die Möglichkeit der selbständigen UVP-Vorprüfung nach § 5 Absatz 1 Nr. 1 UVPG Bezug genommen. Dadurch kann das Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht bereits im Vorfeld eines etwaigen Planfeststellungsverfahrens durch Verwaltungsakt festgestellt werden. Ergibt diese Vorprüfung eine UVP-Pflicht, ist ein Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung (§ 18b AEG) zu stellen.

#### **Zu Buchstabe c (§ 18c Nummer 4 – neu –)**

Nach dieser Vorschrift bleibt die Durchführung von Vorhaben, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, für die Teile zulässig, die von dem Ergebnis der Planergänzung oder des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt werden.

#### **Zu Buchstabe d (§ 21 Absatz 8 und 9 – neu –)**

Der Verweis auf in Absatz 8 auf die Absätze 2 und 4 und somit auf die für die Landesenteignungsbehörden geltenden Fristen wird gestrichen. Insbesondere für den Fall, dass umfangreichere Prüfungen für die sofortige Besitzeinweisung für Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich sein sollten, soll die Landesenteignungsbehörde anders als bei Verfahren mit vorausgehender Planfeststellung nicht an die Fristen in § 21 Absatz 2 und 4 gebunden sein. Soweit die jeweiligen Verfahrensvorschriften der Länder Fristen vorsehen, sind diese insoweit anwendbar.

Die Regelung in Absatz 9 beinhaltet den erforderlichen Verweis auf die landesrechtlich geregelten Verfahren der Enteignungsbehörden.

#### **Zu Nummer 3**

##### **Zu Artikel 2a – neu – (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)**

Nach dieser Vorschrift bleibt die Durchführung von Vorhaben, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, für die Teile zulässig, die von dem Ergebnis der Planergänzung oder des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt werden.

##### **Zu Artikel 2b – neu – (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)**

Nach dieser Vorschrift bleibt die Durchführung von Vorhaben, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, für die Teile zulässig, die von dem Ergebnis der Planergänzung oder des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt werden.

##### **Zu Nummer 4 (Artikel 4 – Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)**

###### **Zu Buchstabe b (§ 14a)**

###### **Zu Doppelbuchstabe aa (Absatz 1)**

###### **Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Die im einleitenden Satzteil des § 14a Absatz 1 des Regierungsentwurfs vorgesehene Freistellung bestimmter Änderungen bei Bahnbetriebsanlagen von der UVP-Pflicht wird auf Änderungen bei Anlagen nach Nummer 14.11 der Anlage 1 UVPG erstreckt. Damit wird beispielsweise auch der barrierefreie Umbau oder die Verlängerung eines Bahnsteigs für Straßenbahnen von einer UVP-Pflicht generell freigestellt.

###### **Zu Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 4)**

Redaktionelle Folgeänderung.

###### **Zu Dreifachbuchstabe ccc (Nummer 5)**

Redaktionelle Folgeänderung.

###### **Zu Dreifachbuchstabe ddd (Nummer 6 – neu –)**

Durch die Änderung werden Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe in den Katalog derjenigen Einzelmaßnahmen, die von der UVP-Pflicht freigestellt werden, aufgenommen. Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe ermöglichen das Überholen von Zügen und dienen auch der Erlangung eines robusten Netzes. Die Änderung sorgt auch

dafür, dass die Leistungsfähigkeit der Schiene erhöht und der Personenverkehr insgesamt attraktiver gestaltet werden kann.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (Absatz 2 Nummer 1)**

Die Ergänzung führt dazu, dass sich die Vereinfachung der UVP-Vorprüfung auch auf die mit den Elektrifizierungsmaßnahmen verbundenen baulichen Anpassungen erstreckt. Dies umfasst auch kleinere Änderungen von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken.

Bei der Anpassung von Kreuzungsbauwerken kann es im Einzelfall erforderlich sein, das alte Bauwerk zu ersetzen. Solche Ersatzneubauten sind nur dann erfasst, wenn sich der Grundriss des Bauwerks nicht wesentlich ändert. Hinsichtlich des Aufrisses sind Änderungen möglich, da der Aufriss bei Elektrifizierungsmaßnahmen typischerweise geändert werden muss. Die Abgrenzung entspricht damit im Wesentlichen der Definition von Unterhaltungsmaßnahmen in § 18 Absatz 1 Satz 4 AEG.

Die Anpassung von Tunneln aufgrund der Ausstattung der bestehenden Betriebsanlage mit einer Oberleitung wird nur für solche mit geringer Länge von dem Erfordernis der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung ausgenommen. Ob die Länge des Tunnels gering ist, hängt von den örtlichen Gegebenheiten (z. B. innerorts/außerorts) ab. Bei einer geringen Länge sind i. d. R. auch geringfügigere Auswirkungen der Baumaßnahme zu erwarten, die es rechtfertigen, die bauliche Anpassung des Tunnels im Rahmen der Befreiung der Elektrifizierungsmaßnahmen mit zu erfassen. Von einer geringen Länge ist jedenfalls dann nicht mehr auszugehen, wenn der anzupassende Tunnel eine Länge von mehr als 300 Metern aufweist.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc (§ 14a Absatz 3)**

##### **Zu Dreifachbuchstabe aaa (Nummer 1)**

Folgeänderung zu Absatz 2 Nummer 1.

