

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

A. Problem und Ziel

In Deutschland dauern die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten immer noch zu lange. Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode sieht eine deutliche Verkürzung der Verfahrensdauer vor, um Investitionen schnell, effizient und zielsicher umsetzen zu können. Der vorliegende Gesetzentwurf soll dazu einen Beitrag leisten.

B. Lösung; Nutzen

Eine moderne und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist wichtiger Standortfaktor Deutschlands. Zur Sicherung und Modernisierung unserer Verkehrswege ist eine rasche Umsetzung der erforderlichen Aus- und Neubauprojekte unerlässlich. Der Gesetzentwurf sieht daher rechtliche Anpassungen vor, um im Verkehrsbereich die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Diese tragen auch zum Bürokratieabbau und einer effizienteren Verwaltung bei. Er greift zudem Regelungen aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz auf und macht sie für den Verkehrsbereich anwendbar.

Durch die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wird geregelt, dass die Realisierung besonders wichtiger Vorhaben im Bereich der Fernstraßen und der Eisenbahnen im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

In der Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren liegt Potenzial zur Vereinfachung und damit zur Beschleunigung der Prozesse insgesamt. Daher sind im Bundesfernstraßengesetz, im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Bundeswasserstraßengesetz Änderungen zur stärkeren und flexibleren Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung in den Verwaltungsverfahren vorgesehen. Perspektivisch sollen digitale Formate zum Regelfall werden.

Zur zügigeren Realisierung von Vorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen, Bundeseisenbahnen und Bundeswasserstraßen soll die vorzeitige Besitzeinweisung frühzeitiger ermöglicht werden. Bei der Schaffung von Baurecht für Schienenverkehrsprojekte sollen geänderte Verkehrsprognosen des Bundes nicht mehr

zu einer Verzögerung der Genehmigungsverfahren führen. Über den Ausgleich eventueller Auswirkungen der geänderten Verkehrsprognose auf den Lärmschutz betroffener Bürgerinnen und Bürger ist durch die Genehmigungsbehörde vor Inbetriebnahme des Vorhabens zu entscheiden.

Für die Bundesfernstraßen enthält der Gesetzentwurf eine Fortschreibung der Vorhabenliste zur erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts, Erleichterungen für den Ersatzneubau von Brücken und für den Bau von Windenergie- und Solaranlagen entlang von Bundesfernstraßen, Gebührenregelungen für anbaurechtliche Verfahren, Regelungen zur Abwicklung des Grunderwerbs sowie eine Regelung zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei ländergrenzenüberschreitenden Vorhaben. Zudem werden Erleichterungen für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen geschaffen.

Mit dem Gesetzentwurf wird darüber hinaus die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf Ebene des Bundesrechts umgesetzt. Die Umsetzung beinhaltet insbesondere die Einführung einer Frist von vier Jahren für das Genehmigungsverfahren und wird im Bundesfernstraßengesetz, im Allgemeinen Eisenbahngesetz, im Bundeswasserstraßengesetz, im Luftverkehrsgesetz und im Wasserhaushaltsgesetz umgesetzt.

Die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes präzisiert die derzeit im Gesetz enthaltene Sammelposition „Deutschlandtakt“ und benennt ausdrücklich sämtliche für die Umsetzung des Deutschlandtakts konkret erforderlichen Maßnahmen, um die Voraussetzungen zur Planungsaufnahme sämtlicher weiterer Deutschlandtakt-Maßnahmen zu schaffen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das Gesetz entfällt bei den Bürgerinnen und Bürgern Zeitaufwand in der Höhe von rund 2.500 Stunden und Sachaufwand in Höhe von rund 21.000 Euro pro Jahr.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft reduziert sich durch das Gesetz insgesamt um rund 1,56 Mio. Euro jährlich.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Durch die Regelungen zur digitalen Einreichung der Pläne für Schienenprojekte und die prognostizierte Verkehrsentwicklung im Schienenbereich kommt es zu einer Aufwandsverringerung von rund 1,51 Mio. Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich um rund 2,65 Mio. Euro. Dabei verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um rund 2,38 Mio. Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen) reduziert sich um rund 260.000 Euro.

Zudem reduziert sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung auf Bundesebene um einmalig rund 1,34 Mio. Euro.

F. Weitere Kosten

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

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 17. Mai 2023

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über
die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung
des transeuropäischen Verkehrsnetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

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

Der Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der
als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über
die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung
des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 zweiter Halbsatz werden die Wörter „behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung“ durch die Wörter „sowie die Belange der Menschen mit Behinderungen und der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen“ ersetzt.
- b) Die folgenden Sätze werden angefügt:
„Bei dem Bau oder der Änderung von Bundesautobahnen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes die Bundesautobahnen, ausgenommen der Straßengrund, für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden. Nutzbare Flächen und Anlagen sind vom Träger der Straßenbaulast in einem Kataster festzuhalten.“

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 wird das Wort „Bundesautobahn“ durch die Wörter „Bundesfernstraße in Bundesverwaltung“ ersetzt.
- bb) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Antrag der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes muss von der Geschäftsführung nach Maßgabe der im Handelsregister eingetragenen Vertretungsbefugnisse oder von einer von der Geschäftsführung bevollmächtigten Person unterschrieben und mit dem in § 5 Absatz 5 Satz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes bezeichneten Siegel versehen werden.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Eigentum des Bundes an Bundesstraßen ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)“. Das Eigentum des Bundes an Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundesautobahnverwaltung)“.“

3. In § 9 werden nach Absatz 2 die folgenden Absätze 2a bis 2c eingefügt:

„(2a) Die im Fall des Absatzes 2 erforderliche Zustimmung gilt nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang aller für die straßenrechtliche Prüfung erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Straßenbaubehörde als erteilt. Diese Frist beginnt nicht, wenn der Antrag unvollständig ist und die für die Zustimmung zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrags der zuständigen Genehmigungsbehörde schriftlich oder elektronisch mitteilt. Im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags beginnen die Fristen nach den Sätzen 1 und 2 neu zu laufen, sofern durch die Ergänzung oder Änderung des Antrags die Belange nach Absatz 3 betroffen sind. Die Zustimmungsfrist kann von der für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit erforderlich ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Fristablauf mitzuteilen.

(2b) Die Absätze 2 und 2a gelten nicht für Genehmigungen von Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. In diesem Fall ist die oberste Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, das Fernstraßen-Bundesamt nach § 10 Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beteiligen. Dabei sind die in Absatz 3 und in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes genannten Belange zu beachten.

(2c) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 gelten nicht für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie. Die oberste Landesstraßenbaubehörde oder, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, das Fernstraßen-Bundesamt ist im Genehmigungsverfahren für eine Anlage nach Satz 1 zu beteiligen, wenn eine solche Anlage längs einer Bundesautobahn in Entfernung bis zu 100 Meter oder längs einer Bundesstraße außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn errichtet oder erheblich geändert werden soll. Bedarf eine Anlage nach Satz 1 keiner Genehmigung, hat der Vorhabenträger das Vorhaben vor Baubeginn bei der jeweils zuständigen Behörde nach Satz 2 anzuzeigen. Bei der Genehmigung, der Errichtung und dem Betrieb einer Anlage nach Satz 1 sind die in Absatz 3 und in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes genannten Belange zu beachten.“

4. In § 16a Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „notwendige“ die Wörter „Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie“ eingefügt.

5. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Eine Änderung im Sinne des Satzes 2 liegt insbesondere nicht vor, wenn die Änderung der Bundesfernstraße

1. im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Bundesfernstraße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt oder
2. unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, eine durchgehende Länge von höchstens 1 500 Metern hat und deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist.

Als unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne des Satzes 3 Nummer 2 gilt eine Änderung der Bundesfernstraße, die im Vorgriff auf den Ausbau einer Strecke durchgeführt werden soll, und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt. In den Fällen des Satzes 2, auch in Verbindung mit Satz 3, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Plans nach Absatz 1 Satz 1 beantragen.“

- b) Absatz 2 Satz 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 17e gilt entsprechend.“

6. Die §§ 17a und 17b werden wie folgt gefasst:

„§ 17a

Anhörungsverfahren

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

(2) Die Anhörungsbehörde kann

1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen und von der Anhörungsbehörde vorgegebenen elektronischen Format einzureichen;
2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan auch ausschließlich elektronisch zugänglich machen;
3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach § 73 Absatz 2 und 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zu übermitteln.

(3) Die Anhörungsbehörde soll die Auslegung des Plans und der Unterlagen nach § 19 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf ihrer Internetseite bewirken. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde; Satz 1 gilt entsprechend. Die Bekanntmachung erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

(4) Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. Sie sollen elektronisch übermittelt werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen.

(5) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und zusammen mit den sonstigen in § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(6) Die Anhörungsbehörde kann eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ganz oder teilweise in digitalen Formaten durchführen. In diesem Fall hat sie in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wie die Erörterung in einem digitalen Format durchgeführt wird.

(7) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

§ 17b

Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

(1) Für den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung gelten § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 17a gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.

(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung können die Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Veröffentlichung bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekanntzumachen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Im Fall des elektronischen Zugänglichmachens gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.

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

(5) Für ein Vorhaben, das teilweise von einer obersten Landesstraßenbaubehörde und teilweise vom Fernstraßen-Bundesamt durch Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung zugelassen werden muss, ist nur ein Verfahren durchzuführen, wenn für dieses Vorhaben oder für Teile davon nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Zuständig ist die Behörde, in deren Zuständigkeitsbereich das Vorhaben den größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Sie hat das Verfahren nach den für sie geltenden Rechtsvorschriften durchzuführen.

(6) Bestehen Zweifel, welche Behörde zuständig ist, führen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die oberste Straßenbaubehörde des Landes das Benehmen darüber herbei, welche Behörde für das Vorhaben zuständig ist.

(7) Die Absätze 5 und 6 gelten entsprechend für die Entscheidung nach § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(8) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs ersetzen die Planfeststellung nach § 17. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.“

7. § 17e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.“

b) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

c) Absatz 5 wird Absatz 3.

8. Nach § 17h werden die folgenden §§ 17i bis 17k eingefügt:

„§ 17i

Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben durchgeführt, das

1. auf einem in der Rechtsverordnung nach Absatz 2 Nummer 1 festgelegten vorermittelten Abschnitt des Kernnetzes gelegen ist, oder
2. auf einem in der Rechtsverordnung nach Absatz 2 Nummer 2 festgelegten Kernnetzkorridor gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für die Bundesfernstraßen

1. die vorermittelten Abschnitte des Kernnetzes nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a und
2. die Kernnetzkorridore nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b

der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.07.2021, S. 1) festzulegen.

(3) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über sämtliche für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen, einschließlich aller Stellungnahmen, die für den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung eingeholt und vorgelegt werden müssen. Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(4) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(5) Die Absätze 1 bis 4 sind nicht anzuwenden auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde eingereicht wurde.

§ 17j

Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach § 17i Absatz 1 Satz 1 sollen die zuständigen Behörden zusammenarbeiten, erforderliche Informationen, Unterlagen und Dokumente austauschen und die nationalen Zeitpläne ihrer Genehmigungsverfahren abstimmen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.

(3) Wird die Frist nach § 17i Absatz 1 Satz 1 nicht eingehalten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach Absatz 1 die Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über Maßnahmen zum zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens zu unterrichten.

§ 17k

Berichterstattung an die Europäische Kommission

Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission haben die obersten Landesstraßenbaubehörden und das Fernstraßen-Bundesamt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich folgende Angaben aus dem Berichtszeitraum mitzuteilen:

1. Die Anzahl der laufenden sowie abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach § 17i Absatz 1 und § 17j Absatz 1,
 2. die durchschnittliche Verfahrensdauer der abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren,
 3. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren, die über einen Zeitraum von mehr als vier Jahren seit Fristbeginn andauern,
 4. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung sowie
 5. die Einrichtung gemeinsamer Behörden für grenzüberschreitende Vorhaben.“
9. Nach § 18f Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Träger des Vorhabens kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine vorzeitige Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis

des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“

10. Nach § 23 wird folgender § 23a eingefügt:

„§ 23a

Gebühren, Verordnungsermächtigung

(1) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Bundes in den Fällen nach § 8 Absatz 1, 2, 2a, 6 und 7a, § 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 ist das Bundesgebührengesetz anzuwenden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates seine Befugnisse nach § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes auf das Fernstraßen-Bundesamt zu übertragen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht.

(2) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen der Länder in den Fällen nach § 8 Absatz 1, 2, 2a, 6 und 7a, § 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 ist das Bundesgebührengesetz mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Rechtsverordnungen nach § 22 des Bundesgebührengesetzes von den Landesregierungen erlassen werden. Die zuständige Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ihre Befugnisse nach Satz 3 auf eine oberste Landesbehörde zu übertragen.“

11. Dem § 24 werden die folgenden Absätze 14 und 15 angefügt:

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

(15) § 3 Absatz 1 Satz 4 ist nicht für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren vor dem 1. Januar 2024 eingeleitet worden ist.“

12. In § 5 Absatz 4 Satz 3, § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3, § 8 Absatz 3 Satz 2 und 5, § 9a Absatz 3 Satz 1, 4 und 5, den §§ 13b und 15 Absatz 3 Satz 2, § 22 Absatz 1, 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 3 sowie § 24 Absatz 11 Satz 1 werden jeweils

- a) die Wörter „des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“,
- b) die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- c) die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ oder
- d) die Wörter „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

ersetzt.

13. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage

(zu § 17e Absatz 1)

Vorbemerkung:

Im Sinne dieser Anlage bedeuten

1. A: Autobahn

2. B: Bundesstraße
3. L: Landesstraße
4. E: Europastraße
5. OU: Ortsumgehung

Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die für den Betrieb von Bundesfernstraßen notwendigen Anlagen. Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Hamburg-Harburg
2	A 1 Kreuz Kamen – Hamm-Bockum/Werne mit Ersatzneubau der Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal
3	A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)
4	A 1 Maschener Kreuz
5	A 1 Westhofener Kreuz (A 45)
6	A 1 Blankenheim – Kelberg
7	A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
8	A 2 Kreuz Bottrop (A 31)
9	A 3 Ersatzneubau Brückenbauwerk Lippe und Wesel-Datteln-Kanal mit Anschlussstelle Hünxe
10	A 3 Kreuz Kaiserberg (A40) – Kreuz Oberhausen-West mit Ersatzneubau von Brücken
11	A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/A 516) – Dinslaken Süd mit Ersatzneubauten von Brücken
12	A 3 Leverkusen-Zentrum – Kreuz Leverkusen (A 1)
13	A 3 Sinzing – Kreuz Regensburg mit Ersatzneubau der Donaubrücke Sinzing
14	A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)
15	A 4 Kreuz Köln-Süd (A 555) – Kreuz Köln-Gremberg (A559) mit Ersatzneubau Rheinbrücke Rodenkirchen
16	A 4 Dreieck Nossen – Hermsdorf
17	A 5 Dreieck Karlsruhe
18	A 6 Saarbrücken-Fechingen – St. Ingbert-West mit Ersatzneubau Talbrücke Fechingen
19	A 6 Kreuz Frankenthal – Mannheim-Sandhofen mit Ersatzneubau Theodor-Heuss-Rheinbrücke
20	A 6 Kreuz Mannheim – Schwetzingen/Hockenheim mit Ersatzneubau der Brückenbauwerke
21	A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern
22	A 7 Berkheim – Kreuz Memmingen mit Ersatzneubau der Brücke über die Iller bei Egelsee
23	A 7 Dreieck Hittistetten – Vöhringen mit Ersatzneubau der Talbrücke Witzighausen
24	A 7 Ersatzneubau Talbrücke Welkers im Abschnitt Fuldaer Dreieck – Bad Brückenau – Volkers
25	A 8 Mühlhausen – Hohenstadt
26	A 8 Kreuz München-Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich
27	A 10 Ersatzneubau der Brücke über das Mühlenfließ im Abschnitt Rüdersdorf – Erkner
28	A 10 Erkner – Freienbrink
29	A 14 Leipzig-Ost – Dreieck Parthenaue
30	A 20 Westerstede (A 28) – Weede
31	A 26 Drochtersen (A 20) – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 1)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
32	A 27 Ersatzneubauten der Moorbrücke, der Geestebrücke und des Überführungsbauwerks Bremerhaven-Zentrum im Abschnitt Bremerhaven-Geestemünde – Bremerhaven-Überseehäfen
33	A 33 Bielefeld-Brackwede – Borgholzhausen einschließlich Zubringer Ummeln
34	A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm
35	A 39 Lüneburg – Wolfsburg
36	A 40 Kreuz Kaiserberg – Essen-Frohnhausen mit Ersatzneubauten der Brückenbauwerke
37	A 42 Bottrop-Süd – Kreuz Essen-Nord mit Ersatzneubauten von Brücken über den Schienenweg, die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal
38	A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
39	A 44 Dreieck Lossetal – Helsa-Ost
40	A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
41	A 45 Haiger/Burbach – Dillenburg mit Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden
42	A 45 Siegen-Süd – Siegen mit Ersatzneubau der Siegtalbrücke
43	A 45 Talbrücke Rahmede im Abschnitt Lüdenscheid – Lüdenscheid-Nord
44	A 46 Ersatzneubau der Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe im Abschnitt Neuss-Uedesheim – Düsseldorf-Bilk
45	A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)
46	A 48 Ersatzneubau der Rheinbrücke Bendorf im Abschnitt Kreuz Koblenz-Nord – Bendorf/Neuwied
47	A 49 Bischhausen – A 5
48	A 52 Kreuz Breitscheid – Essen-Rüttenscheid mit Ersatzneubau Ruhrtalbrücke Mintard
49	A 52 Kreuz Mönchengladbach (A 61) – Kreuz Neersen (A 44)
50	A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)
51	A 59 Kreuz Duisburg (A 40) – Duisburg-Marxloh mit Ersatzneubau der Berliner Brücke, des Brückenzug Gartsträuch und des Brückenzugs Meiderich
52	A 60 Ersatzneubau Rheinbrücke Weisenau im Abschnitt Mainz-Innenstadt/Mainz-Laubenheim – Ginsheim-Gustavsburg
53	A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg einschließlich Ersatzneubau der Rheinbrücke Speyer
54	A 61 Ersatzneubau der Talbrücke Pfeddersheim im Abschnitt Worms/Mörstadt – Worms
55	A 64 (ehem. B 52) Ersatzneubau der Moselbrücke Ehrang im Abschnitt Trier-Ehrang – Trier
56	A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden
57	A 81 Ersatzneubau der Brücken im Abschnitt Neuenstadt (Kocher) – Kreuz Weinsberg
58	A 99 Dreieck München-Süd-West (A 96) – Kreuz München-Süd (A 8)
59	A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße
60	A 100 Dreieck Charlottenburg (A111) bis einschließlich Dreieck Funkturm (A115) einschließlich Ersatzneubau von Brücken u. a. Rudolf-Wissell-Brücke
61	A 111 Stolpe – Dreieck Charlottenburg (A 100)
62	A 255 Ersatzneubauten von Brücken im Abschnitt Hamburg-Veddel – Dreieck Norderelbe (A 1)
63	A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)
64	A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)
65	A 565 Kreuz Bonn-Nord (A 565) – Dreieck Bonn-Nordost (A 59) mit Ersatzneubau der Rheinbrücke Bonn-Nord
66	A 565 Bonn-Poppelsdorf – Kreuz Bonn-Nord (A 555) mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers
67	A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach

Lfd. Nr.	Bezeichnung
68	A 671 Ersatzneubau der Mainbrücke Hochheim im Abschnitt Hochheim-Süd – Gustavsburg
69	B 6 OU Bruckdorf
70	B 6 OU Gröbers
71	B 6 OU Großkugel
72	B 7 Altenburg (B 93) – Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen
73	B 7 Verlegung nördlich Frohburg (Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen – nördlich Frohburg)
74	B 19 OU Meiningen
75	B 85 Altenkreith – Wetterfeld
76	B 87 OU Naumburg – Wethau
77	B 101 OU Elsterwerda
78	B 112 OU Frankfurt (Oder)
79	B 169 OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow
80	B 169 OU Plessa
81	B 178 Nostitz – A 4 (Weißenberg)
82	B 87 OU Weißenfels
83	B 181 Neu- und Ausbau westlich Leipzig (A 9 bis Stadtgrenze Leipzig)
84	B 207 (E 47) Fehmarnsundquerung
85	B 221 OU Scherpenseel
86	B 221 OU Unterbruch
87	E 47 Feste Fehmarnbeltquerung (Puttgarden – Grenze der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone)
88	B 402/B 213/B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1)“.

Artikel 2

Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Das Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- Dem § 1 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:

„(3) Der Ausbau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Rechtsverordnung nach Absatz 4 bezeichnet ist, liegt im überragenden öffentlichen Interesse.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Vorhaben zum Ausbau oder zur Änderung einer Bundesfernstraße nach Maßgabe des Satzes 3 bezeichnen, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Die oberste Landesstraßenbaubehörde des Landes, in dem ein in der Rechtsverordnung bezeichneter Abschnitt der Bundesfernstraßen liegen soll, ist anzuhören. In der Rechtsverordnung dürfen nur die Bundesfernstraßen bezeichnet werden,

- die in der Anlage in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung fest disponiert“ festgesetzt sind oder

2. für die in der Anlage in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung ein Vordringlicher Bedarf mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ festgesetzt ist.

Die in den laufenden Nummern 506 und 1267 der Anlage in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung bezeichneten Vorhaben liegen entgegen der Maßgabe des Satzes 3 nicht im überragenden öffentlichen Interesse.“

2. In § 4 Satz 1, § 5 Absatz 1 Satz 1 sowie § 7 werden jeweils
 - a) die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ oder
 - b) die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 17 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „notwendige“ die Wörter „Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie“ eingefügt.
2. § 18 Absatz 2 Satz 10 wird wie folgt gefasst:
„§ 18e gilt entsprechend.“
3. Die §§ 18a und 18b werden wie folgt gefasst:

„§ 18a

Anhörungsverfahren

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

(2) Die Anhörungsbehörde kann

1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen und von der Anhörungsbehörde vorgegebenen elektronischen Format einzureichen;
2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan auch ausschließlich elektronisch zugänglich machen;
3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach § 73 Absatz 2 und 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zu übermitteln.

(3) Die Anhörungsbehörde soll die Auslegung des Plans und der Unterlagen nach § 19 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf ihrer Internetseite bewirken. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Bekanntmachung

durch die Anhörungsbehörde; Satz 1 gilt entsprechend. Die Bekanntmachung erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

(4) Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. Sie sollen elektronisch übermittelt werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen.

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

(6) Die Anhörungsbehörde kann eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ganz oder teilweise in digitalen Formaten durchführen. In diesem Fall hat sie in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wie die Erörterung in einem digitalen Format durchgeführt wird.

(7) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

§ 18b

Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

(1) Für den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung gelten § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 18a gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.

(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, Absatz 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung können die Zustimmung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Veröffentlichung bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekanntzumachen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Im Fall des elektronischen Zugänglichmachens gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.“

4. § 18e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.“

b) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

c) Absatz 5 wird Absatz 3.

5. § 18g wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Ändert sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung nach der öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung und werden hierdurch die in Absatz 1 Satz 2 genannten Immissionsgrenzwerte oder erstmalig die in Absatz 1 Satz 3 genannten Immissionsgrenzwerte überschritten, kann das Verfahren auf Verlangen des Trägers des Vorhabens vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmvorsorge mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende geführt werden. Der Träger des Vorhabens hat die Öffentlichkeit frühzeitig über Änderungen der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu unterrichten.

(3) Die Planfeststellungsbehörde hat im Fall des Absatzes 2 ihre Entscheidung zur Lärmvorsorge auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Verkehrsprognose durch Beschluss zu treffen. § 75 Absatz 2 Satz 3 und 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt entsprechend. Die Inbetriebnahme des Schienenwegs kann erst erfolgen, wenn die Maßnahmen zur Lärmvorsorge umgesetzt sind. Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm bestimmt sich nach den §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.“

6. Nach § 19 werden die folgenden §§ 20 bis 20b eingefügt:

„§ 20

Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben durchgeführt, das

1. im Kernnetzkorridor nach Anlage 3 gelegen ist, oder
2. im Kernnetzkorridor nach Anlage 4 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über sämtliche für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen, einschließlich aller Stellungnahmen, die für den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung eingeholt und vorgelegt werden müssen. Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(3) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde eingereicht wurde.

§ 20a

Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Satz 1 sollen die zuständigen Behörden zusammenarbeiten, erforderliche Informationen, Unterlagen und Dokumente austauschen und die nationalen Zeitpläne ihrer Genehmigungsverfahren abstimmen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.

(3) Wird die Frist nach § 20 Absatz 1 Satz 1 und 2 nicht eingehalten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach Absatz 1 die Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über Maßnahmen zum zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens zu unterrichten.

§ 20b

Berichterstattung an die Europäische Kommission

Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission hat die Planfeststellungsbehörde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich folgende Angaben aus dem Berichtszeitraum mitzuteilen:

1. Die Anzahl der laufenden sowie abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach § 20 Absatz 1 und § 20a Absatz 1,
 2. die durchschnittliche Verfahrensdauer der abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren,
 3. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren, die über einen Zeitraum von mehr als vier Jahren seit Fristbeginn andauern,
 4. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung sowie
 5. die Einrichtung gemeinsamer Behörden für grenzüberschreitende Vorhaben.“
7. Nach § 21 Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Träger des Vorhabens kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine vorzeitige Besitzeinweisung in das Grundstück eines

Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“

8. In den §§ 2a und 5 Absatz 2 Satz 6 und Absatz 5 Satz 2, in § 26 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und 3 Satz 1 und 2, Absatz 4 und 8 Satz 1, den §§ 27 sowie 38 Absatz 2 Satz 3 werden jeweils
- die Wörter „dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
 - die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
 - die Wörter „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
 - die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
 - die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
 - die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ oder
 - die Wörter „dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ durch die Wörter „dem Bundesministerium der Justiz“

ersetzt.

9. Die folgenden Anlagen 3 und 4 werden angefügt:

„Anlage 3

(zu § 20 Absatz 1 Satz 1)

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Nordsee – Ostsee	(Świnoujście/Szczecin –) Grenze PL/DE – Berlin
2	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden – Grenze DE/CZ (– Praha/Kolín)
3	Rhein-Alpen	(Zevenaar –) – Grenze NL/DE – Emmerich – Oberhausen
4	Rhein-Alpen	Karlsruhe – Grenze CH/DE (– Basel)
5	Rhein-Donau	München – Grenze DE/CZ (– Praha)
6	Rhein-Donau	Nürnberg – Grenze DE/CZ (– Plzeň)
7	Rhein-Donau	München – Mühldorf – Freilassing – Grenze DE/AT (– Salzburg)
8	Rhein-Donau	(Strasbourg –) Grenze FR/DE – Kehl – Appenweier
9	Rhein-Donau	Stuttgart – Ulm
10	Skandinavien – Mittelmeer	(København –) Grenze DK/DE – Hamburg: Anschlussstrecke zur Festen Fehmarnbeltquerung
11	Skandinavien – Mittelmeer	München – Grenze DE/AT (– Wörgl): Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken
12	Skandinavien – Mittelmeer	(København –) Grenze DK/DE – Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung

Anlage 4
(zu § 20 Absatz 1 Satz 2)

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Atlantik	(Metz –) Grenze FR/DE – Mannheim
2	Nordsee – Ostsee	(Poznań –) Grenze PL/DE – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg
3	Nordsee – Ostsee	(Wrocław –) Grenze PL/DE – Falkenberg – Magdeburg
4	Nordsee – Ostsee	(Szczecin/Świnoujście –) Grenze PL/DE – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
5	Nordsee – Ostsee	Berlin – Wolfsburg – Hannover
6	Nordsee – Ostsee	Hannover – Bremen
7	Nordsee – Ostsee	Bremen – Bremerhaven
8	Nordsee – Ostsee	Bremen – Wilhelmshaven
9	Nordsee – Ostsee	Hannover – Osnabrück – Grenze DE/NL (– Hengelo)
10	Nordsee – Ostsee	Osnabrück – Grenze DE/NL (– Hengelo)
11	Nordsee – Ostsee	Osnabrück – Dortmund – Hagen
12	Nordsee – Ostsee	Hannover – Bielefeld – Hagen
13	Nordsee – Ostsee	Hagen – Köln – Aachen
14	Nordsee – Ostsee	Aachen – Grenze DE/BE (– Visé – Antwerpen)
15	Nordsee – Ostsee	Aachen – Grenze DE/BE (– Liege – Antwerpen)
16	Orient/Östliches Mittelmeer	Hamburg – Berlin
17	Orient/Östliches Mittelmeer	Rostock – Berlin – Dresden
18	Orient/Östliches Mittelmeer	Grenze DE/NL (– Hengelo)
19	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden – Grenze DE/CZ (– Ústí nad Labem – Praha)
20	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden – Grenze DE/CZ (– Děčín – Praha)
21	Orient/Östliches Mittelmeer	Wilhelmshaven – Bremen
22	Orient/Östliches Mittelmeer	Bremerhaven – Bremen
23	Orient/Östliches Mittelmeer	Bremen – Magdeburg – Roßlau
24	Orient/Östliches Mittelmeer	Roßlau – Elsterwerda
25	Orient/Östliches Mittelmeer	Roßlau – Leipzig – Dresden
26	Rhein-Alpen	(Basel –) Grenze CH/DE – Müllheim (Baden)
27	Rhein-Alpen	Müllheim (Baden) – Freiburg – Kenzingen
28	Rhein-Alpen	Müllheim (Baden) – Kenzingen
29	Rhein-Alpen	Kenzingen – Karlsruhe
30	Rhein-Alpen	Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim
31	Rhein-Alpen	Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt am Main
32	Rhein-Alpen	Darmstadt – Bischofsheim – Mainz-Kastel – Rüdesheim – Troisdorf – Köln
33	Rhein-Alpen	Köln – Aachen
34	Rhein-Alpen	Aachen – Grenze DE/BE (– Visé – Antwerpen)
35	Rhein-Alpen	Aachen – Grenze DE/BE (– Liege – Antwerpen)
36	Rhein-Alpen	Bischofsheim – Mainz – Bingen – Koblenz – Köln
37	Rhein-Alpen	Karlsruhe – Hockenheim – Schwetzingen – Mannheim

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
38	Rhein-Alpen	Hockenheim – Mannheim
39	Rhein-Alpen	Mannheim – Frankfurt am Main
40	Rhein-Alpen	Bischofsheim – Frankfurt am Main
41	Rhein-Alpen	Oberhausen – Duisburg – Hilden – Köln
42	Rhein-Alpen	Köln – Troisdorf – Siegburg – Frankfurt am Main
43	Rhein-Alpen	(Zevenaar –) Grenze NL/DE – Emmerich – Oberhausen – Duisburg – Leverkusen – Köln
44	Rhein-Donau	(Strasbourg –) Grenze FR/DE – Kehl – Appenweier – Karlsruhe
45	Rhein-Donau	Karlsruhe – Mühlacker – Vaihingen (Enz)
46	Rhein-Donau	Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg – Mannheim
47	Rhein-Donau	Karlsruhe – Hockenheim – Schwetzingen – Mannheim
48	Rhein-Donau	Mannheim – Frankfurt am Main
49	Rhein-Donau	Mannheim – Vaihingen (Enz) – Stuttgart
50	Rhein-Donau	Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt am Main
51	Rhein-Donau	Bruchsal – Mühlacker
52	Rhein-Donau	Vaihingen (Enz) – Bietigheim-Bissingen – Stuttgart
53	Rhein-Donau	Vaihingen (Enz) – Stuttgart
54	Rhein-Donau	Stuttgart – Ulm
55	Rhein-Donau	Stuttgart – Plochingen – Ulm
56	Rhein-Donau	Ulm – München
57	Rhein-Donau	München – Freilassing – Grenze DE/AT (– Salzburg)
58	Rhein-Donau	(Salzburg –) Grenze AT/DE – Wels
59	Rhein-Donau	Wels – Grenze DE/AT (– Linz)
60	Rhein-Donau	München – Regensburg
61	Rhein-Donau	Regensburg – Passau – Wels
62	Rhein-Donau	Regensburg – Furth im Wald – Grenze DE/CZ (– Praha)
63	Rhein-Donau	Nürnberg – Regensburg
64	Rhein-Donau	Nürnberg – Marktredwitz – Grenze DE/CZ (– Praha)
65	Rhein-Donau	Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg
66	Skandinavien – Mittelmeer	Bremerhaven – Bremen
67	Skandinavien – Mittelmeer	Bremen – Hannover
68	Skandinavien – Mittelmeer	Bremen – Hamburg
69	Skandinavien – Mittelmeer	Hamburg – Walsrode – Hannover
70	Skandinavien – Mittelmeer	Hannover – Hildesheim
71	Skandinavien – Mittelmeer	Hannover – Göttingen
72	Skandinavien – Mittelmeer	Göttingen – Kassel – Fulda
73	Skandinavien – Mittelmeer	Göttingen – Bad Hersfeld – Fulda
74	Skandinavien – Mittelmeer	Fulda – Würzburg
75	Skandinavien – Mittelmeer	Würzburg – Nürnberg
76	Skandinavien – Mittelmeer	Würzburg – Treuchtlingen
77	Skandinavien – Mittelmeer	Nürnberg – Treuchtlingen

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
78	Skandinavien – Mittelmeer	Treuchtlingen – Augsburg – München
79	Skandinavien – Mittelmeer	Nürnberg – Ingolstadt – München
80	Skandinavien – Mittelmeer	München – Rosenheim – Grenze DE/AT (– Innsbruck)
81	Skandinavien – Mittelmeer	(Kolding –) Grenze DK/DE – Flensburg – Hamburg
82	Skandinavien – Mittelmeer	(København –) Grenze DK/DE – Lübeck – Hamburg
83	Skandinavien – Mittelmeer	Hamburg – Uelzen – Hildesheim – Göttingen
84	Skandinavien – Mittelmeer	Rostock – Berlin – Bitterfeld
85	Skandinavien – Mittelmeer	Bitterfeld – Leipzig – Hof – Regensburg – München
86	Skandinavien – Mittelmeer	Bitterfeld – Halle – Erfurt – Nürnberg“.

Artikel 4

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- Dem § 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse.“

- In § 4 Absatz 1 Satz 1, § 5 Satz 1 sowie § 7 werden jeweils

- die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ oder
- die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

ersetzt.

- Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage (zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs¹

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro
2	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3	ABS Berlin – Dresden
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
5	ABS/NBS Leipzig – Dresden
6	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
7	ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL
8	ABS Köln – Aachen

Lfd. Nr.	Vorhaben
9	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier
10	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
11	ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A / – Simbach – Grenze D/A
12	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)
13	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
14	ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
15	ABS München – Lindau – Grenze D/A
16	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E (in Fettdruck) u. VB)¹

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock
2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen ² , ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle
4	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München ³
5	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda
6	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau
7	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F
8	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover
9	Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ
10	Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden
11	Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm
12	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau
13	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A
14	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden ⁴
15	ABS Nürnberg – Passau
16	ABS/NBS Paderborn – Halle
17	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ
18	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster⁵
19	ABS Angermünde – Grenze D/PL
20	ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
21	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
22	Großknoten (Frankfurt, Hamburg⁶, Hannover, Köln, Mannheim, München)
23	Knoten (Aachen, Leipzig)
24	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen ⁷

lfd. Nr.	Vorhaben
25	ABS Augsburg – Donauwörth
26	ABS Gotha – Leinefelde
27	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg
28	ABS Landshut – Plattling
29	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
30	ABS Weimar – Gera – Gößnitz
31	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland
32	NBS Dresden – Grenze D/CZ
33	ABS Cuxhaven – Stade
34	ABS Münster – Lünen
35	ABS Leipzig – Chemnitz
36	ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
37	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz
38	Überholgleise für 740m-Züge
39	Bahnhof Fangschleuse
40	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
41	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den VB erfüllen, werden sie in den VB aufgenommen.