##### **Zu Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 2)**

Redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Buchstabe c**

##### **Zu § 27 Absatz 2 – neu –**

Der neu eingefügte Absatz 2 sieht für vorgelagerte Verfahren sowie für Planfeststellungsverfahren über einen Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan nach § 41 des Flurbereinigungsgesetzes Erleichterungen bei der Bekanntgabe des Ergebnisses des Verfahrens und bei dessen öffentlicher Auslegung vor. Damit kann die öffentliche Auslegung des Ergebnisses des Verfahrens im gleichen Verfahren stattfinden, in dem auch die Auslegung der Unterlagen für die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt.

##### **Zu § 67a – neu –**

Mit der neuen Regelung wird die Möglichkeit geschaffen, bei kumulativem Vorliegen der Voraussetzungen von Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 5 bereits vorzeitig, d. h. bevor der Planfeststellungsbeschluss ergeht, mit Teilen der Errichtung bzw. Änderung eines Vorhabens im Sinne des § 65 Absatz 1 UVPG in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 19.7 UVPG einschließlich der dazugehörigen Vorarbeiten zu beginnen. Damit soll der Ausbau des Fernwärmenetzes erleichtert werden. Fernwärme kann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, vor allem wenn sie aus erneuerbaren Energieträgern oder unvermeidbarer Abwärme gewonnen wird, für einen Übergangszeitraum bis zur vollständigen Energieversorgung aufgrund Erneuerbarer Energien, aber auch im Falle der Nutzung der Abwärme aus Verbrennung fossiler Brennstoffe wie z. B. aus Gaskraftwerken als Übergangstechnologie.

Zu den Vorarbeiten zählen z. B. auch naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG sowie Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 BNatSchG). Es darf sich nicht um eine vorzeitige Zulassung von Teilmaßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben. Zuständig ist die Behörde, die auch das Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren leitet. Nebenbestimmungen (z. B. Auflagen oder Auflagenvorbehalt) sind entsprechend des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) möglich. Die Möglichkeit besteht unbeschadet privater Rechte Dritter.



Ziel der neuen Regelung ist, dass die Behörde bei engen Bauzeitfenstern (z. B. wegen zu beachtender Brut- oder Vegetationszeiten) oder bei besonders komplexen Bauabschnitten oder notwendigen Sonderbauten (z. B. im Zuge einer Flussquerung) den Druck aus dem Verfahren nehmen und auf Antrag des Vorhabenträgers den vorzeitigen Baubeginn zulassen kann.

Voraussetzung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ist die Prognose durch die Behörde, dass mit einer Entscheidung zu Gunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden kann. Grundlage der von der Behörde anzustellenden Prognose sind dabei alle Voraussetzungen nach § 66 Absatz 1 sowie – wegen der Konzentrationswirkung von Plangenehmigung und Planfeststellung – alle sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die eingehalten werden müssen. Es muss danach eine überwiegende Wahrscheinlichkeit für eine stattgebende Entscheidung sprechen.

Eine Zulassung des vorzeitigen Beginns kommt nur auf Grundlage hierfür ausreichender Informationen in Betracht. Dementsprechend müssen der Behörde neben den vollständigen Antragsunterlagen auch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorliegen. Erst dann wird die Behörde beurteilen können, ob berechtigte Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben werden.

Wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, sind die von den Teilen des Vorhabens oder der Vorarbeiten ausgehenden Umweltauswirkungen auf Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen zu bewerten. Erst dann kann beurteilt werden, ob mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden kann und können die Ergebnisse der o. g. Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der Teilmaßnahmen bzw. Vorarbeiten berücksichtigt werden. Gleiches gilt bei der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 setzt voraus, dass der Antragsteller ein berechtigtes Interesse oder öffentliches Interesse an der Zulassung des vorzeitigen Beginns darlegt. Ein berechtigtes Interesse oder öffentliches Interesse ist u. a. ausgeschlossen, sofern Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Teilmaßnahmen oder der Vorarbeiten bestehen, mit denen vorzeitig begonnen werden soll. Im Übrigen genügt für das berechtigte Interesse jedes verständige, durch die besondere Sachlage gerechtfertigte Interesse. In der Regel reicht hierfür das Interesse des Betreibers an einer zeitlichen Beschleunigung aus.