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II
3	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
4	ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ
5	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg
6	ABS Cottbus – Görlitz
7	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
8	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm
9	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F
10	NBS Rheydter Kurve
11	ABS Köln – Aachen
12	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund
13	ABS Koblenz – Mainz
14	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL
15	Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung
16	Weitere Knotenmaßnahmen, mikroskopische Maßnahmen
17	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)

Erläuterungen:

ABS: Ausbaustrecke

NBS: Neubaustrecke

VB: Vordringlicher Bedarf

VB-E: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung

WB: Weiterer Bedarf

- ¹ Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.
- ² Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.
- ³ Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt in Aschaffenburg.
- ⁴ Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.
- ⁵ Mit Halt Köln-Mülheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.
- ⁶ Unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn.
- ⁷ Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.“

Artikel 5**Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 14 Absatz 2 Satz 10 wird wie folgt gefasst:
„§ 14e gilt entsprechend.“
2. § 14a wird wie folgt gefasst:

„§ 14a

Anhörungsverfahren

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

(2) Die Anhörungsbehörde kann

1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen und von der Anhörungsbehörde vorgegebenen elektronischen Format einzureichen;

2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan auch ausschließlich elektronisch zugänglich machen;
3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach § 73 Absatz 2 und 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zu übermitteln.

(3) Die Anhörungsbehörde soll die Auslegung des Plans und der Unterlagen nach § 19 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf ihrer Internetseite bewirken. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde; Satz 1 gilt entsprechend. Die Bekanntmachung erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

(4) Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. Sie sollen elektronisch übermittelt werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen.

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

(6) Die Anhörungsbehörde kann eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ganz oder teilweise in digitalen Formaten durchführen. In diesem Fall hat sie in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wie die Erörterung in einem digitalen Format durchgeführt wird.

(7) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.“

3. § 14b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Nummer 1“ gestrichen.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung können die Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Veröffentlichung bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekanntzumachen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Im Fall des elektronischen Zugänglichmachens gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.“

4. § 14e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.“

b) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

c) Absatz 5 wird Absatz 3.

5. In § 16 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „notwendige“ die Wörter „Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie“ eingefügt.

6. Nach § 17 werden die folgenden §§ 18 bis 18b eingefügt:

„§ 18

Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben durchgeführt, das

1. im Kernnetzkorridor nach Anlage 3 gelegen ist, oder
2. im Kernnetzkorridor nach Anlage 4 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über sämtliche für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen, einschließlich aller Stellungnahmen, die für den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung eingeholt und vorgelegt werden müssen. Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(3) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde eingereicht wurde.

§ 18a

Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen die zuständigen Behörden zusammenarbeiten, erforderliche Informationen, Unterlagen und Dokumente austauschen und die nationalen Zeitpläne ihrer Genehmigungsverfahren abstimmen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.

(3) Wird die Frist nach § 18 Absatz 1 Satz 1 und 2 nicht eingehalten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach Absatz 1 die Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über Maßnahmen zum zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens zu unterrichten.

§ 18b

Berichterstattung an die Europäische Kommission

Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission hat die Planfeststellungsbehörde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich folgende Angaben aus dem Berichtszeitraum mitzuteilen:

1. Die Anzahl der laufenden sowie abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Absatz 1 und § 18a Absatz 1,
 2. die durchschnittliche Verfahrensdauer der abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren,
 3. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren, die über einen Zeitraum von mehr als vier Jahren seit Fristbeginn andauern,
 4. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung sowie
 5. die Einrichtung gemeinsamer Behörden.“
7. Nach § 20 Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Der Träger des Vorhabens kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine vorzeitige Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist die nach dem Verfahrensstand zu erwartende Feststellung des Plans oder die zu erwartende Plangenehmigung dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist die vorzeitige Besitzeinweisung auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“
8. In § 1 Absatz 7, § 2 Absatz 1 Satz 2, § 5 Satz 3, § 13 Absatz 1 Satz 1, § 27 Absatz 1 und 2, § 34 Absatz 6, § 41 Absatz 7, § 42 Absatz 4a Satz 2, § 46 Satz 1 und 2 sowie § 51 Absatz 3 werden jeweils
- a) die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,

- b) die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“;
- c) die Wörter „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“;
- d) die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ oder
- e) die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“

ersetzt.

9. Der Anlage 2 „Bundeswasserstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts“ werden die folgenden laufenden Nummern 8 bis 10 angefügt:

„Lfd. Nr.“	Bezeichnung
8	Rhein
9	Nord-Ostsee-Kanal
10	Wesel-Datteln-Kanal*.

10. Nach Anlage 2 werden die folgenden Anlagen 3 und 4 eingefügt:

„Anlage 3

(zu § 18 Absatz 1 Satz 1)

Lfd. Nr.	TEN-V Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Nordsee – Ostsee	(Świnoujście/Szczecin –) Grenze PL/DE–Berlin
2	Nordsee – Ostsee	Nord-Ostsee-Kanal
3	Nordsee – Ostsee	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle
4	Nordsee – Ostsee	Rhein – Grenze DE/NL (– Waal)
5	Orient/Östliches Mittelmeer	Hamburg – Dresden – Grenze DE/CZ (– Praha)
6	Rhein-Alpen	(Basel –) – Grenze CH/DE – Grenze DE/NL (–Antwerpen/Rotterdam)
7	Rhein-Donau	Donau (Kehlheim – Grenze DE/AT (– Constanța/Midia/Sulina))

Anlage 4

(zu § 18 Absatz 1 Satz 2)

Lfd. Nr.	TEN-V Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Nordsee – Ostsee	Szczecin/Świnoujście – Grenze PL/DE – Berlin (Havel-Oder-Wasserstraße)
2	Nordsee – Ostsee	Berlin – Magdeburg (Untere Havelwasserstraße/Elbe-Havel-Kanal/Mittellandkanal)
3	Nordsee – Ostsee	Magdeburg – Braunschweig – Hannover (Mittellandkanal)
4	Nordsee – Ostsee	Hannover – Minden (Mittellandkanal)
5	Nordsee – Ostsee	Minden – Bremen – Bremerhaven (Weser)
6	Nordsee – Ostsee	Minden – Rheine – Nordsee (Mittellandkanal/Dortmund-Ems-Kanal/Ems)
7	Nordsee – Ostsee	Bremen/Elsfleth – Oldenburg – Dörpen (Weser/Küstenkanal)
8	Nordsee – Ostsee	Rheine – Minden (Mittellandkanal/Weser)

Lfd. Nr.	TEN-V Kernnetzkorridor	Bezeichnung
9	Nordsee – Ostsee	Datteln – Hamm (Datteln-Hamm-Kanal)
10	Nordsee – Ostsee	Dortmund – Datteln – Rheine (Dortmund-Ems-Kanal)
11	Nordsee – Ostsee	Datteln – Duisburg (Rhein-Herne-Kanal)
12	Nordsee – Ostsee	Mühlheim – Duisburg – Grenze DE/NL (Ruhr/Rhein)
13	Nordsee – Ostsee	Wesel – Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)
14	Nordsee – Ostsee	Nord-Ostsee-Kanal
15	Orient/Östliches Mittelmeer	Brunsbüttel – Hamburg – Lauenburg – Magdeburg – Dresden – Grenze DE/CZ (– Usti nad Labem) (Elbe)
16	Orient/Östliches Mittelmeer	Lauenburg – Lübeck (Elbe-Lübeck-Kanal)
17	Orient/Östliches Mittelmeer	Bremerhaven – Bremen – Minden (Weser)
18	Orient/Östliches Mittelmeer	Minden – Edesbüttel – Magdeburg (Mittellandkanal)
19	Orient/Östliches Mittelmeer	Lauenburg – Edesbüttel (Elbeseitenkanal)
20	Rhein-Alpen	(Basel –) Grenze CH/DE – Koblenz – Grenze NL/D (– Rotterdam) (Rhein)
21	Rhein-Alpen	Koblenz – Wasserbillig Grenze DE/LU – Apach Grenze D/LU/FR (Mosel)
22	Rhein-Alpen	Mannheim – Stuttgart – Plochingen (Neckar)
23	Rhein-Donau	Grenzen AT/DE Jochenstein/Passau – Kehlheim (Donau)
24	Rhein-Donau	Kehlheim – Bamberg/Hallstadt (Main-Donau-Kanal)
25	Rhein-Donau	Hallstadt – Aschaffenburg – Mainz (Main)“.

Artikel 6

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 42 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 10a werden die folgenden §§ 10b und 10c eingefügt:

„§ 10b

Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben der Anlage durchgeführt, dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten, ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über sämtliche für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen, einschließlich aller Stellungnahmen, die für den Planfeststellungsbeschluss oder

die Plangenehmigung eingeholt und vorgelegt werden müssen. Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(3) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde eingereicht wurde.

§ 10c

Berichterstattung an die Europäische Kommission

Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission hat die Planfeststellungsbehörde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich folgende Angaben aus dem Berichtszeitraum mitzuteilen:

1. Die Anzahl der laufenden sowie abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach § 10b Absatz 1,
 2. die durchschnittliche Verfahrensdauer der abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren,
 3. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren, die über einen Zeitraum von mehr als vier Jahren seit Fristbeginn andauern,
 4. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung.“
2. § 12 Absatz 2 Satz 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:
- „Die Frist nach Satz 2 beginnt nicht, wenn der Antrag unvollständig ist und die Luftfahrtbehörde dies der zuständigen Behörde innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Ersuchens mitteilt. Im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags beginnt die Frist nach den Sätzen 2 und 3 ab dem Zeitpunkt der Ergänzung oder Änderung erneut. Die Frist nach Satz 2 kann von der zuständigen Luftfahrtbehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen eines erhöhten Prüfaufwandes insbesondere für die Erstellung von Risikoanalysen erforderlich ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig mitzuteilen.“
3. § 18a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn dadurch die folgenden Einrichtungen gestört werden können:

 1. Flugsicherungseinrichtungen oder
 2. stationäre militärische Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs.“
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung entscheidet“ durch die Wörter „Im Fall des Satzes 1 Nummer 1 entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.
 - cc) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kann andere gutachterliche Stellungnahmen zur Entscheidungsfindung heranziehen.“

- dd) In dem neuen Satz 4 werden die Wörter „Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ durch die Wörter „Die zuständige Behörde“ ersetzt und wird nach dem Wort „Bauherrn“ das Wort „unverzüglich“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Bei der Errichtung von Windenergieanlagen an Land hat die zuständige Immissionsschutzbehörde über die zuständige Landesluftfahrtbehörde dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die für die Entscheidung nach Absatz 1 notwendigen Unterlagen und Informationen zu übersenden und dabei Name, Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des zuständigen Bearbeiters in der zuständigen Immissionsschutzbehörde mitzuteilen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat nach Eingang der Unterlagen binnen zehn Werktagen der vorlegenden Immissionsschutzbehörde mitzuteilen, ob die Unterlagen und Informationen vollständig sind. Sind diese nicht vollständig, so hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die zuständige Immissionsschutzbehörde unverzüglich aufzufordern, die Unterlagen und Informationen innerhalb einer angemessenen Frist zu ergänzen. Teilprüfungen sollen vor Vorlage der vollständigen Unterlagen und Informationen vorgenommen werden, soweit dies nach den bereits vorliegenden Unterlagen und Informationen möglich ist. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung soll seine Entscheidung nach Absatz 1 spätestens zwei Monate nach Erhalt aller angeforderten und vollständigen Unterlagen und Informationen mitteilen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat ihre Aufsichtsbehörde quartalsweise über die Einhaltung der Fristen zu unterrichten. Die Sätze 1 bis 6 gelten entsprechend für Einrichtungen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2.“
- c) Der bisherige Absatz 1a wird Absatz 1b.
- d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
- „(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die näheren Einzelheiten zur Durchführung der Absätze 1 bis 3 zu regeln.“
4. § 30 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 4 werden nach dem Wort „Flugplätzen“ die Wörter „und militärischen Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
5. Dem § 73 wird folgender Absatz 5 angefügt:
- „(5) § 18a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 ist erst anzuwenden, wenn
1. das Bewertungs- und Nachweisverfahren einer Störung an stationären militärischen Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs (Luftverteidigungsradare) einer unabhängigen wissenschaftlichen Studie unterzogen wurde und dem aktuellen Stand der Wissenschaft entspricht und
 2. durch das Bundesministerium der Verteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Bundesgesetzblatt bekanntgemacht wird, dass die Voraussetzung nach Nummer 1 erfüllt ist.“
6. Nach § 73 wird folgende Anlage eingefügt:
- „Anlage
(zu § 10b Absatz 1)
- Flughafen Berlin Brandenburg
 - Flughafen Bremen
 - Flughafen Düsseldorf
 - Flughafen Frankfurt am Main

- Flughafen Hamburg
- Flughafen Hannover
- Flughafen Köln/Bonn
- Flughafen Leipzig/Halle
- Flughafen München
- Flughafen Nürnberg
- Flughafen Stuttgart“.

7. Es werden ersetzt:

- a) in § 3a Absatz 2, § 27d Absatz 1b, in den §§ 31a und 31c Satz 1, in § 31d Absatz 2 Satz 3, § 31f Absatz 3 Satz 2, Absatz 3a Satz 1 und 2, § 32 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 3, 4 und 4c Satz 1, Absatz 5 Satz 1, Absatz 5a sowie 6 Satz 1 die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- b) in § 9 Absatz 1, § 26a Absatz 4, § 31b Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 Satz 2, § 31d Absatz 2 Satz 1, § 31f Absatz 2 Satz 2, § 32a Absatz 2 Satz 3, § 32d Satz 1 sowie § 73 Absatz 1 Satz 2 die Wörter „des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Wörter „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“,
- c) in § 26a Absatz 1, § 27a Absatz 2 Satz 1, § 27d Absatz 1, 1a und 4 Satz 3, § 27f Absatz 1, 4 Satz 3, Absatz 5 Satz 1 und 2, § 31 Absatz 2 Nummer 12 und 18, § 31b Absatz 2 Satz 1 und 3, § 31b Absatz 6 Satz 1, § 31d Absatz 4 Satz 6, § 31f Absatz 1, § 32 Absatz 2 und 4a, § 32a Absatz 3 Satz 3, § 63 Nummer 1 und 2, § 70 Absatz 2 sowie § 73 Absatz 1 Satz 6 die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- d) in § 10 Absatz 3, § 19b Absatz 6 Satz 1, § 30 Absatz 3 Satz 3, § 31 Absatz 1 Satz 1, § 32 Absatz 1 Satz 1, § 32a Absatz 1 Satz 1, § 57 Absatz 1 Satz 1, § 57a Absatz 4 Satz 1 sowie § 57c Absatz 1 und 3 die Wörter „dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Wörter „dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- e) in § 27d Absatz 4 Satz 1, § 27f Absatz 4 Satz 1, § 31 Absatz 2a, § 31b Absatz 1 Satz 2, § 31e Satz 1, § 32 Absatz 1 Satz 5, Absatz 6 Satz 3 sowie § 32a Absatz 2 Satz 1 die Wörter „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Wörter „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- f) in § 32a Absatz 2 Satz 2 die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
- g) in § 32a Absatz 3 Satz 3 die Wörter „das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
- h) in § 32a Absatz 1 Satz 1 die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
- i) in § 32 Absatz 1 Satz 5 und Absatz 6 Satz 3 sowie § 32a Absatz 2 Satz 1 die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ jeweils durch die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
- j) in § 32 Absatz 1 Satz 4, § 32 Absatz 4b Satz 1, § 57 Absatz 1 Satz 1, § 57a Absatz 4 Satz 1 sowie § 57c Absatz 1 und 3 die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ jeweils durch die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“,

- k) in § 32 Absatz 1 Satz 6 die Wörter „dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat“ durch die Wörter „dem Bundesministerium des Innern und für Heimat“,
- l) in § 57 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 7 Satz 2 sowie § 57c Absatz 1 und 3 die Wörter „Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ jeweils durch die Wörter „Das Bundesministerium der Justiz“,
- m) in § 57 Absatz 7 Satz 3 sowie § 57a Absatz 4 Satz 1 die Wörter „das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ jeweils durch die Wörter „das Bundesministerium der Justiz“ und
- n) in § 57 Absatz 5 Satz 3 die Wörter „dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ durch die Wörter „dem Bundesministerium der Justiz“.

Artikel 7

Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

Das Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 5) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe „§ 70 Anwendbare Vorschriften, Verfahren“ die Angabe „§ 70a Planfeststellungsverfahren bei Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz“ eingefügt.
2. Nach § 70 wird folgender § 70a eingefügt:

„§ 70a

Planfeststellungsverfahren bei Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für einen Gewässerausbau nach § 68 durchgeführt, ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen, wenn

1. dieser der Erweiterung eines Seehafens oder Binnenhafens für den Güterverkehr nach Anlage 3 dient und
2. die geschätzten Gesamtkosten der Erweiterung zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

Die Frist beginnt mit dem Eingang des vollständigen Plans bei der einheitlichen Stelle nach Absatz 2 oder bei der Anhörungsbehörde und der Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Auf Antrag des Trägers eines Vorhabens nach Absatz 1 Satz 1 sind das Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren sowie alle sonstigen Zulassungsverfahren, die für die Erweiterung des Seehafens oder Binnenhafens für den Güterverkehr nach Anlage 3 nach Bundesrecht oder Landesrecht erforderlich sind, über eine einheitliche Stelle abzuwickeln. Die einheitliche Stelle hat im Internet Informationen dazu zu veröffentlichen, für welche Vorhaben sie zuständig ist und welche weiteren einheitlichen Stellen im jeweiligen Land für Vorhaben nach Absatz 1 Satz 1 zuständig sind.

(3) Die Planfeststellungsbehörde oder die einheitliche Stelle hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft zu erteilen über

1. sämtliche für die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung beizubringende Informationen und Unterlagen, einschließlich aller Stellungnahmen, die für den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung eingeholt und vorgelegt werden müssen,

2. weitere Zulassungen, die für die Erweiterung des Seehafens oder Binnenhafens erforderlich sind, und die für die Erteilung dieser Zulassungen zuständigen Behörden.

Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(4) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann die zuständige oberste Landesbehörde die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(5) Die Absätze 1 bis 4 finden keine Anwendung auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde oder bei der einheitlichen Stelle eingereicht wurde.

(6) Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission gilt für Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten nach Absatz 1 Satz 1 § 10c des Luftverkehrsgesetzes entsprechend.

(7) Die Absätze 1 bis 6 finden keine Anwendung, wenn für die Erweiterung eines Seehafens oder Binnenhafens für den Güterverkehr anstelle eines Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens nach § 68 nach landesrechtlichen Vorschriften ein anderes Zulassungsverfahren durchzuführen ist.“

3. In § 7 Absatz 4 Satz 2, den §§ 45l und 62 Absatz 4 Nummer 2 sowie § 62a Satz 1 werden jeweils
 - a) die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
 - b) die Wörter „Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ oder
 - c) die Wörter „dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

ersetzt.

4. Folgende Anlage 3 wird angefügt:

„Anlage 3

(zu § 70a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 7)

Seehäfen und Binnenhäfen für den Güterverkehr

- Binnenhafen Berlin
- Binnenhafen Braunschweig
- See- und Binnenhafen Bremen
- See- und Binnenhafen Bremerhaven
- Binnenhafen Dortmund
- Binnenhafen Duisburg, ausgenommen Hafen Homberg
- Binnenhafen Düsseldorf/Neuss
- Binnenhafen Frankfurt am Main
- See- und Binnenhafen Hamburg

- Binnenhafen Hamm
- Binnenhafen Hannover
- Binnenhafen Karlsruhe
- Binnenhafen Koblenz
- Binnenhafen Köln
- See- und Binnenhafen Lübeck
- Binnenhafen Magdeburg
- Binnenhafen Mainz
- Binnenhafen Mannheim
- Binnenhafen Nürnberg
- Binnenhafen Regensburg
- Seehafen Rostock
- Binnenhafen Stuttgart
- Seehafen Wilhelmshaven“

Artikel 8

Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
- b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Zur Ausführung der Aufgaben des Bundes nach § 1 Absatz 1 führt die Gesellschaft privaten Rechts mit Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes ein Siegel (kleines Bundessiegel). Die Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes kann mit Bedingungen, Auflagen und unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden.“

2. In § 1 Absatz 1, den §§ 3 und 6 Satz 1 sowie § 8 Absatz 2 Satz 2 werden jeweils

- a) die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ oder
- b) die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

ersetzt.

Artikel 9

Änderung des Investitionsgesetzes Kohleregionen

Das Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) wird wie folgt geändert:

1. § 23 wird wie folgt gefasst:

„§ 23

Sofortvollzug

Für die Bau- und Ausbauvorhaben nach den §§ 20 und 21 sind die Bestimmungen des § 17e des Bundesfernstraßengesetzes und des § 18e des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entsprechend anzuwenden.“

2. In § 1 Absatz 3 Satz 3, § 6 Absatz 5, § 7 Absatz 3 Satz 3, § 8 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, § 15 Absatz 1 Satz 1 und 4, § 17 Nummer 3, § 19 Absatz 1, § 24 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3, § 25 Absatz 2 Satz 1 sowie § 26 Absatz 1 Satz 1 werden jeweils
 - a) die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“,
 - b) die Wörter „Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“,
 - c) die Wörter „des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz“,
 - d) die Wörter „des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“,
 - e) die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
 - f) die Wörter „Beim Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat“ durch die Wörter „Beim Bundesministerium des Innern und für Heimat“,
 - g) die Wörter „des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat“ durch die Wörter „des Bundesministeriums des Innern und für Heimat“ und
 - h) die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.

Artikel 10

Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 14b die folgenden Angaben eingefügt:
 - „§ 14c Ersatzneubauten mit baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau
 - § 14d Bau von Radwegen an Bundesstraßen“.

2. Nach § 14b werden die folgenden §§ 14c und 14d eingefügt:

„§ 14c

Ersatzneubauten mit baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen unselbständige Teile von Ausbaumaßnahmen, die im Verlauf von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen eine durchgehende Länge von bis zu 1 500 Metern haben, soweit deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung von Brückenbauwerken erforderlich ist. Als unselbständige Teile von Ausbaumaßnahmen im Sinne des Satzes 1 gelten vorgezogene Abschnitte eines Streckenausbaus, wenn der unselbständige Teil der Ausbaumaßnahme keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

(2) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 ist in den Fällen des Absatzes 1 zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen, wenn durch die vorgezogene Baumaßnahme ein Natura 2000-Gebiet betroffen sein kann.

§ 14d

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung einer Bundesstraße durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges mit einer durchgehenden Länge von bis zu zehn Kilometern.

(2) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 wird in den Fällen des Absatzes 1 zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt, wenn durch die Baumaßnahme ein Natura 2000-Gebiet betroffen sein kann.“

3. In § 1 Absatz 2 Satz 5, § 53 Absatz 3 und 4 sowie § 66 Absatz 6 Satz 3 und 6 werden jeweils
- a) die Wörter „das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
 - b) die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“,
 - c) die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ oder
 - d) die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

ersetzt.

Artikel 11

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Artikel 1 bis 3 und Artikel 5 bis 10

Ziel ist die weitere Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten sowie die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Artikel 4

Ziel ist die Herstellung der rechtlichen Grundlage zur Planungsaufnahme von Vorhaben des Planfalls Deutschlandtakt.

Maßgeblicher Inhalt der im Jahr 2016 erfolgten Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes war die Neufassung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (Anlage 1 zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz), der u. a. die Aufnahme der Kategorie Potenzieller Bedarf in Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 beinhaltet. Die automatische Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf erfolgt, nachdem der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit vorliegt.

Die volkswirtschaftliche Bewertung der Projekte des Potenziellen Bedarfs ist inzwischen abgeschlossen. Im Ergebnis sind 31 Vorhaben inklusive des Planfalls Deutschlandtakt in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen.

Mit der Aufnahme der Sammelposition Deutschlandtakt hat der Gesetzgeber mit der letzten Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Jahr 2016 bereits entschieden, Maßnahmen zur Realisierung des Deutschlandtakts umzusetzen. Mit Abschluss der volkswirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt sind alle im Jahr 2016 aufgenommenen Vorhaben des Potenziellen Bedarfs gemäß Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz bewertet. Die Maßnahmen sind nun identifiziert, in der Sammelposition Deutschlandtakt hinterlegt und positiv als Gesamtplanfall bewertet.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz stellt gemäß § 1 Absatz 2 den Bedarf für die im Bedarfsplan genannten Vorhaben fest. Aufgrund der räumlichen und sachlichen Unbestimmtheit der Sammelposition Deutschlandtakt bedarf es zur Umsetzung aller Maßnahmen aus plan- und haushaltsrechtlichen Erwägungen heraus einer Präzisierung des Gesetzes. Konkret betrifft dies Maßnahmen des Gesamtplanfalls, deren Ausgestaltung als Neubaustrecke (NBS) und/oder Ausbaustrecke (ABS) bzw. Knoten nicht mit den Vorhabenbezeichnungen in der geltenden Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz übereinstimmt (sachlicher Umgriff) und/oder deren räumliche Umgrenzung in den Vorhabenbezeichnungen des Bedarfsplans nicht enthalten ist (räumlicher Umgriff).

Die bisherige Sammelposition Deutschlandtakt ist demgemäß in konkrete Vorhaben bzw. Projektbündel, die den jeweiligen räumlichen und sachlichen Umgriff analog zu den bisher im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Vorhaben beschreiben, zu untergliedern. Dies ist in Teil B detailliert erläutert.

Eine Konkretisierung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt konnte im Wege der dritten Änderung des Gesetzes im Jahr 2016 nicht erfolgen, da zu diesem Zeitpunkt der Zielfahrplan Deutschlandtakt als Instrument zur Ableitung von Infrastrukturmaßnahmen noch nicht vorlag. Gleichwohl hat der Gesetzgeber bereits zu diesem Zeitpunkt gesetzlich festgeschrieben, dass Maßnahmen zur Realisierung des Deutschlandtakts zu identifizieren und bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit entsprechend umzusetzen sind. Die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen wurden auf Grundlage eines mit Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnwirtschaft iterativ in drei Entwürfen erarbeiteten Zielfahrplans abgeleitet und als Planfall Deutschlandtakt gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) positiv bewertet.

Die Gesetzesänderung ist eine notwendige Folge aus der Bewertung des Potenziellen Bedarfs und keine Fortschreibung des Bedarfsplans Schiene im Wege einer Bedarfsplanüberprüfung. Ziel ist es, die gesetzlichen Voraussetzungen zur Planungsaufnahme aller Deutschlandtakt-Maßnahmen zu schaffen.

Die Gesetzesänderung dient des Weiteren der Umsetzung von redaktionellen Anpassungen, wie der Aktualisierung des Bedarfsplans entsprechend des erreichten Umsetzungsstands der einzelnen Vorhaben. Dies betrifft Maßnahmen mit einem Restvolumen von weniger als 50 Mio. Euro, die der entsprechenden Sammelposition des Bedarfsplans zugeordnet werden, und abgeschlossene Maßnahmen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Bei dem Gesetzentwurf handelt es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, des Fernstraßenausbaugesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, des Bundeswasserstraßengesetzes, des Luftverkehrsgesetzes, des Wasserhaushaltsgesetzes, des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, des Investitionsgesetzes Kohleregionen sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Artikel 1 – Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)

Die Änderungen beinhalten Regelungen, die die Verfahren für Ersatzneubauten bei Brückenbauwerken der Bundesfernstraßen vereinfachen und beschleunigen, für erneuerbare Energie auf Bundesautobahnen, zur Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, zur Ausweitung von Duldungspflichten und einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung, eine Fortschreibung der Vorhabenliste zur erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts, Erleichterungen für den Bau von Windenergie- und Solaranlagen entlang von Bundesfernstraßen, Gebührenregelungen für anbaurechtliche Verfahren, Regelungen zur Abwicklung des Grunderwerbs sowie eine Regelung zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei ländergrenzenüberschreitenden Vorhaben. Des Weiteren wird die in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltene Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren umgesetzt. Zudem werden Erleichterungen für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen geschaffen.

Artikel 2 – Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)

Es wird festgelegt, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der neuen Anlage aufgeführt ist und die mit dem Zusatz Engpassbeseitigung fest disponiert ist oder für die der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf mit dem Zusatz Engpassbeseitigung feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

Artikel 3 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Die Änderungen beinhalten Regelungen zur Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, zur Ausweitung von Duldungspflichten und einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung. Darüber hinaus kann die Planfeststellungsbehörde in bestimmten Fällen eine Entscheidung über die planfestgestellten Verkehrsanlagen vorbehaltlich des Lärmschutzes treffen. Des Weiteren wird die in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltene Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren umgesetzt.

Artikel 4 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

Es wird festgelegt, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

Zudem werden die in der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz genannten Vorhaben im Ergebnis der Bewertung des Potenziellen Bedarfs im Hinblick auf den für die Bedarfsfeststellung erforderlichen räumlichen und sachlichen Umgriff konkretisiert sowie Anpassungen an den Projektfortschritt vorgenommen.

Artikel 5 – Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)

Die Änderungen beinhalten Regelungen zur Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, zur Ausweitung von Duldungspflichten, einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung sowie eine Erweiterung der Anlage 2 um Bundeswasserstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts. Des Weiteren wird die in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltene Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren umgesetzt.

Artikel 6 – Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Es wird die in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltene Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren umgesetzt.

Artikel 7 – Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)

Es wird die in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltene Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren umgesetzt.

Artikel 8 und 9 – Änderungen des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG) und des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG)

Es handelt sich um Folgeänderungen sowie redaktionelle Anpassungen.

Artikel 10 – Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung wird geregelt, dass beim Ersatzneubau von Brücken der Bundesfernstraßen unter bestimmten Voraussetzungen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Gleiches gilt in bestimmten Fällen für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 1, 2 und 8 des Gesetzentwurfs (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes, des Fernstraßenausbaugesetzes und des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2, Artikel 90 Absatz 2 Satz 6 und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 (Luftreinhalte) des Grundgesetzes (GG). Eine bundeseinheitliche Regelung der in dem Gesetzentwurf angesprochenen Vereinfachung und Beschleunigung von Straßenbaumaßnahmen ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechtssicherheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich. Eine Vielzahl entsprechender Planungen betrifft länderübergreifende Vorhaben oder solche mit länderübergreifenden Auswirkungen auf Umwelt und Betroffene. Unterschiedliche Regelungen wären daher kontraproduktiv. Für eine angemessene Infrastrukturausstattung von überregionaler Verkehrsbedeutung ist es geboten, dass eine Planung unter einheitlichen rechtlichen Bedingungen möglich ist. Ohne einheitliches Planungsrecht besteht die Gefahr, dass Planungen durch Fragen des anwendbaren Rechts zu Lasten der Verkehrs- und Umweltbelange beeinflusst werden.

Mit Blick auf Artikel 3 und 4 des Gesetzentwurfs (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundes schienenausbaugesetzes) steht dem Bund neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a Grundgesetz) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 Grundgesetz) zu.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 5 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 Grundgesetz.

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

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 7 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 32 Grundgesetz.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 9 (Änderung des Investitionsgesetzes Kohleregionen) ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz. Eine bundeseinheitliche Regelung ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechtssicherheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz auch hier erforderlich.

Dem Bund steht die Gesetzgebungszuständigkeit für Artikel 10 (Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 29 Grundgesetz zu.

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

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

Die Regelungen in Artikel 4 Nummer 3 tragen den Bestrebungen der Europäischen Union Rechnung, den Verkehrsträger Schiene zu fördern. Die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20. Dezember 2013, S. 1) wurden berücksichtigt.

Die Regelung in Artikel 10 Nummer 2 des Gesetzentwurfs – (§ 14b Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPG-neu) ist insbesondere vereinbar mit der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 26/1 vom 28.1.2012, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU der Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 124/1 vom 25.4.2014 (UVP-Richtlinie). Die UVP-Richtlinie legt in Artikel 4 und Anhang I und II fest, für welche Projekte zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist bzw. es einer Vorprüfung im Einzelfall bedarf. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, für Projekte des Anhangs II Schwellenwerte bzw. Kriterien festzulegen.

Die in § 14b UVPG-neu beschriebene Fallkonstellation unterfällt keiner der in Anhang I oder II genannten Projekte der UVP-Richtlinie. Sie stellt keinen Bau oder Ausbau einer Autobahn bzw. Straße in diesem Sinne dar, sondern ist ein vorgezogener unselbständiger Teil derartiger Bau- bzw. Ausbaumaßnahmen im Rahmen einer UVP-freien erhaltungsbedingten Brückenerneuerung. Es gibt unionsrechtlich keine Veranlassung, diesen unselbständigen Teil einer Bau- oder Ausbaumaßnahme, der bis zur Realisierung des späteren Streckenausbaus noch keine Kapazitätserweiterung bewirkt, einer UVP-Pflicht zu unterziehen, zumal für den anschließenden Streckenausbau ohnehin noch ein Zulassungsverfahren durchzuführen ist. Mit dem erhaltungsbedingten Ersatzneubau des Brückenbauwerks wird eine Entscheidung über den späteren kapazitätserweiternden Ausbau der Strecke noch nicht präjudiziert. Dieser stellt ein Projekt im Sinne des Anhangs I bzw. Anhangs II der UVP-Richtlinie dar und bedarf einer UVP bzw. Vorprüfung im Einzelfall.

Auch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) steht der Regelung des § 14b UVPG-neu nicht entgegen. Der EuGH hat sich mit dieser oder einer vergleichbaren Fallkonstellation bisher nicht auseinandergesetzt.

Durch Artikel 10 Nummer 2 des Gesetzentwurfs (§ 14c UVPG-neu) wird im Einklang mit Artikel 4 Absatz 2b der UVP-Richtlinie und den Auswahlkriterien des Anhangs III der UVP-Richtlinie ein längenbezogener Schwellenwert festgelegt, bei dessen Unterschreitung einzelne Vorhaben nicht UVP-pflichtig sind. Die EU-Mitgliedstaaten haben insofern einen Ermessensspielraum bei der Festlegung von Projektarten, die einer Prüfung zu unterziehen sind bzw. bei der Festlegung der anzuwendenden Kriterien und/oder Schwellenwerte. Dieser Spielraum wird durch Artikel 2 Absatz 1 der UVP-Richtlinie begrenzt, der festlegt, dass Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen zu unterziehen sind. Durch den Bau oder die Erweiterung von straßenbegleitenden (unselbständigen) Radwegen ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt indessen nicht zu rechnen. Zu berücksichtigen sind insofern der gegenüber sonstigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geringere Ausbaumumfang, das Fehlen betriebsbedingter Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen sowie die positiven Umwelteffekte von Trassenbündelungen bei der Anlage von Radwegen neben vorhandenen Straßen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die vorgesehenen Regelungen tragen zur Vereinfachung, Straffung und Optimierung der Verwaltungsverfahren bei.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Artikel 1 bis 3 , 4 Nummer 1 und Artikel 5 bis 10

Das Gesetz entspricht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9.1 bei, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle zu legen. Denn sowohl die zügige Realisierung von Brückenersatzneubauten als auch eine stärkere Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße fördern ein hochwertiges und nachhaltiges Infrastrukturangebot. Dies gilt auch für Anlagen für erneuerbare Energien auf Bundesautobahnen. Zudem dient die neu eingeführte Vierjahresfrist im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Schaffung grenzüberschreitender Infrastruktur.

Artikel 4 Nummer 3

Durch die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wird ermöglicht, mit den beim Ausbau der Schieneninfrastruktur eingesetzten Ressourcen eine größere Effizienz zu erreichen. So wird zum einen das Angebot im Schienenpersonenverkehr (SPV) bundesweit besser am Bedarf der Fahrgäste ausgerichtet und die Zugverbindungen werden dementsprechend besser aufeinander abgestimmt. Zum anderen werden durchgängige Kapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) bereitgestellt. Gleichzeitig berücksichtigt der Zielfahrplan attraktive SGV-Trassen systematisch im Taktgefüge und stärkt grenzüberschreitende Verbindungen sowie die transeuropäischen Verkehrsnetze.

Das Regelungsvorhaben dient auch dem Unterziel 9.1 der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle zu legen. Dies gewährleistet der Zielfahrplan, der gemeinsam mit allen Beteiligten (insbesondere allen Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterverkehrswirtschaft, Verbänden, Nachbarstaaten) entwickelt und abgestimmt worden ist. Damit sind neben den Anforderungen der Länder für den SPNV auch die Anforderungen des Marktes unter Berücksichtigung der prognostizierten Nachfrageentwicklung eingeflossen. Im Ergebnis liegt mit dem Zielfahrplan ein leistungsfähiges, nachfragestarkes und wirtschaftlich optimiertes Gesamtangebot vor.