Alternativ zur Darlegung des berechtigten Interesses des Antragstellers kommt die Zulassung des vorzeitigen Beginns auch bei einem öffentlichen Interesse hieran in Betracht. Dieses öffentliche Interesse muss gerade an dem vorzeitigen Beginn und dem mit ihm verbundenen Zeitgewinn bestehen. Es ist – im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung – im Ergebnis regelmäßig dann anzunehmen, wenn durch die vorzeitigen Maßnahmen der Umweltschutz verbessert wird.

Die Zulassung sowie die Durchführung von Maßnahmen nach § 67a Absatz 1 Satz 1 UVPG ist nur zulässig, wenn die Maßnahmen reversibel sind. Reversibel ist eine Maßnahme, wenn die durch sie hervorgerufenen Beeinträchtigungen sowohl in zeitlicher wie räumlicher Hinsicht eingriffsnah rückgängig zu machen bzw. umkehrbar sind. Hierzu zählen solche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die so behoben werden können, dass der ursprüngliche Zustand ohne bleibende Auswirkungen wiederhergestellt ist. Dies ist der Fall, wenn insbesondere die geschädigten natürlichen Ressourcen und/oder beeinträchtigten Funktionen der natürlichen Ressourcen und/oder des Naturhaushaltes in den Ausgangszustand zurückversetzt werden können.

Nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 muss der Vorhabenträger über die für die konkreten Maßnahmen erforderlichen privaten Rechte verfügen.

Nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 muss sich der Vorhabenträger verpflichten, alle bis zur Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durch die Maßnahmen verursachten Schäden zu ersetzen und, falls das Vorhaben nicht planfestgestellt oder genehmigt wird, den früheren Zustand wiederherzustellen. Die Verpflichtung kann seitens des Trägers durch einseitige Erklärung gegenüber der Behörde abgegeben werden.

Die Verpflichtung nach Nummer 5 Buchstabe a ist verschuldensunabhängig und umfasst alle Schäden, die durch die vorzeitige Ausführung adäquat kausal verursacht worden sind. Hierzu gehört auch der entgangene Gewinn für das Ziehen von Früchten auf dem Grundstück. Auch die Verpflichtung nach Nummer 5 Buchstabe b, den früheren Zustand wiederherzustellen, ist verschuldensunabhängig.

Die Entscheidung setzt einen Antrag des Vorhabenträgers voraus. Sie ergeht nach Absatz 1 Satz 3 unter dem Vorbehalt des Widerrufs.

Nach § 67a Absatz 1 Satz 2 UVPG können zur Vermeidung einer Verzögerung der Baudurchführung irreversible Maßnahmen durchgeführt werden, soweit keine Umweltbeeinträchtigung droht. Sonstige umweltrechtliche Anforderungen etwa nach Bundesnaturschutzgesetz oder Wasserhaushaltsgesetz bleiben unberührt. Umfasst sein kann insbesondere das Beseitigen von Bäumen innerhalb eines wirtschaftlich genutzten Waldes (z. B. Fichtenmonokultur). Die Freimachung einer Schneise in einem Wald zur Errichtung einer Dampf- oder Wasserpipeline kann sich als irreversible Maßnahme darstellen, da das Nachwachsen des Baumbestandes Jahrzehnte in Anspruch nehmen kann. Es ist gleichzeitig denkbar, dass die irreversible Abholzung selbst nur einen wirtschaftlichen Schaden für den Forstwirt hervorruft und keine ökologische Beeinträchtigung droht. In solchen Fällen können ausnahmsweise auch irreversible Maßnahmen zugelassen werden, wenn für die wirtschaftlichen Schäden eine Entschädigung in Geld geleistet wird. Das Abholzen von Wäldern mit ökologischem Wert wird durch die Ausnahmeregelung gerade nicht ermöglicht. Die Ausnahme trägt einer hohen praktischen Notwendigkeit Rechnung, die daraus resultiert, dass aufgrund der umweltrechtlichen Anforderungen Gehölze grundsätzlich nur in den Wintermonaten beschnitten oder abgeholzt werden dürfen. Wenn ein Planfeststellungsbeschluss im Frühjahr erlassen wird, muss der Vorhabenträger bisweilen über ein halbes Jahr warten, bis er mit den Bauarbeiten beginnen kann. Dies könnte durch die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns in den genannten Fällen verhindert werden.

Die Behörde kann vom Vorhabenträger eine Sicherheit verlangen, wenn ansonsten zu befürchten ist, dass der Vorhabenträger die Entschädigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a bzw. Absatz 1 Satz 2 nicht leistet oder seiner Pflicht zur Wiederherstellung nach Absätze 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe b nicht nachkommt. Die Sicherheit kann in Form einer Bürgschaft erbracht werden. Die Höhe der Sicherheit richtet sich nach der im Einzelfall zu erwartenden Entschädigung.