Das Regelungsvorhaben betrifft zudem den Indikator 11.1.a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Denn die fahrplanbasierte Ableitung von Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenwirken mit einer gesamtwirtschaftlich in einem Gesamtplanfall unter Zugrundlegung der geltenden Verkehrsprognose 2030 erfolgenden volkswirtschaftlichen Bewertung führt dazu, dass Flächen für den Ausbau der Schieneninfrastruktur nur dort in Anspruch genommen werden, wo dem Vorhaben ein großer Nutzen gegenübersteht.

Indem das Regelungsvorhaben den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes in unmittelbare Beziehung zum Fahrplan setzt, werden die Transportabläufe auf dem Netz reibungsloser. Dies führt automatisch zu einem geringeren Endenergieverbrauch sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr.

Der Gesetzentwurf dient des Weiteren dem Indikator 13.1.a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, weil eine effizientere Schieneninfrastruktur die Kapazitäten des Schienennetzes insgesamt erweitert und somit eine größere Verlagerung von Transporten von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene ermöglicht. Ein effizienteres Schienennetz zeichnet sich durch eine höhere Qualität, insbesondere in Form von Pünktlichkeit, aus und trägt so dazu bei, die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene insgesamt zu steigern.

Schließlich entspricht das Regelungsvorhaben auch dem vierten in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie verankerten Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung, nämlich einer Entkopplung von Energie- und Ressourcenverbrauch sowie Verkehrsleistung auf der einen und Wirtschaftswachstum auf der anderen Seite. Denn ein fahrplan-

basierter Ausbau der Schieneninfrastruktur optimiert die Transporte sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Wird also das Schienennetz infolge eines Wirtschaftswachstums mehr genutzt, so führt dies künftig nicht mehr zu Engpässen, was insbesondere auch einer Rückverlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße vorbeugt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch dieses Gesetz entstehen voraussichtlich keine zusätzlichen Haushaltsausgaben. Mit Blick auf Artikel 4 Nummer 1 wird darauf hingewiesen, dass nur der Bedarf gesetzlich festgelegt und für die Linienbestimmung und Planfeststellung vorgegeben wird; haushaltswirksam wird jedoch erst die Planung und Umsetzung der einzelnen Projekte. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b wird darauf hingewiesen, dass die Installation von Anlagen erneuerbarer Energien auf Bundesautobahnen mit Investitionsausgaben verbunden sein wird, deren Höhe derzeit nicht belastbar abgeschätzt werden kann. Dies gilt auch für ggf. künftig ersparte Betriebsaufwendungen (z. B. Stromkosten).

4. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das Gesetz entfällt bei den Bürgerinnen und Bürgern Zeitaufwand in der Höhe von rund 2.500 Stunden und Sachaufwand in Höhe von rund 21 000 Euro pro Jahr.

Artikel 1 Nummer 6, Artikel 3 Nummer 3 und Artikel 5 Nummer 2 – Erörterung in digitaler Form

Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch Wegezeiten und -sachkosten für die Bürgerinnen und Bürger reduziert werden bzw. entfallen. Ausgehend davon, dass Infrastrukturprojekte zumeist zu Betroffenheiten in mehreren Gemeinden führen, wird zur Bemessung die Verwaltungsebene der Kreise herangezogen. Pro Teilnehmenden ist von 22 Minuten Wegezeit auszugehen. Hinzu treten jeweils Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro. Die zu erwartende Anzahl je Erörterungstermin divergiert je nach Vorhaben erheblich und lässt sich nur annähernd bestimmen. Es wird davon ausgegangen, dass durchschnittlich 100 Bürgerinnen und Bürger je Erörterungstermin zu erwarten sind. Die Wegezeiterparnis je Erörterungstermin wird auf dieser Grundlage auf 2 200 Minuten geschätzt, während im Bereich der Wegesachkosten durchschnittlich 310 Euro entfallen dürften. Es wird von einer Gesamtzahl von 275 Planfeststellungsverfahren pro Jahr, verteilt auf alle betroffenen Verkehrsträger, ausgegangen. Es wird zudem davon ausgegangen, dass in 75 Prozent der Verfahren Erörterungstermine durchgeführt werden. Ausgehend von einer Quote von einem Drittel an digital geführten Erörterungen ergibt sich laufend eine Reduzierung der Wegezeiten in Höhe von 151 250 Minuten sowie eine Kostenreduktion um 21 312,50 Euro.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Regelungen reduziert sich der laufende Erfüllungsaufwand der Wirtschaft insgesamt um 1,56 Mio. Euro. Artikel 3 Nummer 3 und Artikel 3 Nummer 5 führen dabei zu einer Verringerung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von 1,51 Mio. Euro. Die Entlastung stellt ein „Out“ im Sinne der „One in, one out“-Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015) dar.

Artikel 1 Nummer 6, Artikel 3 Nummer 3 und Artikel 5 Nummer 2 – Erörterung in digitaler Form

Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch Wegezeiten und -sachkosten für Teilnehmende der Wirtschaft reduziert werden bzw. entfallen. Ausgehend davon, dass Infrastrukturprojekte zumeist zu Betroffenheiten in mehreren Gemeinden führen, wird zur Bemessung der Kostenhöhe die Verwaltungsebene der Kreise herangezogen. Pro Teilnehmenden ist von 22 Minuten Wegezeit auszugehen. Auf die Gesamtwirtschaft gesehen ist bei hier vorliegenden höherwertigen Leistungen von durchschnittlichen Lohnkosten in Höhe von 58,40 Euro/Stunde auszugehen, womit pro Teilnehmenden je Erörterungstermin Lohnkosten von 21,41 Euro entstehen. Hinzu treten Wegesachkosten in Höhe von je 3,10 Euro, demnach insgesamt 24,51 Euro. Ferner wird davon ausgegangen, dass 30 Teilnehmende der Wirtschaft je Erörterungstermin zu erwarten sind. Die Gesamtkostenersparnis pro Erörterungstermin wird auf dieser Grundlage auf durchschnittlich 735,30 Euro geschätzt. Es wird von einer Gesamtzahl von 275 Planfeststellungsverfahren pro Jahr, verteilt auf alle betroffenen Verkehrsträger, ausgegangen. Es wird zudem davon ausgegangen, dass in 75 Prozent der Verfahren Erörterungstermine durchgeführt werden. Ausgehend von

einer Quote von einem Drittel an digital geführten Erörterungen ergibt sich eine Kostenreduktion um 50 551,87 Euro.

Artikel 3 Nummer 3 – digitale Einreichung der Pläne für Schienenprojekte

Artikel 3 Nummer 3 sieht vor, dass die Anhörungsbehörden die Vorhabenträger verpflichten können, den Plan in einem elektronischen Format einzureichen. Wird auf eine analoge Übersendung verzichtet, so werden Kosten für den Druck eingespart. Die Einsparungen belaufen sich bei einem geschätzten Planumfang von im Mittel 2 000 Seiten A4 zu je 0,20 Euro Druckkosten pro Seite bei im Mittel fünf Auslegungsstellen auf 2 000 Euro pro Verfahren. Im Bereich der Eisenbahnen sind 130 Verfahren pro Jahr anzusetzen. Davon ausgehend, dass 70 Prozent der hierfür erstellten Pläne digital eingereicht werden, ergibt sich eine Reduktion des Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft in Höhe von insgesamt 182 000 Euro.

Artikel 3 Nummer 5 – Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Durch die Änderungen entfallen eventuelle verkehrsanlagenbezogene Neuplanungen aufgrund der Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchungen, da die planfestgestellten Verkehrsanlagen über den Lärmschutz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht mehr in Frage gestellt werden dürfen. Zudem werden wiederholende Planungsschleifen in laufenden Planfeststellungsverfahren bei sich in kürzeren zeitlichen Abständen ändernden prognostizierten Verkehrsentwicklungen vermieden. Hierdurch reduziert sich der Erfüllungsaufwand des Vorhabenträgers. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt könnte das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012 bieten. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Erstellung der Lärmschutzunterlagen bei Autobahnbauten im Maximum auf 252 Tage je Vorhaben geschätzt. Angenommen wird, dass dieser Aufwand mit dem des Vorhabenträgers im Bereich der Schiene vergleichbar ist. Geht man davon aus, dass durch die Regelung wiederholende Planungsschleifen und eventuelle verkehrsanlagenbezogene Neuplanungen in laufenden Planfeststellungsverfahren vermieden werden, wird eine Reduzierung des Aufwandes je Verfahren um 10 Prozent angenommen, was einer Reduzierung um etwa 25 Tage pro Verfahren entspricht. Bei gewichteten Lohnkosten in Höhe von 51 Euro/Stunde im Bereich höherwertiger Tätigkeiten im Bauwesen entspricht dies einer Summe von 10 200 Euro pro Verfahren. Jährlich ist mit einer Fallzahl von zirka 130 Verfahren zu rechnen, sodass sich ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 1 326 800 Euro pro Jahr ergibt.

Artikel 4 Nummer 3 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da die notwendigen Planungs- und Verfahrensschritte für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen unverändert bleiben. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Dieses Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den laufenden Erfüllungsaufwand der Wirtschaft, so dass dieses Vorhaben nicht der „One in, one out“-Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015) unterliegt.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert sich um rund 2,65 Mio. Euro. Dabei verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um rund 2,38 Mio. Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen) reduziert sich um rund 260 000 Euro.

Zudem reduziert sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung auf Bundesebene um einmalig rund 1,34 Mio. Euro. Bund

Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b – Anlagen für erneuerbare Energien auf Bundesautobahnen

Für die Umsetzung dieser Regelung lässt sich der Erfüllungsaufwand derzeit nicht belastbar abschätzen, insbesondere da noch nicht bekannt ist, ob und in welchem Umfang die Autobahn GmbH des Bundes selbst tätig werden wird, oder Dritten die Umsetzung ermöglicht.

Artikel 1 Nummer 2 und Artikel 8 – Abwicklung des Grunderwerbs und Einführung Dienstsiegel für die Autobahn GmbH des Bundes

Durch die Regelung des neuen § 6 Absatz 3 Satz 4 Bundesfernstraßengesetz (Artikel 1 Nummer 2) reduziert sich der Verwaltungsaufwand für die Autobahn GmbH des Bundes, indem der Eigentumsübergang an Straßengrundstücken im Falle eines Wechsels des Trägers der Straßenbaulast auch ohne notarielle Beglaubigung bewirkt werden kann. Dies ergibt sich im Zusammenhang mit der durch Artikel 8 vorgesehenen Befugnis der Autobahn GmbH des Bundes, ein Dienstsiegel zu führen. Infolge der Differenzierung bezüglich der Eigentümerbezeichnung des Bundes für die Bundesfernstraßen durch den neuen § 6 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz sind die Grundbuchbezeichnungen für Grundstücke des Bundes an Bundesfernstraßen künftig entsprechend einzutragen. Im Zuge der Einführung eines Dienstsiegels für die Autobahn GmbH des Bundes als Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des § 1 Absatz 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (kleines Bundessiegel) entsteht zunächst ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 4 095 Euro. Dieser Aufwand beruht auf der Anschaffung von ca. 56 Stempeln in den Niederlassungen (inklusive Außenstellen) und der Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes bei einem für die Anfertigung des kleinen Bundessiegels zertifizierten Fachunternehmen. Einen mittleren Preis von 15 Euro pro Stempel angenommen, ergeben sich Sachkosten in Höhe von 840 Euro. Für die Beschaffung, Verteilung und Beantragung der Nutzungsgenehmigung beim Fernstraßen-Bundesamt wird bei der Autobahn GmbH des Bundes bei gewichteten Personalkosten (Bund) ein Personalaufwand im gehobenen Dienst von insgesamt 70 Stunden zu 46,50 Euro, also insgesamt 3 255 Euro angesetzt.

Diesem Erfüllungsaufwand steht allerdings eine große Entlastung der Autobahn GmbH des Bundes gegenüber. Mithilfe des Dienstsiegels ist es ihr möglich, ihre im Rahmen ihrer Beleihung aufgrund der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes bestehende Behördeneigenschaft unmittelbar zu belegen. Dies führt in einer Vielzahl von Prozessen wie zum Beispiel dem Grundstücksverkehr zu einer Verkürzung der Verfahren. Aufwand fällt derzeit dadurch an, dass ohne das Dienstsiegel eine notariell beglaubigte Unterschrift als Berechtigungsnachweis vor dem Grundbuchamt eingeholt werden muss. Erforderlich hierfür sind die Versendung von Unterlagen an das Notariat, Vereinbarung und Wahrnehmung des Notartermins sowie Zahlungsabwicklung. Ferner entstehen Beglaubigungskosten von durchschnittlich jeweils 48 Euro, also 597 840 Euro bei insgesamt 12 455 zu ändernden Grundbüchern. Diese Vorgänge werden durch Mitarbeitende des gehobenen Dienstes oder erfahrene Mitarbeitende des mittleren Dienstes bei einem gemittelten Zeitaufwand von 1,5 Stunden erledigt, was zu geschätzten Kosten von 60,20 Euro pro Vorgang führt. Bei einer Zahl von 12 455 Grundbüchern, für die eine Änderung beantragt werden müsste, ergibt sich eine Reduzierung der Personalkosten von knapp 750 000 Euro und zuzüglich ersparter Beglaubigungskosten eine Summe von einmalig 1 347 840 Euro.

Gleichzeitig fällt für den Adressaten, das Fernstraßen-Bundesamt, durch die Vorgabe der Bearbeitung des Genehmigungsantrags für die Nutzung des Siegels ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 1 128 Euro als Personalaufwand an, der sich aus der Bearbeitung des Genehmigungsantrags durch eine Person aus der Laufbahngruppe des höheren Dienstes für geschätzte zwei Arbeitstage ergibt.

Abschließend ergibt sich daher eine einmalige Verringerung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung von insgesamt rund 1 342 617 Euro.

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a und Artikel 10 Nummer 2 – Entfall von Genehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ersatzneubauten der Bundesfernstraßen

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a stellt den Ersatzneubau von Brückenbauwerken von dem Erfordernis der Planfeststellung und Artikel 10 Nummer 2 vom Erfordernis der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung frei, soweit dieser unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt und selbst keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Dies entlastet das Fernstraßen-Bundesamt und, soweit die Länder in Auftragsverwaltung für die Planfeststellung zuständig sind oder soweit Länder für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung weiterhin auf der Grundlage von § 3 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden auf Landesebene vorsehen, auch diese. Geschätzt werden jährlich rund 30 Vorhaben, wovon 25 durch den Bund und fünf durch die Länder durchgeführt werden und unter die neue Regelung fallen könnten. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Planfeststellungsbehörde je Vorhaben im Bereich des Straßenbaus berechnet. Da es sich

bei den durch das Gesetz adressierten Projekte um Ersatzbauten für bereits bestehende Brücken handelt, werden sie zur Ermittlung der Größenordnung der möglichen Einsparung mit dem Minimalwert des Ausbaus von Autobahnen verglichen, wonach eine Bearbeitungszeit von 65 Tagen zu erwarten ist. Geht man davon aus, dass durch die Befreiung von der Planfeststellungs- und UVP-pflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfiel, entspräche dies einer Einsparung von etwa 21 Tagen. Bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 70,50 Euro/Stunde im höheren Dienst je Vorhaben ergibt sich eine Einsparung von 11 844 Euro. Bei jährlich 25 Verfahren auf Bundesebene ergibt sich damit ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 296 100 Euro pro Jahr. Bei der Autobahn GmbH des Bundes entfällt der Aufwand für die Erstellung der für die Durchführung der Verwaltungsverfahren benötigten Unterlagen sowie der für die Erwidlungsbearbeitung anfallende Aufwand, soweit eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich ist. Die bei Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden dürften in dem hierfür ohnehin anfallenden Aufwand innerhalb der Planungsstufen vor Planfeststellung bzw. Plangenehmigung aufgehen. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Erstellung und Prüfung der Planfeststellungsunterlagen berechnet. Da es sich bei Ersatzneubauten um kleine Maßnahmen handelt, werden sie zur Ermittlung der Größenordnung der möglichen Einsparung mit einer einfach gelagerten Ortsumgehung verglichen. Bei solchen Projekten geht das Statistische Bundesamt von einer Bearbeitungszeit von 284 Tagen für die Erstellung der Entwurfsunterlagen aus. Wenn durch die Befreiung von der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungspflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfiel, ergibt sich bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 70,50 Euro/Stunde im höheren Dienst je Vorhaben eine Einsparung von 53 392 Euro. Bei jährlich 30 Verfahren ergibt sich damit ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 1 601 760 Euro pro Jahr.

Artikel 1 Nummer 6 – Regelung zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei bestimmten ländergrenzenüberschreitenden Vorhaben

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (Fernstraßen-Bundesamt und Planfeststellungsbehörde des Landes) verringert sich, da nur ein statt zwei Genehmigungsverfahren durchgeführt werden muss. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Planfeststellungsbehörde je Verfahren berechnet. Da es sich bei den hier gegenständlichen Genehmigungsverfahren um, verglichen mit der Planfeststellung, weniger aufwendige Verfahren handelt, wird zur Bemessung der Größenordnung der niedrigste Wert eines Autobahnausbaus herangezogen. Bei solchen Projekten geht das Statistische Bundesamt von einer Bearbeitungszeit von 65 Tagen aus. Es wird jährlich von zwei Vorhaben ausgegangen, welche ländergrenzenübergreifend bearbeitet wurden und zu vier Genehmigungsverfahren geführt haben. Diese Anzahl wird durch die Regelung um die Hälfte auf zwei Verfahren reduziert. Es wird angenommen, dass sich die Reduzierung gleichmäßig auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Behörden der Länder verteilt, also im jährlichen Mittel jeweils ein Verfahren entfällt. Durch die Reduzierung der Genehmigungsverfahren auf Bundesebene ergibt sich bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 70,50 Euro/Stunde im höheren Dienst je Vorhaben eine Einsparung von 36 660 Euro. Bei jährlich einem vermiedenen Verfahren ergibt sich damit auf Bundesebene ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 36 660 Euro pro Jahr.