Die Wiederherstellung des früheren Zustands ist in den Fällen des Absatz 2 Satz 2 und 3 anzuordnen. Das ist dann der Fall, wenn die zugelassene Maßnahme für unzulässig erklärt wird oder der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wird.

Absatz 3 regelt die Bekanntmachung der Entscheidung.

In Absatz 4 wird die sofortige Vollziehung gesetzlich angeordnet, um die Wirksamkeit der Vorschrift zu gewährleisten. Gerade in engen Bauzeitfenstern ist die sofortige Vollziehung nötig, um die Umsetzung der Baumaßnahmen zu gewährleisten. Das Vorverfahren ist nur erforderlich, wenn dies nicht durch ein Bundes- oder nach Landesgesetz ausgeschlossen ist.

#### **Zu Buchstabe d (Nummer 14.8 der Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“)**

Mit der Änderung wird die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter (neue Nummer 14.8.1) sowie die Herstellung von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter (neue Nummer 14.8.2) künftig nur noch einer standortbezogenen Umweltprüfung unterzogen.

Die Einfügung der Wörter „bis weniger als 5 000 m<sup>2</sup>“ in der neuen Nummer 14.8.3.2 (entspricht im Regierungsentwurf Nummer 14.8.2) ist zur eindeutigen Abgrenzung der Nummern 14.8.3.1 und 14.8.3.2 erforderlich.

#### **Zu Nummer 5 (Artikel 5 – Änderung des Raumordnungsgesetzes)**

Die Änderung in § 15 Absatz 4 Satz 5 ROG trägt dem Umstand Rechnung, dass größere Infrastrukturvorhaben in den Ländern zumeist nicht abschnittsweise, sondern als Einheit im Raumordnungsverfahren geprüft werden. Die Kann-Vorschrift räumt den Raumordnungsbehörden den erforderlichen Spielraum für die Entscheidung über die im konkreten Fall geeignete Vorgehensweise ein.

#### **Zu Nummer 6**

#### **Zu Artikel 7 – neu – (Änderung des Planungssicherstellungsgesetzes)**

Durch die Änderung wird das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ausdrücklich in den Anwendungsbereich des Planungssicherstellungsgesetzes einbezogen. Dadurch wird klargestellt, dass dessen Regelungen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Entscheidungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligungen unter den erschwer-

ten Bedingungen während der COVID-19-Pandemie auch den im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgeführten Verkehrsvorhaben zugutekommen. Dies gilt insbesondere für die Durchführung von Besprechungen gemäß § 6 MgvG als Online-Konsultation nach § 5 Absatz 4 in Verbindung mit Absatz 2 PlanSiG.

#### **Zu Artikel 8 – neu – (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes)**

Mit der Änderung in Artikel 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird für Vorhaben des § 18 Absatz 1a die Pflicht zur Stellung eines Antrags auf Feststellung einer UVP-Pflicht gemäß § 5 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG neu geregelt. Dieses Verfahren ist dem Planfeststellungsverfahren nach § 18 Absatz 1 oder der planungsrechtlichen Genehmigung nach § 18b AEG als selbständiges Antragsverfahren vorgelagert. Für die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ist nach § 3 Absatz 1 Nr. 1 BEVVG das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die neue Regelung legt fest, dass auch für das Verfahren nach § 5 UVPG in Verbindung mit § 18 Absatz 1a Satz 5 AEG das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Behörde ist.

#### **Zu Artikel 9 – neu – (Änderung der Bundeseisenbahngebührenverordnung)**

Der Gebührentatbestand wird neu eingefügt. Der Vorhabenträger hat nunmehr bei Vorhaben, die von der Pflicht zur Planfeststellung oder Plangenehmigung ausgenommen sind, für die aber eine UVP-Pflicht bestehen kann, bei der zuständigen Behörde einen Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG zu stellen. Damit wird der zuständigen Behörde die Aufgabe übertragen, auf Antrag des Vorhabenträgers das Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht festzustellen. Diese Aufgabe obliegt nach § 3 Absatz 1 Nr. 7 BEVVG, der durch dieses Gesetz neu eingeführt wird, dem Eisenbahn-Bundesamt.

Bei der Antragsbearbeitung fallen typischerweise folgende Arbeitsschritte an: Prüfen der UVP-Pflicht, Erstellung der Feststellung und der wesentlichen Gründe, Übermittlung der Feststellung an den Vorhabenträger, Bekanntgabe der Feststellung an die Öffentlichkeit. Die Verfahren sind in ihrer Komplexität und hinsichtlich ihres Zeitbedarfs stark unterschiedlich. Als Gebührenart wurde daher die Zeitgebühr gewählt. Diese ermöglicht es, auch heterogene Sachverhalte gebührengerecht abzurechnen. Sofern eine fachplanungsrechtliche Entscheidung nachfolgt, wird keine Gebühr erhoben. Der Verwaltungsaufwand geht in der späteren Sachentscheidung auf.