Artikel 1 Nummer 6 und Artikel 5 Nummer 2 – digitale Einreichung der Pläne bei Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen

Insofern die Regelung eine Möglichkeit zur digitalen Einreichung der Pläne im Bereich der Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen vorsieht und die Autobahn GmbH des Bundes bzw. die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt als Trägerin des Vorhabens tätig wird, ist von einer Reduzierung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung auszugehen. Es kann auf die Ausführungen zum Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft (vgl. Artikel 3 Nummer 3 – digitale Einreichung der Pläne bei Bundeseisenbahnen) verwiesen werden. Anzusetzen sind auch hier Einsparungen des Sachaufwandes, die sich bei geschätzten 125 Planfeststellungsverfahren bei Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung mit der Autobahn GmbH des Bundes als Vorhabenträgerin pro Jahr und 20 Planfeststellungsverfahren bei der Wasserstraße pro Jahr auf insgesamt 290 000 Euro belaufen.

Artikel 1 Nummer 6, Artikel 3 Nummer 3 und Artikel 5 Nummer 2 – Zugänglichmachung des Plans

Durch die Regelungen wird für die Verkehrsträger Bundesfernstraßen, Bundeseisenbahnen und Bundeswasserstraßen die Möglichkeit geschaffen, die Auslegung des Plans und der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit durch eine elektronische Zugänglichmachung zu ersetzen. Dadurch entfällt die Auslegung in Papierform in den Gemeinden, wodurch der Erfüllungsaufwand der Verwaltung sinkt. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet jedoch das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Veranlassung der Auslegung in den Gemeinden durch die Anhörungsbehörde berechnet. Je Anhörungsverfahren wurde dabei ein Aufwand in Höhe von gemittelt 1 528 Euro ausgewiesen, welche sich aus dem Aufwand für die Abstimmung von Auslegungsterminen, die Ermittlung von Adressen und Ansprechpartnern sowie für die Überwachung des Vollzugs der Auslegung ergeben. Dieser Aufwand entfällt, wenn der Plan und die Unterlagen elektronisch zugänglich gemacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass pro Jahr 275 Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden (125 im Bereich Bundesfernstraßen, nur Bundesverwaltung, 130 im Bereich Bundeseisenbahnen und 20 im Bereich Bundeswasserstraßen). Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass in 50 Prozent dieser Verfahren die elektronische Zugänglichmachung zur Anwendung gelangen wird. Es wird damit eine Verringerung des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Höhe von 210 100 Euro erwartet.

Artikel 1 Nummer 6, Artikel 3 Nummer 3 und Artikel 5 Nummer 2 – Erörterung in digitaler Form

Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch etwa Saalmieten, Fahrtkosten oder Verpflegungsmehraufwände reduziert werden bzw. entfallen. Zudem bestehen in Folge der SARS-CoV-2-Pandemie auf Seiten der Behörden geeignete technische Lösungen, um die Erörterung im Bedarfsfall digital vorzunehmen, sodass durchweg ein negativer Erfüllungsaufwand zu erwarten ist. Die Gesamtkostenersparnis pro Erörterungstermin wird auf durchschnittlich 500 Euro geschätzt. Es wird von einer Gesamtzahl von 275 Planfeststellungsverfahren pro Jahr, verteilt auf alle betroffenen Verkehrsträger, ausgegangen. Es wird zudem davon ausgegangen, dass in 75 Prozent der Verfahren Erörterungstermine durchgeführt werden. Ausgehend von einer Quote von einem Drittel an digital geführten Erörterungen ergibt sich eine Kostenreduktion um 34 375 Euro.

Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i FStrG neu), Artikel 3 Nummer 6 (§ 20 AEG neu), Artikel 5 Nummer 6 (§ 18 WaStrG neu), Artikel 6 Nummer 1 (§ 10b LuftVG) und Artikel 7 (§ 70a WHG neu) – Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187

Die vorgesehene Begrenzung der Gesamtverfahrensdauer auf vier Jahre bedeutet, verglichen mit dem bisher durchschnittlich erreichten Wert von fünf Jahren, eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens um ein Jahr. Die Zahl der Genehmigungsverfahren ist jedoch nicht von ihrer Dauer abhängig; zudem ist keine Veränderung des Aufwands je Verfahren zu erwarten. Insoweit ergibt sich keine Veränderung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung.

Artikel 1 Nummer 8 (§ 17k FStrG neu), Artikel 3 Nummer 6 (§ 20b AEG neu) und Artikel 5 Nummer 6 – Berichtspflichten

Die Regelungen sehen zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission, wie sie durch Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 vorgegeben ist, Berichtspflichten für die jeweils zuständigen Behörden gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr vor. Es wird davon ausgegangen, dass für die Zusammenstellung der Unterlagen bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße für einen Mitarbeitenden im gehobenen Dienst ein Aufwand von 80 Stunden entsteht. Bei gewichteten Lohnkosten (Bund) in Höhe von 46,50 Euro/Stunde ergibt sich für den Bereich der Bundesfernstraßen, der Bundeseisenbahnen und der Bundeswasserstraßen jeweils alle zwei Jahre eine Steigerung des verwaltungsseitigen Erfüllungsaufwandes in Höhe von 3 720 Euro. Jährlich ergibt sich somit eine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung von insgesamt 5 580 Euro.

Artikel 1 Nummer 10 – Gebühren für anbaurechtliche Verfahren

Mit dem neuen § 23a Bundesfernstraßengesetz wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Bund für die Erteilung von anbaurechtlichen Befreiungen nach § 9 Absatz 8 in Verbindung mit Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz sowie

anbaurechtlicher Genehmigungen nach § 9 Absatz 5 in Verbindung mit Absatz 2 bis 2c und 3 Bundesfernstraßengesetz Gebühren erheben kann. Dem Bund (Fernstraßen-Bundesamt) entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 90 628,50 Euro.

Es handelt sich um eine Schätzung auf Grundlage der im Jahr 2021 beim Fernstraßen-Bundesamt anhängig gewordenen 3 898 Vorgänge. Der Gebührenbescheid ergeht zusammen mit dem Bescheid der Hauptsache und umfasst die Ermittlung des Gebührenrahmes, die Festlegung der Gebühr im Einzelfall und die Kontrolle des Zahlungseingangs. Die Bearbeitung erfolgt durch Personal des gehobenen Dienstes. Pro Fall ist mit 30 Minuten zusätzlichem Aufwand zu rechnen. Die gewichteten Lohnkosten (Bund) betragen 46,50 Euro/Stunde im gehobenen Dienst. Der Erfüllungsaufwand wird auf 90 628,50 Euro geschätzt (3 898 Fälle x 46,50 Euro pro Stunde x 0,5).

Artikel 3 Nummer 5 – Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Beim Eisenbahn-Bundesamt ist künftig im Nachgang zur Entscheidung über die planfestgestellten Verkehrsanlagen vorbehaltlich des Lärmschutzes ein weiteres Verfahren zur Auflösung des Vorbehaltes durchzuführen. Dieses Verfahren wird entsprechend § 74 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz unter Anwendung des § 75 Absatz 2 Satz 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz durchgeführt. Auf der anderen Seite ergibt sich durch die Vermeidung von Planungsschleifen insbesondere bei sich in kürzeren zeitlichen Abständen ändernden prognostizierten Verkehrsentwicklungen eine Reduzierung, so dass im Ergebnis mit einem gleichbleibenden Erfüllungsaufwand zu rechnen ist.

Artikel 4 Nummer 3 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für den Bund entsteht nicht. Es handelt sich um eine notwendige Präzisierung im Sinne einer Anpassung gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die damit verbundenen Vorbereitungsarbeiten stellen keinen Erfüllungsaufwand dar. Darüber hinaus bleiben die notwendigen Planungs- und Verfahrensschritte für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen unverändert. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Auch für Länder und Kommunen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es handelt sich um eine notwendige Präzisierung im Sinne einer Anpassung gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz und hat durch Gesetz zu erfolgen. Die damit verbundenen Vorbereitungsarbeiten stellen keinen Erfüllungsaufwand dar.

Die Planungs- und Verfahrensschritte für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen bleiben unverändert. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Länder inkl. Kommunen

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a und Artikel 10 Nummer 2 – Entfall von Genehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ersatzneubauten der Bundesfernstraßen

Wie bereits für den Bund dargestellt stellt Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a den Ersatzneubau von Brückenbauwerken von dem Erfordernis der Planfeststellung und Artikel 10 Nummer 2 vom Erfordernis der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung frei, soweit dieser unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt und selbst keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Dies entlastet nicht nur das Fernstraßen-Bundesamt, sondern, soweit die Länder in Auftragsverwaltung für die Planfeststellung zuständig sind oder soweit Länder für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung weiterhin auf der Grundlage von § 3 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden auf Landesebene vorsehen, auch diese. Geschätzt werden jährlich rund 30 Vorhaben, wovon 25 durch den Bund und fünf durch die Länder durchgeführt werden und unter die neue Regelung fallen könnten. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet erneut das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Planfeststellungsbehörde je Vorhaben im Bereich des Straßenbaus berechnet. Da es sich bei den durch das Gesetz adressierten Projekte um Ersatzbauten für bereits bestehende Brücken handelt, werden sie zur Ermittlung der Größenordnung der möglichen Einsparung mit dem Minimalwert des Ausbaus von Autobahnen verglichen, wonach eine Bearbeitungszeit von 65 Tagen zu erwarten ist. Geht man

davon aus, dass durch die Befreiung von der Planfeststellungs- und UVP-pflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfiele, entspräche dies einer Einsparung von etwa 21 Tagen. Bei gewichteten Lohnkosten (Länder) in Höhe von 65,20 Euro/Stunde im höheren Dienst je Vorhaben ergibt sich eine Einsparung von 10 953 Euro. Bei jährlich fünf Verfahren mit Zuständigkeit der Landesbehörden ergibt sich damit ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 54 768 Euro pro Jahr.

Artikel 1 Nummer 6 – Zugänglichmachung des Plans

Soweit die Länder für die Planfeststellung von Vorhaben der Bundesfernstraße in Auftragsverwaltung zuständig sind, reduziert sich auch für diese der Erfüllungsaufwand durch die Möglichkeit, die Auslegung des Plans und der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit durch eine elektronische Zugänglichmachung zu ersetzen. Es kann hinsichtlich der Bemessung auf die Ausführungen für die Bundesverwaltung verwiesen werden. Anzusetzen sind auf Ebene der Länder 26 Verfahren, womit sich eine Verringerung des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Höhe von 39 728 Euro ergibt.

Bei den Gemeinden reduziert sich der Erfüllungsaufwand verkehrsträgerübergreifend durch den Wegfall der Verpflichtung, den Plan in den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden auszulegen und hierauf vorab durch ortsübliche Bekanntmachung hinzuweisen. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet jedoch das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Für die Auslegung des Plans wurden Kosten in Höhe von 73 Euro und für die ortsübliche Bekanntmachung Kosten in Höhe von 21 Euro, also insgesamt 94 Euro ausgewiesen, welche nunmehr entfallen. Es wird ferner davon ausgegangen, dass je Verfahren eine Auslegung in etwa fünf Gemeinden erfolgt. Es wird damit bei 275 Verfahren jährlich von 1 375 Auslegungen ausgegangen, die entfallen können. Daraus ergibt sich eine erwartete Verringerung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung um 129 000 Euro.

Insgesamt wird damit eine Verringerung des jährlichen Erfüllungsaufwandes der Länder inklusive der Kommunen von 168 728 Euro erwartet.

Artikel 1 Nummer 6 – Regelung zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei bestimmten ländergrenzenüberschreitenden Vorhaben

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verringert sich sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene (Fernstraßen-Bundesamt und Planfeststellungsbehörden der Länder), da nur ein statt zwei Genehmigungsverfahren durchgeführt werden muss. Eine konkrete Bezifferung der Minderungswirkung im Bereich der Verwaltung der Länder ist nicht abschließend möglich, da erst die Anwendung in der Praxis die konkreten Auswirkungen ergeben wird. Einen Anhaltspunkt bietet wie auch schon für den Bund dargelegt das vom Statistischen Bundesamt geführte Projekt „Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurde der Zeitaufwand für die Planfeststellungsbehörde je Verfahren berechnet. Da es sich bei den hier gegenständlichen Genehmigungsverfahren um, verglichen mit der Planfeststellung, weniger aufwendige Verfahren handelt, wird zur Bemessung der Größenordnung der niedrigste Wert eines Autobahnausbaus herangezogen. Bei solchen Projekten geht das Statistische Bundesamt von einer Bearbeitungszeit von 65 Tagen aus. Es wird jährlich von zwei Vorhaben ausgegangen, welche ländergrenzenübergreifend bearbeitet wurden und zu vier Genehmigungsverfahren geführt haben. Diese Anzahl wird durch die Regelung um die Hälfte auf zwei Verfahren reduziert. Es wird angenommen, dass sich die Reduzierung gleichmäßig auf das Fernstraßen-Bundesamt und die Behörden der Länder verteilen, also auf die Länder eine Reduzierung um im Mittel ein Verfahren pro Jahr entfällt. Durch diese Reduzierung der Genehmigungsverfahren auf Landesebene ergibt sich bei gewichteten Lohnkosten (Länder) in Höhe von 65,20 Euro/Stunde im höheren Dienst je Vorhaben eine Einsparung von 33 800 Euro. Bei jährlich einem vermiedenen Verfahren ergibt sich damit ein negativer Erfüllungsaufwand in Höhe von 33 800 Euro pro Jahr.

Artikel 6 Nummer 1 (§ 10c LuftVG) und Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a WHG) – Berichtspflichten

Die Regelungen sehen zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission, wie sie durch Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 vorgegeben ist, Berichtspflichten für die jeweils zuständigen Behörden gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr vor. Es wird davon ausgegangen, dass für die Zusammenstellung der Unterlagen bei dem Verkehrsträger Luft sowie für einen Gewässerausbau, der der Erweiterung eines See- oder Binnenhafens für den Güterverkehr dient, für einen Mitarbeitenden im gehobenen Dienst ein

Aufwand von 80 Stunden entsteht. Für den Luftverkehrsbereich sind bei 80 Stunden im gehobenen Dienst gewichtete Lohnkosten (Länder) in Höhe von 43,90 Euro/Stunde anzusetzen, also alle zwei Jahre 3 512 Euro. Gleiches gilt für den Gewässerausbau (Erweiterung eines See- oder Binnenhafens für den Güterverkehr), bei dem 80 Stunden im gehobenen Dienst gewichtete Lohnkosten (Länder) in Höhe von 43,90 Euro/Stunde zu einem Mehraufwand in Höhe von 3 512 Euro alle zwei Jahre führen. Jährlich ergibt sich somit eine Erhöhung des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung der Länder von insgesamt 3512 Euro.

5. Weitere Kosten

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

Artikel 1 Nummer 10 schafft lediglich die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Gebühren der in § 9 Absatz 2 bis 2c, Absatz 5 und Absatz 8 FStrG genannten Amtshandlungen. Diese können anschließend in einer gesonderten Rechtsverordnung geregelt werden.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Prüfung des Gesetzes im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen hat ergeben, dass die Regelungen zu deren Verbesserung beitragen. Durch die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und deren Digitalisierung insbesondere im Bereich der Bundesfernstraßen, Bundeseisenbahnen und der Bundeswasserstraßen wird die Bereitstellung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gestärkt. Zudem werden durch die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die zur Umsetzung des Deutschlandtaktes erforderlichen Maßnahmen getroffen, um ein flächendeckend verfügbares Mobilitätsangebot zu fördern und Personen- sowie Güterverkehr im gesamten Bundesgebiet optimal zu vernetzen. Damit soll eine bestmögliche Nutzung und infrastrukturelle Weiterentwicklung des Bahnnetzes erreicht und Zuganbindungen für alle Bürgerinnen und Bürger sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen öfter und schneller zur Verfügung gestellt werden.

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

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Eine Evaluierung erfolgt für die Artikel 1, 3 und 5 bis 10 jeweils acht Jahre nach deren Inkrafttreten. Eine frühere Evaluierung ist angesichts der langen Planungsvorläufe nicht zweckdienlich.

Die Regelungen in Artikel 2 und 4 werden fünf Jahre nach deren Inkrafttreten überprüft.

Im Zentrum der Evaluierung wird die Frage stehen, inwieweit mit den Regelungen die betreffenden Genehmigungsverfahren beschleunigt werden konnten. Dies soll sowohl anhand von quantitativen Kriterien (z. B. durch den Vergleich von Zeiträumen im Genehmigungsprozess vor und nach Inkrafttreten der Regelungen) sowie qualitativen Kriterien (z. B. Erfahrungsberichte) ermittelt werden. Als Datengrundlagen kommen hierfür u. a. Erhebungen durch Genehmigungsbehörden sowie Vorhabenträger in Betracht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 1 FStrG)

Zu Buchstabe a

Die geänderte Formulierung in § 3 Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) soll unterstreichen, dass der Mensch im Mittelpunkt steht und seine Beeinträchtigung nur eines der vielen Persönlichkeitsmerkmale ist.

Zu Buchstabe b

Ziel der Regelung ist es, die Flächenpotentiale im Bereich der Bundesautobahnen (§ 1 Absatz 4 FStrG) für den Ausbau von erneuerbaren Energien zu nutzen. § 3 Absatz 1 Satz 4 flankiert somit die Umsetzung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz. Ausgenommen ist lediglich der Straßengrund, beispielsweise die befestigte Fahrbahn. Der stufenweise Ausbau insbesondere von Photovoltaikanlagen auf Flächen der Bundesautobahnen soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Autobahninfrastruktur bis 2040 netto-klimaneutral zu betreiben und zu unterhalten. Bei dem Bau oder der Änderung von Bundesautobahnen soll die Nutzung der Strecken zur Erzeugung erneuerbarer Energien künftig integraler Bestandteil der Planungen der Autobahn GmbH des Bundes sein. Bei der Umsetzung sind die anerkannten Regeln der Technik zu berücksichtigen. Bei der Entscheidung, welche Flächen für den Ausbau genutzt werden, ist das überragende öffentliche Interesse am Ausbau der Erneuerbaren Energien mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwägen. Ferner sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten, damit eine bedarfsgerechte Errichtung gewährleistet ist. Neben einer eigenen Nutzung der bundeseigenen Grundstücke hat die Autobahn GmbH des Bundes die Möglichkeit, das entsprechende Nutzungsrecht auf Dritte vertraglich zu übertragen. Die Autobahn GmbH des Bundes übt im Auftrag des Bundes Aufgaben der Straßenbaulast auf den Bundesautobahnen aus. Ihr obliegt die Erstellung eines Katasters mit den grundsätzlich nutzbaren Flächen und Anlagen. Die Prüfung, ob eine Fläche oder Anlage im konkreten Fall geeignet ist, erfolgt im weiteren Verlauf des Planungsprozesses gesondert und ist nicht Bestandteil der vom Kataster umfassten Informationen beziehungsweise Daten.

Zu Nummer 2 (§ 6 Absatz 3 FStrG)**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 2)**

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass in Bundesverwaltung nicht nur die Bundesautobahnen, sondern derzeit auch Bundesstraßen in den Ländern Berlin, Bremen und Hamburg geführt werden.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 4 neu)

Bisher war die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes zwar befugt, einen Antrag auf Grundbuchberichtigung zu stellen, wenn der Übergang des Eigentums eine Bundesautobahn betraf. Die Voraussetzungen für die Legitimation ihrer Vertretung gegenüber dem Grundbuchamt waren jedoch nicht verbindlich festgelegt. Ohne derartige verbindliche Festlegungen sind in jedem Einzelfall zur Erfüllung der Eintragungsvoraussetzungen notarielle Beglaubigungen der Anträge erforderlich. Um den damit verbundenen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird mit dem neuen Satz 4 auch für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung ermöglicht, den Eigentumsübergang an Straßengrundstücken im Falle eines Wechsels des Trägers der Straßenbaulast ohne notarielle Beglaubigung in jedem Einzelfall zu bewirken.

Zu Buchstabe b (§ 6 Absatz 4 FStrG)

Bisher ist das Eigentum des Bundes an sämtlichen Bundesfernstraßen eingetragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)“. Wegen der seit dem 1. Januar 2021 divergierenden Verwaltungsträger ist in der Praxis der Bedarf nach einer grundbuchmäßig getrennten Behandlung dieser Liegenschaften entstanden. Eine klare Abgrenzung der verantwortlichen Stellen für die Liegenschaften durch die Klammerzusätze „Bundesautobahnverwaltung“ bzw. „Bundesstraßenverwaltung“ dient für Eintragungen in das Grundbuch ab Inkrafttreten dieses Gesetzes der Verwaltungsvereinfachung und Prozessbeschleunigung bei Eintragungen in das Grundbuch nicht nur bei den Straßenbauverwaltungen (Auftragsverwaltungen der Länder und Autobahn GmbH des Bundes), sondern auch bei Finanzämtern, Grundbuchämtern und Liegenschaftsverwaltungen.

Zu Nummer 3 (§ 9 Absätze 2a bis 2c neu)

Absatz 2a regelt, dass Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen unter den in § 9 Absatz 2 Satz 1 und 2 genannten Voraussetzungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde bedürfen und, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. Für die Entscheidung über die Zustimmungsbedürftigkeit ist bislang keine Frist vorgesehen. Zur Verfahrensbeschleunigung wird eine Zustimmungsfiktion geregelt. Nach Satz 1 gilt die Zustimmung nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags als erteilt. Um Entscheidungen über die Zustimmungsbedürftigkeit auf der Grundlage notwendiger Unterlagen treffen zu können, ist in Satz 2 geregelt,

dass die Zustimmungsfrist nicht beginnt, wenn der Antrag unvollständig ist und die für die Zustimmung zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrags bei der zuständigen Genehmigungsbehörde schriftlich oder elektronisch mitteilt. Nach Satz 3 beginnen im Fall der Ergänzung oder Änderung des Antrags die Fristen nach den Sätzen 1 und 2 neu zu laufen, sofern durch die Ergänzung oder Änderung des Antrags die Belange nach Absatz 3 (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder Straßenbaugestaltung) betroffen sind. Nach Satz 4 kann die Zustimmungsfrist von der für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist nach Satz 5 in diesem Fall von der für die Zustimmung zuständigen Straßenbaubehörde zu begründen und rechtzeitig der für die Genehmigung zuständigen Behörde mitzuteilen. Bei Windenergieanlagen, die in der Anbaubeschränkungszone eine Zustimmungspflicht nach § 9 Absatz 2 auslösen, ist im Regelfall verfahrensrechtlich davon auszugehen, dass eine Fristverlängerung wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit nach Satz 4 in Anbetracht der Standardisierung von Windenergieanlagen nicht erfolgen wird.

Absatz 2b Satz 1 nimmt Windenergieanlagen vom Zustimmungserfordernis nach den Absätzen 2 und 2a aus, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt, der Turm sich aber außerhalb der Anbaubeschränkungszone befindet. An die Stelle des Zustimmungserfordernisses nach Absatz 2 tritt nach Satz 2 die Beteiligung der obersten Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, des Fernstraßen-Bundesamtes nach § 10 Absatz 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz. Satz 3 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 3 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder Straßenbaugestaltung) zu beachten sind. In diesem Zusammenhang kann die beteiligte Straßenbaubehörde der Genehmigungsbehörde Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Genehmigungsbescheid empfehlen, um den in Absatz 3 genannten Belangen Rechnung zu tragen (z. B. in Bezug auf Anforderungen an Nachweise von Vorkehrungen gegen Kipp- oder Bruchgefahr der Windenergieanlage, Anforderungen an Vorkehrungen gegen von der Windenergieanlage ausgehenden Eiswurf und -abfall oder Anforderungen an einzuhaltende Wartungsintervalle). Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit (§ 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz). Dies ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Absatz 2c Satz 1 nimmt Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie vom Anbauverbot nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und vom Zustimmungserfordernis in der Anbaubeschränkungszone nach Absatz 2 aus. An die Stelle der Ausnahmegenehmigung für die Errichtung eines Vorhabens in der Anbauverbotszone nach Absatz 8 oder an die Stelle des Zustimmungserfordernisses nach Absatz 2 tritt nach Satz 2 die Beteiligung der obersten Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, des Fernstraßen-Bundesamtes in dem von Dritten durchzuführenden jeweiligen Genehmigungsverfahren (z. B. Baugenehmigungsverfahren einer kommunalen Bauordnungsbehörde). Diese Beteiligung beschränkt sich räumlich auf die in Satz 2 genannten Bereiche. Satz 3 normiert eine Anzeigepflicht des Vorhabenträgers vor Baubeginn bei der zuständigen Straßenbaubehörde, wenn die Anlage keiner Genehmigung bedarf. Satz 4 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 3 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder Straßenbaugestaltung) bei Genehmigung, Errichtung und Betrieb einer Anlage nach Satz 1 zu beachten sind. In diesem Zusammenhang kann die beteiligte Straßenbaubehörde der Genehmigungsbehörde Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Genehmigungsbescheid empfehlen, um den in Absatz 3 genannten Belangen Rechnung zu tragen (z. B. Vermeidung von Blendwirkungen für die Verkehrsteilnehmenden auf der Bundesfernstraße, Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der autobahneigenen Anlagen). Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit (§ 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz). Dies ist bei der Entscheidung zu beachten.

Zu Nummer 4 (§ 16a Absatz 1 Satz 1 FStrG)

Durch die Änderung werden Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 16a Absatz 1 Satz 1 FStrG genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht nach Satz 1.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der

Betroffenen zugemutet wird. Die Kampfmittelräumungen, archäologischen Untersuchungen und Bergungen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a (§ 17 Absatz 1 FStrG)

§ 17 Absatz 1 Satz 3 FStrG wird neu gefasst. Der bisherige Satz 3, wonach keine Änderung vorliegt, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Bundesfernstraße vor Naturereignissen zu schützen und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt, wird unverändert übernommen und zur neuen Nummer 1.

Neu eingefügt wird die Nummer 2. Danach sind bestimmte Ausbaumaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks erfolgen, zukünftig keine Änderung im Sinne von § 17 Absatz 1 Satz 2 FStrG. Sie bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Die neue Nummer 2 ist eine Sonderregelung gegenüber Satz 2 und erfasst Fälle, in denen zwar eine Bundesfernstraße durch einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder eine erhebliche bauliche Umgestaltung einer Bundesfernstraße vorliegt, dies aber nicht den gesamten Streckenabschnitt einer Bundesfernstraße umfasst, sondern räumlich begrenzt ist auf den Bereich eines Brückenbauwerks.

Die Genehmigungsfreiheit ist demzufolge an mehrere Voraussetzungen geknüpft. Die Änderung muss unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme sein, die eine durchgehende Länge von 1 500 Metern nicht überschreitet und für die vorgezogene Durchführung einer unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist. Der neu eingefügte Satz 4 definiert, wann die Änderung ein unselbstständiger Teil einer solchen Ausbaumaßnahme ist. Als unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne von Satz 3 gilt eine Änderung, die im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt, die keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Damit wird der Ausnahmecharakter der Vorschrift deutlich. Sie gilt nur für Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks und nicht für Maßnahmen zur Änderung eines kompletten Streckenabschnitts. Die Maßnahmen sind zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung nicht auf die Steigerung des Verkehrs ausgerichtet, sondern auf die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs der Infrastruktur. Die Vorwegnahme des zukünftigen Ausbaus (beispielsweise die Erweiterung eines Brückenbauwerks um zwei Fahrstreifen) erfolgt aus rein wirtschaftlichen Gründen. Dem zukünftigen Planfeststellungsverfahren für den späteren Ausbau der Strecke wird dadurch nicht vorgegriffen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit können zusätzlich auf einer Ersatzbrücke gebaute Fahrstreifen ohnehin erst dann freigegeben werden, wenn auch die sich anschließenden Streckenbereiche ausgebaut sind. Im Übrigen bleiben gesetzliche Änderungen der Fernstraßenbedarfsplanung, aufgrund derer ein Ausbaubedarf für die Strecke nicht mehr besteht, nicht ausgeschlossen.

Die Freistellung von der Genehmigungspflicht soll den schnellen Ersatz eines abgängigen Brückenbauwerks ermöglichen. Erfasst werden damit Fälle, in denen mit einer vollständigen oder teilweisen Sperrung der Bundesfernstraße für bestimmte Verkehrsarten (zum Beispiel nur Lastkraftwagen mit einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht) zu rechnen ist. Die Regelung berücksichtigt, dass die Auswirkungen des Vorhabens räumlich begrenzt sind und die betroffenen öffentlichen und privaten Belange gewürdigt werden können, ohne dass es hierfür eines umfangreichen förmlichen Planfeststellungsverfahrens oder einer Plangenehmigung bedarf. Ist im Vorfeld der Planung erkennbar, dass dieses Ziel nicht erreicht werden kann, soll der Träger des Vorhabens einen Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung stellen. Der neue Satz 5 schafft hierzu die Möglichkeit.

Satz 3 befreit nur von der Durchführung eines Genehmigungsverfahrens, nicht hingegen von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, die bei der Änderung einer Bundesfernstraße zu beachten sind, wie beispielsweise die Anforderungen an den Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft oder des Artenschutzes.

Das neue Brückenbauwerk ist so auszugestalten, dass im Zuge eines Streckenausbaus notwendige Lärmschutzmaßnahmen bautechnisch umgesetzt werden können.

Der neu eingefügte Satz 4 definiert, wann die Änderung ein unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist. Als unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne von Satz 3 gilt eine Änderung, die im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Der neue Satz 5 ermöglicht es, auf Antrag des Vorhabenträgers ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Trotz aller Bemühungen, eine für den Rechtsanwender klare Regelung in Bezug auf die Definition des Änderungsbegriffs zu erzielen, sind im Einzelfall bestehende Unsicherheiten nicht auszuschließen. Liegt keine Änderung im Sinne des § 17 Absatz 1 Satz 1 FStrG vor, wäre ein gleichwohl gestellter Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung eines Vorhabens mangels Antragsbefugnis unzulässig. Der Regelungsvorschlag greift diese Situation auf und führt sie insbesondere einer für Zweifelsfälle bewährten Lösung zu: Dem gewillkürten Antrag trotz eigentlich fehlender Antragsbefugnis. Auf diese Weise lässt sich eine für alle Rechtsanwender sichere Lösung herstellen. Auch hieraus kann sich eine Beschleunigung ergeben.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung infolge der Neufassung von § 17e FStrG, siehe Nummer 7.

Zu Nummer 6 (§§ 17a und 17b FStrG)

§ 17a FStrG regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungsverfahren als Sonderregelung zu § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), den §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Der bisherige Regelungsgehalt des § 17a FStrG wird inhaltlich übernommen und im neuen Absatz 5 aufgegriffen. Durch die weiteren Regelungen in den übrigen Absätzen werden Digitalisierungsmöglichkeiten für das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Die Digitalisierung erfasst dabei sowohl das Verhältnis von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zum Träger des Vorhabens, als auch die Behördenbeteiligung und das Anhörungsverfahren für von der Planung Betroffene einschließlich der Verbände.

In der Praxis wird bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG mit der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG verbunden. Das UVPG verweist dabei in den § 17 Absatz 2 und § 18 Absatz 1 Satz 3 UVPG vorwiegend auf Regelungen in § 73 VwVfG und enthält damit selbst keine Regelungen zur Digitalisierung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Um hier einen Gleichlauf der Verfahrensschritte zum parallel laufenden Anhörungsverfahren nach dem VwVfG zu schaffen, gilt § 17a FStrG auch für die Behörden und Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPG.

Zu § 17a (Anhörungsverfahren)

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt klar, dass für das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren die allgemeinen Vorschriften des § 73 VwVfG, der §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 gelten.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 1

Die Regelung betrifft das Verhältnis von Anhörungsbehörde und des Trägers des Vorhabens. Die Anhörungsbehörde kann vom Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ergänzend oder ausschließlich in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen. Der digitale Plan kann dann im Rahmen der weiteren Beteiligung von Behörden, Privaten und Verbänden digital zugänglich gemacht werden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 regelt das Verfahren der Behördenbeteiligung. Die bisherige Praxis, wonach die in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Behörden den Plan digital erhalten und ihre Stellungnahme digital abgeben, wird übernommen. Der Plan kann auch ausschließlich elektronisch übermittelt oder über die Internetseite der Anhörungsbehörde oder ein Internetportal zugänglich gemacht werden. Damit ist auch der Fall erfasst, dass die Unterlagen auf einem zentralen Datenportal hinterlegt und von Berechtigten abgerufen werden können.

Zu Nummer 3

Nach Absatz 2 Nummer 3 kann die Anhörungsbehörde von den Behörden im Rahmen der Behördenbeteiligung verlangen, ihre Stellungnahmen elektronisch zu übermitteln. Dies kann auch über ein entsprechendes Internetportal erfolgen.

Zu Absatz 3

Die Regelung sieht eine elektronische Zugänglichmachung der Planunterlagen vor und gestaltet damit die Beteiligung der Privatbetroffenen und der Verbände digital aus. Nach Satz 1 soll die Planauslegung in den Gemeinden durch die elektronische Zugänglichmachung durch die Anhörungsbehörden ersetzt werden. Ihnen obliegt die Entscheidung darüber. Die elektronische Zugänglichmachung erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und unter Wahrung schützenswerter Betriebsgeheimnisse und des Datenschutzes.

Die Regelungen sollen den Verwaltungsaufwand reduzieren und lehnen sich an § 22 Absatz 3 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz an. Erfahrungswerte haben gezeigt, dass die Möglichkeit, die physisch ausgelegten Unterlagen einzusehen, auch in Zeiten ohne Pandemie nur sehr geringfügig genutzt wird. Die Änderung soll somit der Verfahrensbeschleunigung durch die Umstellung auf eine zeitgemäße Auslegungsform dienen, ohne einen Teil der Öffentlichkeit auszuschließen. Es werden daher auch die Belange von Personen in den Blick genommen, die keinen bzw. keinen ausreichenden Zugang zum Internet haben. Um auch diesen Personen eine Kenntnisnahme der auszulegenden Unterlagen zu ermöglichen, muss diesen auf Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit durch die Anhörungsbehörde zur Verfügung gestellt werden.

Die Sätze 4 und 5 modifizieren die Regelungen zur Bekanntmachung der Auslegung für den Regelfall der digitalen Auslegung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung durch die Gemeinden nach § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG soll – wie die Auslegung des Plans – durch deren elektronische Zugänglichmachung ersetzt werden. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde und nicht durch die Gemeinde. Die Bekanntmachung erfolgt, wenn die Option der digitalen Auslegung gewählt wird, zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Satz 5 modifiziert den Inhalt der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 5 Satz 2 VwVfG, soweit die elektronische Zugänglichmachung greift. Ansonsten verbleibt es bei dessen Inhalt.

Zu Absatz 4

Der neue Absatz 4 regelt ergänzend zu § 73 Absatz 4 und Absatz 8 VwVfG und zu § 21 Absatz 1 UVPg, dass Privatbetroffene und Verbände ihre Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planunterlagen in elektronischer Form abgeben sollen, wobei auch eine schriftliche Übermittlung möglich bleibt. Die Abgabe erfolgt nunmehr gegenüber der Anhörungsbehörde. Deren Abgabe zur Niederschrift bei der Gemeinde oder der Anhörungsbehörde (§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG) wird ausgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass diese in der Praxis keine größere Bedeutung mehr hat.

Bei der elektronischen Kommunikation findet § 3a Absatz 2 VwVfG keine Anwendung. Die jeweilige Ausgestaltung der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen, Einwendungen, Äußerungen oder sonstigen Erklärungen bestimmt nach Absatz 7 die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Zu Absatz 5

Der neue Absatz 5 übernimmt inhaltlich die bisherigen Regelungen in § 17a Nummer 1 und Nummer 2 FStrG. Darüber hinaus soll im Falle der Änderung eines bereits ausgelegten, aber noch nicht festgestellten Plans im Regelfall von einer Erörterung abgesehen werden.

Zu Absatz 6

Für den Fall, dass eine Erörterung stattfindet, eröffnet der neue Absatz 6 die Möglichkeit, diese ganz oder teilweise in digitaler Form durchzuführen. Die Anhörungsbehörde kann die technische Ausgestaltung wählen. Dabei hat sie die berechtigten Interessen der Beteiligten, insbesondere die digitale Infrastruktur in den betroffenen Gemeinden, zu berücksichtigen und eine angemessene Zugangsmöglichkeit sicherzustellen. Die Regelung lehnt sich an das während der COVID-19-Pandemie geschaffenen Planungssicherstellungsgesetz an.