#### **Zu Artikel 10 – neu – (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1 (§ 28)**

##### **Zu Buchstabe a**

Analog zum Eisenbahnverkehr (§ 18 Absatz 1 Satz 4 Allgemeines Eisenbahngesetz) wird im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Vorschrift eingefügt, die regelt, dass bei der bloßen Erneuerung bestehender Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur dann eine Änderung im Sinne von § 28 Absatz 1 Satz 1 PBefG vorliegt, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird.

Wird eine bestehende Betriebsanlage für Straßenbahnen erneuert, bedarf der Austausch ausgehend von dem Zustand der vorausgegangenen Planfeststellung dann keiner weiteren planungsrechtlichen Genehmigung, wenn das zu erneuernde Bauwerk innerhalb der durch die Planfeststellung festgelegten Vorgaben errichtet werden soll. Bei Ersatzneubauten, bei denen z. B. die Anpassung an aktuelle technische Standards zu beachten ist, bedarf es bei der Erneuerung häufig einer leichten Vergrößerung des Grundrisses der bestehenden Betriebsanlage, z. B. durch eine auf Grund der geltenden technischen Vorgaben im Vergleich zum bisherigen Bauwerk geänderten Bauart oder Bauform. Durch die Regelung soll der Ersatz von bestehenden Betriebsanlagen nur dann genehmigungspflichtig sein, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird. Damit wird der Begriff der Änderung, für die nach § 28 Absatz 1 Satz 1 PBefG der Plan vor dem Bau festzustellen ist, für Ersatzneubauten eingeschränkt. Die Beurteilung, ob eine wesentliche Änderung des Grundrisses oder des Aufrisses vorliegt, ist nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu bewerten: So liegt eine wesentliche Änderung z. B. vor, wenn durch die umfangreicheren Ausmaße des Bauwerks Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssen oder Dritte durch die Änderung erstmals oder erheblich mehr belastet werden.

##### **Zu Buchstabe b**

##### **Zu Satz 1**

Der Bau und die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen bedürfen grundsätzlich der Planfeststellung nach § 28 Absatz 1 Satz 1 PBefG. Um einen beschleunigten Ausbau der Straßenbahninfrastruktur mit Blick auf

die Erreichung der Klimaschutzziele zu ermöglichen, werden mit dieser Regelung Maßnahmen der nachträglichen Elektrifizierung und Digitalisierung bestehender Schienenwege und weitere dringliche, aber wenig beeinträchtigende, kleinräumige Bau- und Änderungsmaßnahmen, wie die Anpassung von Bahnsteigen und die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung, von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung ausgenommen. Die Ausnahme von dem planungsrechtlichen Genehmigungserfordernis bezieht sich auf den Bau dieser Betriebsanlagen, soweit sie als Einzelmaßnahmen realisiert werden. Lärmschutzwände, die im Zuge eines Bedarfsplanprojekts im Rahmen der Lärmvorsorge zu errichten sind, sind keine Einzelmaßnahme im Sinne dieser Regelung.

Wird eine Bahnstrecke neu errichtet oder ausgebaut, ist für das Vorhaben, einschließlich der Maßnahmen der Elektrifizierung und Digitalisierung, der Plan vor dem Bau festzustellen, d. h. das Planfeststellungsverfahren oder das Plangenehmigungsverfahren umfasst alle mit dem Neu- oder Ausbauvorhaben verbundenen Bestandteile der Betriebsanlagen. Wird hingegen eine bestehende Bahnstrecke zum Beispiel mit einer Oberleitung ausgestattet, unterliegt dieses Bauvorhaben nach dieser Ausnahmeregelung nicht der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht, wenn es als Einzelmaßnahme errichtet werden kann.

Eine Einzelmaßnahme liegt vor, wenn das Bauvorhaben als solches ohne weitere genehmigungspflichtige Änderungen anderer Bestandteile der bestehenden Bahnstrecke oder notwendiger Folgemaßnahmen umgesetzt wird. Ist im Rahmen der Elektrifizierung zum Beispiel die Aufweitung des Tunnelprofils, die Aufweitung von Kreuzungsbauwerken, das Anlegen von Geländeeinschnitten bzw. Geländeanschnitten und Böschungen oder die Änderungen an Bahnübergängen erforderlich, liegt keine Einzelmaßnahme in diesem Sinne vor. Ebenso liegt dann keine Einzelmaßnahme vor, wenn infolge der Baumaßnahme, die von der Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt ist, weitere Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich ausgeführt werden sollen, die für sich betrachtet nach dieser Vorschrift von der Planfeststellung ebenfalls freigestellt sind. Die Baumaßnahmen stellen in diesem Fall jeweils Teile einer komplexeren Maßnahme dar, die gesamthaft zu betrachten sind.

Die Planungserleichterung für Straßenbahnbetriebsanlagen nach Nummer 2 ist auch dann anwendbar, wenn der Unternehmer die Einräumung einer Mitnutzungsmöglichkeit der Straßenbahnbetriebsanlagen für straßenbahnfremde Zwecke, zum Beispiel durch Mobilfunkanbieter, beabsichtigt. Dies gilt zum Beispiel, wenn der Unternehmer an den im Rahmen der Digitalisierung der Bahnstrecke errichteten Masten die Anbringung von Telekommunikationsanlagen zu gestatten beabsichtigt oder hierzu aufgrund anderer Gesetze verpflichtet sein sollte. Die für eine solche Anbringung von Telekommunikationsanlagen gegebenenfalls geltenden Genehmigungspflichten bleiben unberührt.

### **Zu Satz 2**

Ist für die Errichtung des Bauvorhabens nach dieser Vorschrift nicht der Plan zuvor festzustellen, so ist auch keine anderweitige baurechtliche Zulassung erforderlich. Soweit anderweitige fachgesetzliche Genehmigungspflichten bestehen, sind diese gesondert einzuholen. Unabhängig von bestehenden Genehmigungserfordernissen hat der Unternehmer die fachgesetzlichen Vorgaben stets zu beachten und im Rahmen seines Vorhabens umzusetzen. Der Hinweis, dass landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben, dient der Klarstellung.

### **Zu Satz 3**

Der Unternehmer kann wie bisher für die genannten Vorhaben einen Antrag auf Planfeststellung stellen, wenn durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt, zum Beispiel des Natur- und Artenschutzes oder des Immissionsschutzes berührt werden. Dies gilt auch, wenn mehrere fachgesetzliche Genehmigungen zum Beispiel nach den gesetzlichen Vorgaben des Naturschutzrechtes, des Immissionsschutzes, des Denkmalrechts oder anderer Regelungen erforderlich sind, die im Rahmen der Konzentrationswirkung einer Planfeststellungsentscheidung mitentschieden würden. Das Bauvorhaben kann sich auf die privaten Rechte Dritter auswirken, zum Beispiel wenn eine Flächeninanspruchnahme erforderlich ist oder das Bauvorhaben zu mehr Verkehr auf der Schiene führt und hierdurch zum Beispiel Lärmauswirkungen zunehmen können. Ist eine privatrechtliche Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer nicht möglich, kann weiterhin eine planungsrechtliche Entscheidung eingeholt werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Eigentümer oder Besitzer des betroffenen Grundstücks der Maßnahme nicht zustimmt, oder der Kreis der Betroffenen, zum Beispiel bei betriebs- und baubedingten Betroffenheiten durch Lärm und Erschütterungen, nicht ohne die Durchführung eines öffentlichen Genehmigungsverfahrens bestimmbar ist. In einem Planfeststellungsbeschluss,

der zudem enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, erfolgt eine Öffentlichkeitsbeteiligung, auf deren Grundlage die Belange Dritter abgewogen und entschieden werden.

#### **Zu Satz 4**

Durch die Elektrifizierung und/oder Digitalisierung einer Bahnstrecke kann es zur Beeinträchtigung von Radar- und Funkanlagen der Bundeswehr kommen. Deshalb ist vor Umsetzung eines Vorhabens nach den Nummern 1 oder 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zwingend zu prüfen, ob dem Vorhaben militärische Belange entgegenstehen. Um dem Gedanken der Verfahrensbeschleunigung Rechnung zu tragen, ist dem Unternehmer innerhalb von vier Wochen zu antworten.

#### **Zu Satz 5**

Zur weiteren Verfahrensvereinfachung wird auf die Möglichkeit der selbständigen UVP-Vorprüfung nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Bezug genommen. Dadurch kann das Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht bereits im Vorfeld eines etwaigen Planfeststellungsverfahrens durch Verwaltungsakt festgestellt werden. Ergibt diese Vorprüfung eine UVP-Pflicht, ist ein Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zu stellen.

#### **Zu Satz 6**

Die Einhaltung der Anforderungen, insbesondere des Umwelt- und Naturschutzes, ist vom Unternehmer zu gewährleisten. Dazu zählt auch das Standortbescheinigungsverfahren gemäß der Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder (BEMFV). Zuständige Behörde nach § 28 Absatz 1a Satz 6 ist die für den Vollzug der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) zuständige Behörde. Die zuständige Behörde teilt dem Unternehmer das Ergebnis der Prüfung mit.

#### **Zu Buchstaben c**

Bei der Änderung der §§ 28ff. PBefG im Rahmen des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I S. 433) wurde versehentlich die im Allgemeinen Eisenbahngesetz üblichen Begrifflichkeiten „Träger des Vorhabens“ und „Vorhabenträger“ übernommen. Das PBefG kennt aber nur den Begriff des „Unternehmers“. Um Missverständnisse und Rechtsunsicherheiten im Vollzug zu vermeiden und um eine einheitliche Wortwahl im PBefG sicherzustellen, werden die Begriffe „Träger des Vorhabens“ und „Vorhabenträger“ jeweils durch den Begriff „Unternehmer“ ersetzt. Sollte der Unternehmer nicht Träger des Vorhabens sein, sind die für den Unternehmer geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden (vgl. § 3 Absatz 3 PBefG).

#### **Zu Buchstabe d**

Der Absatz 5 dient der Klarstellung, dass für Unterhaltungsmaßnahmen der Plan nicht zuvor festzustellen ist.

Der Begriff der Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Straßenbahn wird gesetzlich definiert.

Unter die Definition fallen im Grundsatz alle zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit dienenden Maßnahmen. Wird jedoch der Grund- oder Aufriss der zu unterhaltenden Betriebsanlage wesentlich geändert, liegt keine Unterhaltungsmaßnahme, sondern eine Änderung vor. Eine erhebliche bauliche Umgestaltung oder bauliche Erweiterung stellt keine Unterhaltungsmaßnahme dar. In Abgrenzung zur Unterhaltung einer Straßenbahnbetriebsanlage ist unter Änderung im Sinne von § 28 Absatz 1 Satz 1 und 5 PBefG jede bauliche Maßnahme an einer bestehenden Straßenbahnbetriebsanlage zu verstehen, die zu wesentlichen Veränderungen im Grund- und/oder Aufriss dieser Anlage führt (vgl. § 28 Absatz 1 Satz 5 PBefG) und mit dem Ziel erfolgt, die bestehende Anlage zu verlegen, neu zu dimensionieren, deren Funktion oder Gestalt zu ändern oder die Anlage zurückzubauen.

Unterhaltungsmaßnahmen umfassen die Instandhaltung einer Anlage (vgl. DIN 31051). Sie dienen der Bewahrung bzw. der Wiederherstellung des Sollzustandes einer Anlage. Im Gegensatz zur Änderung dienen Unterhaltungsmaßnahmen der Bewahrung oder Wiederherstellung eines in der Regel planungsrechtlich genehmigten Zustandes, um die Funktionsfähigkeit der Anlage bei gleichem – oder unwesentlich geänderten – Grund- und Aufriss zu erhalten, wieder herzustellen und/oder sie an neue technische Standards anzupassen. Unterhaltungsmaßnahmen liegen auch dann vor, wenn alte Anlagenteile durch neue Bauteile ausgetauscht werden, die den aktuellen Sicherheits- und Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und somit dem neueren Stand der Technik entsprechen.

**Zu Nummer 2 (§ 28b Satz 1)**

Bei der Änderung der §§ 28 ff. PBefG im Rahmen des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I S. 433) wurde versehentlich die im Allgemeinen Eisenbahngesetz üblichen Begrifflichkeiten „Träger des Vorhabens“ und „Vorhabenträger“ übernommen. Das PBefG kennt aber nur den Begriff des „Unternehmers“. Um Missverständnisse und Rechtsunsicherheiten im Vollzug zu vermeiden und um eine einheitliche Wortwahl im PBefG sicherzustellen, werden die Begriffe „Träger des Vorhabens“ und „Vorhabenträger“ jeweils durch den Begriff „Unternehmer“ ersetzt. Sollte der Unternehmer nicht Träger des Vorhabens sein, sind die für den Unternehmer geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden (vgl. § 3 Absatz 3 PBefG).

**Zu Nummer 4 (§ 29 Absatz 4)**

Die Durchführung von Vorhaben bleibt, auch wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren betrieben werden muss, nach dieser Vorschrift für die Teile des Vorhabens zulässig, die hiervon nicht betroffen sind.

**Zu Nummer 5 (§ 29a)****Zu Absatz 8**

Die Vorschrift dient der Klarstellung. Sie ist verhältnismäßig, da die reibungslose Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen dem Gemeinwohl dient: Die Eingriffe sind einerseits sehr beschränkt (vgl. Definition der Unterhaltung in § 28 Absatz 5 Satz 2 PBefG), andererseits hat die Funktionsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur und damit der Verkehrsfluss eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl in Form der Ermöglichung von reibungslosem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Schiene. Denn die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die in Absatz 8 beschriebene entsprechende Anwendung der Absätze 1 bis 7 gestaltet sich wie folgt: Die vorzeitige Besitzeinweisung erfolgt bei Unterhaltungsmaßnahmen, ebenso wie bislang für Bauvorhaben, für die der Plan festgestellt oder eine Plangenehmigung erteilt wird, durch Verwaltungsakt der Landesenteignungsbehörde, gegen den Rechtsschutz möglich ist. Sofern im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme ein festgestellter oder genehmigter Plan für die zu unterhaltende Anlage, zum Beispiel wegen sehr langen Zurückliegens des Baus der Anlage, nicht vorliegt oder aber der vorliegende Plan keine Regelung und damit Vorwirkung in Bezug auf die vorzeitige Besitzeinweisung für die konkrete Unterhaltungsmaßnahme enthält, so sind die Bezugnahmen auf die Planfeststellung gerade nicht anwendbar. Daher besteht auch insoweit keine Bindung der Enteignungsbehörde, vielmehr muss diese dann in eigener Zuständigkeit nach dem geltenden Landesrecht prüfen und verfahren; die Absätze 2 bis 5, 6 Satz 2 und 7 finden in diesem Fall jedoch auch Anwendung. Die verfassungsrechtlich gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die vorzeitige Besitzeinweisung sind folglich auch im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet.

**Zu Absatz 9**

Nach § 29a Absatz 8 PBefG prüft und vollzieht die Enteignungsbehörde in eigener Zuständigkeit die vorzeitige Besitzeinweisung nach dem geltenden Landesrecht. Dafür bedarf es einer Verweisung auf die Enteignungsgesetze der Länder.

**Zu Nummer 6 (§ 30)**

Die Neufassung der Vorschrift dient der Klarstellung, dass auch eine Enteignung zum Zweck der Unterhaltung von Betriebsanlagen möglich ist. Enteignungen für Unterhaltungsmaßnahmen haben auf Grund der eingeschränkten Begrifflichkeit der Unterhaltung (s. o. zu § 28 Absatz 5) nur einen sehr beschränkten Anwendungsbereich, da allenfalls unwesentliche Änderungen des Grundrisses und/oder Aufrisses der Anlagen vom Unterhaltungsbegriff erfasst sind. Insoweit ist die Regelung auch verhältnismäßig, da die Eingriffe einerseits sehr beschränkt sind und andererseits die Funktionsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur und damit der Verkehrsfluss eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl in Form der Ermöglichung von reibungslosem ÖPNV auf der Schiene hat.

Im konkreten Fall einer Enteignung zum Zwecke der Unterhaltung von Betriebsanlagen erfolgt ein Verfahren nach dem jeweiligen Landesenteignungsgesetz. Sofern im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme ein festgestellter oder genehmigter Plan für die zu unterhaltende Anlage, zum Beispiel wegen sehr langen Zurückliegens des Baus der Anlage, nicht vorliegt, ist Absatz 1 Satz 2 nicht anwendbar. Denn dieser erfordert das Vorliegen eines festgestellten oder genehmigten Plans und eine darin enthaltene Aussage zu der konkreten Enteignung. In diesen

Fällen muss die Enteignungsbehörde eine eigene Prüfung vornehmen: Gemäß § 30 Absatz 2 PBefG gelten die Enteignungsgesetze der Länder, soweit keine abweichende Regelung in § 30 PBefG getroffen ist. Die Enteignungsgesetze der Länder gelten auch, wenn § 30a PBefG nicht anwendbar ist, entweder wegen Nichtvorliegens eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung oder weil ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung zwar vorliegt, dieser oder diese aber keine Verpflichtung enthält. Die verfassungsrechtlich gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gegen Enteignungen sind folglich auch im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet.

#### **Zu Nummer 7 (§ 36a)**

Ein reibungsloser und sicherer ÖPNV hat eine hohe Bedeutung für das Allgemeinwohl. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur hat der Unternehmer nach § 7 Absatz 1 Satz 2 Straßen-Bau- und Betriebsordnung sicherzustellen, dass sich die Betriebsanlagen in betriebssicherem Zustand befinden und der Betrieb sicher durchgeführt wird. Betretensrechte bestehen nur, wenn dies zur Unterhaltung zwingend notwendig ist. In besonderen Ausnahmefällen ist es denkbar, dass dafür umschlossene Flächen betreten werden müssen, die zu Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitszwecken bestimmt und genutzt sind, und mithin dem Schutzbereich des Artikels 13 Absatz 1 Grundgesetz unterfallen. Ein Eingriff in den genannten Schutzbereich ist dabei nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zulässig. Konkret setzt dies voraus, dass das Betreten der grundrechtlich geschützten Fläche für eine Maßnahme erforderlich und geboten sein muss, die die Vorbeugung gegen den Eintritt einer bevorstehenden dringenden Gefahr für die genannten Schutzgüter zum Inhalt hat. Die Begriffe „Anlieger und Hinterlieger“ werden durch den allgemeineren, im Straßenbahnbereich gebräuchlichen Begriff „Nutzungsberechtigte“ (vgl. § 32 PBefG) ersetzt.

#### **Zu Nummer 7 (Artikel 11 – Inkrafttreten)**

Redaktionelle Folgeänderung.

Berlin, den 28. Oktober 2020

**Patrick Schnieder**  
Berichterstatter

**Torsten Herbst**  
Berichterstatter