Zu Absatz 7

Angesichts der vielen technischen Möglichkeiten, den Plan oder die Planunterlagen und darauf bezogene Erklärungen, insbesondere Stellungnahmen von Behörden und Einwendungen sowie Äußerungen Privater und von Umweltverbänden elektronisch zu übersenden oder zugänglich zu machen, obliegt es im Bedarfsfall der Anhö-

rungs- und Planfeststellungsbehörde, einen geeigneten Weg des Informationsaustauschs festzulegen und anzuwenden. Nach Absatz 7 bestimmen daher die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden die technische Ausgestaltung des Zugangs.

Zu § 17b (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)

Zu Absatz 1

Durch die Neuregelungen in § 17b Absatz 1 FStrG werden die Digitalisierungsmöglichkeiten im Wesentlichen auch auf Verfahrensschritte nach § 74 VwVfG und bei Vorhaben, die der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, auch auf § 27 UVPG erstreckt. Die bisherigen Regelungen in § 17b FStrG werden übernommen. § 17b Absatz 1 FStrG regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren als Sonderregelung zu § 74 VwVfG und § 27 UVPG.

Zu Absatz 2

Absatz 2 übernimmt inhaltlich die bisherige Regelung in § 17b Absatz 1 Nummer 1 FStrG und erweitert sie durch den Verweis auf § 17a FStrG um die Möglichkeit, Verfahrensschritte digital vorzunehmen.

Zu Absatz 3

Die Regelung bezieht sich auf die Zustellung, die Auslegung und die Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Plangenehmigung einschließlich der dazugehörigen Unterlagen. Es gelten dabei die gleichen Grundsätze wie bei der Auslegung des Plans. Auch hier kann auf die physische Auslegung von Papierunterlagen in den Gemeinden verzichtet und diese stattdessen elektronisch zugänglich gemacht werden. Die in § 17a Absatz 3 FStrG enthaltenen Regelungen zur Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung werden daher weitestgehend übernommen. Einziger Unterschied ist, dass nunmehr mangels Zuständigkeit nicht die Anhörungsbehörde entscheidet, sondern die Planfeststellungsbehörde und der Inhalt des Bekanntmachungstextes sich an § 74 Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 Satz 2 VwVfG orientiert.

Für den Fall der elektronischen Zugänglichmachung enthält Satz 5 ergänzende Regelungen zur Zustellung. Diese orientieren sich an den bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 4 und 5 VwVfG. Im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. In der Bekanntmachung ist hierauf hinzuweisen. Neu ist insofern, dass die Zustellungsfiktion auch gegenüber dem Träger des Vorhabens eintritt, wenn auch ihm gegenüber auf die analoge Zustellung verzichtet wird. Wird ihm oder einzelnen Beteiligten der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung dagegen zugestellt, verbleibt es auch im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gegenüber den übrigen Betroffenen bei dem Grundsatz, dass der Zeitpunkt der Individualzustellung maßgebend ist.

Zu Absatz 4

Der neue Absatz 4 übernimmt die bisherige Regelung in § 17b Absatz 1 Nummer 2 FStrG.

Zu Absatz 5

Die neuen Absätze 5 bis 7 sind eine Sonderregelung gegenüber Absatz 4. Nach Absatz 5 ist für ein Vorhaben, das sowohl von der Planfeststellungsbehörde eines Landes als auch vom Fernstraßen-Bundesamt zuzulassen ist, nur ein Genehmigungsverfahren durchzuführen. Zugleich wird festgelegt, ob die Planfeststellung durch das Land oder den Bund erfolgt und wer die zuständige Planfeststellungsbehörde ist (oberste Landesstraßenbaubehörde oder Fernstraßen-Bundesamt).

Die Zuständigkeit für die Durchführung eines Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahrens richtet sich nach den Regelungen in Absatz 4 danach, in welchem Land das Vorhaben liegt. Zudem muss das Land die Zuständigkeit für die Planfeststellung bei Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung behalten haben (Artikel 143e Absatz 3 Grundgesetz) oder Bundesstraßen in Auftragsverwaltung weiterführen (Artikel 90 Absatz 3, Artikel 143e Absatz 2 Grundgesetz). Zuständig ist damit entweder der Bund (Fernstraßen-Bundesamt) oder das Land (oberste Landesstraßenbaubehörde), in dem das Vorhaben liegt. Bei einem Vorhaben, das durch eine Landesgrenze „zerschnitten“ wird, führt dies zu einer geteilten Zuständigkeit für ein und dasselbe Vorhaben. Dies hat zur Folge, dass aktuell zwei Planrechtsverfahren durchgeführt werden müssen, was zum einen sehr fehleranfällig sein, und

zum anderen zu einer Verzögerung führen kann. Auch müssen sich die Betroffenen in zwei Verfahren beteiligen, wenn sie Einwendungen erheben wollen.

Absatz 5 sieht daher vor, dass in diesem Fall nur ein Verfahren durchzuführen ist. Es ist die Behörde zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich der größere Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt ist, da dort der Schwerpunkt des Verfahrens liegen wird. Dies entspricht dem Rechtsgedanken von § 78 VwVfG, der für den vergleichbaren Fall des Zusammentreffens mehrerer Vorhaben ebenfalls auf die möglichen Betroffenheiten abstellt. Der Begriff der öffentlich-rechtlichen Beziehung ist hier weit zu verstehen und meint sowohl öffentliche als auch private Belange.

Zu Absatz 6

Die Regelung in Absatz 6 geht davon aus, dass sich oberste Landesstraßenbaubehörde und Fernstraßen-Bundesamt über die Zuständigkeitsverlagerung ins Benehmen setzen. Absatz 6 greift nur in Fällen ein, in denen keine Einigung zustande kommt. Die Regelung orientiert sich an § 78 Absatz 2 VwVfG, modifiziert sie jedoch für den Bereich der Bundesfernstraße: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die oberste Straßenbaubehörde des betroffenen Landes stellen das Benehmen darüber her, in welchen Zuständigkeitsbereich das Vorhaben fällt.

Zu Absatz 7

Absatz 7 stellt klar, dass die Absätze 5 und 6 entsprechend für die Entscheidung nach § 74 Absatz 7 VwVfG gelten, d. h., die Entscheidung für das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung trifft entweder der Bund (Fernstraßen-Bundesamt) oder das Land (oberste Landesstraßenbaubehörde).

Zu Absatz 8

Der neue Absatz 8 übernimmt die bisherige Regelung in § 17b Absatz 2 FStrG.

Zu Nummer 7 (§ 17e FStrG)

Zu Buchstabe a (Absatz 2)

Die Änderung in den bisherigen Absätzen 2 bis 4 berücksichtigt, dass nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege zum Inhalt haben, keine aufschiebende Wirkung haben. Die Regelung in der VwGO ist als allgemeine Regelung angelegt. Damit ist eine spezialgesetzliche Regelung in den Fachgesetzen entbehrlich. Durch die Neuregelung richtet sich der Wegfall der aufschiebenden Wirkung zukünftig nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO und erfasst somit, da nicht mehr auf Vorhaben der im Fernstraßen- ausbaugesetz genannten Bundesfernstraßen beschränkt, alle Bundesfernstraßenvorhaben. Der neue § 17e Absatz 2 FStrG regelt wie bisher die Frist für den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO. Zur Vereinheitlichung ist diese nicht mehr nur auf Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs beschränkt. Die bisherige Regelung in § 17e Absatz 4 FStrG wird in die Sätze 4 und 5 übernommen.

Zu Buchstabe b (Absätze 3 und 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

Zu Buchstabe c (Absatz 3 neu)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch die Aufhebung der Absätze 3 und 4.

Zu Nummer 8

Zu § 17i FStrG neu (Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Zu Absatz 1

§ 17i Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Sätze 1 und 2 legen den Anwendungsbereich der neuen §§ 17i, 17j und 17k FStrG fest. Dabei sind von den Vorhaben nach § 17i Absatz 1 FStrG nur Aus- und Neubauvorhaben erfasst. Nicht erfasst sind beispielsweise Ersatzneubauten, auch wenn sie eine geringfügig höhere Kapazität ermöglichen. Wenn Vorhaben aus mehreren Teilprojekten bestehen, bezieht sich die Vierjahresfrist auf die jeweiligen Teilprojekte.

Das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren schließt mit einem Planfeststellungsbeschluss oder einer Plangenehmigung ab. Die Fristenregelung des Absatzes 1 Satz 1 und 2 erfolgt in Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 sowie Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Satz 1 Ziffer 1 regelt, dass wenn für ein Vorhaben, das auf einem in der Rechtsverordnung nach Absatz 2 festgelegten vorermittelten Abschnitt des Kernnetzes gelegen ist, ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchgeführt wird, dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen ist. Satz 1 Ziffer 2 regelt, dass dies ebenso bei Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben gilt, das auf einem in der Rechtsverordnung nach Absatz 2 festgelegten Kernnetzkorridor gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Genehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten. Satz 2 legt fest, wann die Frist beginnt.

Im Vierjahreszeitraum sind – nach ausdrücklicher Mitteilung der Europäischen Kommission unter Verweis auf Erwägungsgrund 3 der Richtlinie (EU) 2021/1187 – vorhabenbezogene Umweltprüfungen mitinbegriffen. Vom Vierjahreszeitraum nicht berührt sind die aus Völkerrecht und Unionsrecht resultierenden Verpflichtungen. Nicht davon erfasst sind zudem diejenigen Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen.

Die Vorschrift des § 17i Absatz 1 Satz 3 FStrG betreffend den Vorrangstatus der in den Anwendungsbereich gemäß Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 2 fallenden Vorhaben beruht auf Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Behörden haben bei der Anwendung dieses Bearbeitungsvorrangs nach Satz 4 das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten. Insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze wird vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Energiekrise wie in § 2 EEG und § 1 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz (NABEG) nicht nur das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben, sondern ist auch ein beschleunigter Ausbau prioritär. Diese Vorhaben dürfen deshalb nicht zurückgestellt werden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält eine Verordnungsermächtigung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz ohne Zustimmung des Bundesrates für die Bundesfernstraßen die vorermittelten Abschnitte des Kernnetzes nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a und die Kernnetzkorridore nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187 festzulegen.

Zu Absatz 3

Die Regelung des Absatzes 3 erfolgt in Umsetzung und Konkretisierung von Artikel 6 und Artikel 4 Absatz 7 Buchstabe d) der Richtlinie (EU) 2021/1187. Der Begriff des Antrags meint die Anzeige im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie. Die Erstellung einer ausführlichen Antragsübersicht für den Vorhabenträger durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich. Die Hinweise können auch allgemein bekanntgegeben werden, beispielsweise durch Richtlinien (z. B. Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019 – Plafer19)) oder Leitfäden. Der Begriff der „erforderlichen Reife“ bedeutet, dass die zuständige Behörde prüft, ob die eingereichten Antragsunterlagen den Anforderungen der Anhörung genügen, sie also Dritten eine Prüfung ermöglichen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 setzt Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 um. Auf begründeten Antrag der Planfeststellungsbehörde hin entscheidet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach pflichtgemäßem Ermessen über die Gewährung einer Fristverlängerung. Die Gründe für die Fristverlängerung sind durch die Planfeststellungsbehörde anzugeben. Die Gewährung einer Fristverlängerung kommt beispielsweise regelmäßig in Betracht, wenn aufgrund von Einwendungen oder Stellungnahmen das Vorhaben umgeplant wird oder unvorhergesehene Umstände eintreten. Eine Fristverlängerung kann höchstens zwei Mal gewährt werden.

Zu Absatz 5

Absatz 5 enthält eine Übergangsvorschrift und stellt entsprechend Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 klar, dass die Absätze 1 bis 4 keine Anwendung auf Vorhaben finden deren Planunterlagen vor Ablauf des 10. August 2023 eingereicht wurden.

Zu § 17j FStrG neu (Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Die Vorschrift betrifft grenzüberschreitende Vorhaben nach § 17i Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 2, also solche, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, vgl. Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Die Regelung des Absatzes 1 erfolgt in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187; Absatz 2 in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie und Absatz 3 in Umsetzung des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie.

Zu § 17k FStrG neu (Berichterstattung an die Europäische Kommission)

Die Vorschrift beruht auf Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 und setzt die Vorbereitung der Berichtspflichten an die Europäische Kommission um.

Zu Nummer 9 (§ 18f Absatz 1a FStrG neu)

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann.

Durch den neuen Absatz 1a kann eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung erlassen werden. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt für die Antragstellung und damit Einleitung des Verfahrens ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 VwVfG, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde ausreichende Kenntnisse über das Vorhaben verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren. Die für die Besitzeinweisung zuständige Enteignungsbehörde des Landes kann diese dann ihrer Entscheidung zugrunde legen. Vom Zeitpunkt des Erlasses des Besitzeinweisungsbeschlusses zu unterscheiden ist der Zeitpunkt, ab dem dessen Inhalt verbindlich wird. Satz 3 stellt klar, dass der Besitzeinweisungsbeschluss mit der aufschiebenden Bedingung zu erlassen ist, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Dies bedeutet, dass erst ab diesem Zeitpunkt der Besitzeinweisungsbeschluss materielle Rechtswirkungen- bzw. Rechtsfolgen auslöst. Satz 4 regelt den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Besitzeinweisungsbeschluss nicht oder nicht vollständig bestätigt. Anstatt ein neues Besitzeinweisungsverfahren zu starten, wird das bestehende Besitzeinweisungsverfahren wiederaufgegriffen und der Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung ergänzt.

Die weiteren Voraussetzungen des § 18f Absatz 1 FStrG müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

Zu Nummer 10 (§ 23a FStrG neu)

Der neue § 23a schafft eine Rechtsgrundlage für die Erhebung von Gebühren für die in § 8 Absatz 1, 2, 2a, 6 und 7a, § 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 genannten Amtshandlungen. Die neue Vorschrift schließt eine Regelungslücke. Im Rahmen der Auftragsverwaltung können die Gebühren von den Ländern, die die Bundesfernstraßen verwalten, auf landesrechtlicher Grundlage erhoben werden. Für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung fehlt es bislang an einer solchen Regelung. Das Bundesgebührengesetz (BgebG) findet nach § 2 Absatz 2 Satz 2 BgebG für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach dem Bundesfernstraßengesetz bislang keine Anwendung. Die Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung wird nun für die Auftragsverwaltung klargestellt und für die Bundesverwaltung nachgezogen. Für die nähere Ausgestaltung der Gebührenerhebung verweist § 23a auf das BgebG. Dies ist eine Sonderregelung zu § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 BgebG, der vorsieht, dass für Leistungen nach dem FStrG, wie beispielsweise die Erhebung von Sondernutzungsgebühren, das BgebG nicht gilt. Nach Maßgabe

von § 22 Absatz 4 BgebG kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates für seinen Zuständigkeitsbereich eine besondere Gebührenverordnung erlassen, soweit keine Regelungen durch eine Allgemeine Gebührenverordnung der Bundesregierung erfolgt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird zudem ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates seine Befugnisse nach § 22 Absatz 4 Bundesgebührengesetz auf das Fernstraßen-Bundesamt zu übertragen. Dies gilt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht. Das Gebührenaufkommen steht dem Straßenbaulastträger Bund zu. Gebühren werden demnach erhoben, wenn die zuständige Straßenbaubehörde bzw. auf Bundesautobahnen die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (die Autobahn GmbH des Bundes)

- die Benutzung von Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) befristet oder widerruflich sowie ggf. mit Bedingungen oder Auflagen erlaubt oder die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnet (§ 8 Absatz 1 und 2 FStrG),
- Arbeiten an der Straße zustimmt (§ 8 Absatz 2a Satz 2 FStrG),
- im Rahmen eines Erlaubnisverfahrens für eine übermäßige Straßenbenutzung (§ 29 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung – StVO, vgl. auch Nummer V.4. Buchstabe a (Randnummer 105) der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zu § 29 Absatz 3 StVO) Stellung nimmt (§ 8 Absatz 6 Satz 2 FStrG),
- die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung einer unerlaubten Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen einer erlaubten Sondernutzung anordnet (§ 8 Absatz 7a FStrG),
- der Errichtung einer baulichen Anlage eines Dritten entlang der Bundesfernstraße zustimmt, sie genehmigt oder für die Errichtung eine Ausnahme erteilt oder sich in einem Verfahren beteiligt (§ 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 FStrG),

Die Höhe der Gebühren wird durch eine Gebührenordnung in Form einer Rechtsverordnung festgelegt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für die vorstehend aufgelisteten Amtshandlungen eine Gebührenordnung zu erlassen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht. Die Ermächtigung des Absatzes 1 Satz 2 kann durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Fernstraßen-Bundesamt übertragen werden.

Für die Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung von den Ländern verwaltet werden, ermächtigt Absatz 2 die Landesregierungen durch Rechtsverordnung, Gebührenordnungen zu erlassen. Die Ermächtigung kann nach Absatz 2 durch Rechtsverordnung der zuständigen Landesregierung auf die oberste Landesstraßenbaubehörde übertragen werden. Durch diese Regelungen wird klargestellt, dass die Länder nach wie vor die Kompetenz haben, auf landesrechtlicher Grundlage Gebühren zu erheben.

Zu Nummer 11 (§ 24 Absatz 14 und 15 FStrG neu)

Der neu eingefügte Absatz 14 schafft eine Übergangsregelung zu Gunsten der Länder. Für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für die Entscheidungen nach § 8 Absatz 1, 2, 2a, 6 und 7a, § 9 Absatz 2 bis 2c, 5 und 8 FStrG gelten für Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung verwaltet werden, landesrechtliche Regelungen abweichend von § 23a Absatz 2 fort. Von der in § 23a FStrG vorgesehenen Möglichkeit, durch Rechtsverordnung eine Gebührenordnung zu erlassen, müssen die Länder daher keinen Gebrauch machen, sondern können ihre bisherigen Regelungen weiter anwenden. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die landesrechtlichen Regelungen nicht den Maßgaben des Bundesgebührengesetzes entsprechen. In diesen Fällen gelten die Regelungen bis längstens zum 31.12.2026 fort. Bis dahin müssen die Landesregelungen entweder ganz oder teilweise angepasst werden. Die Übergangsregelung im neu eingefügten Absatz 15 soll dazu dienen, erhebliche Verzögerungen von Straßenbauprojekten, bei denen die Planung bereits weit fortgeschritten ist, zu vermeiden. Bei entsprechenden Planungen steht es im Ermessen des Vorhabenträgers, diese nochmals zu überarbeiten.

Zu Nummer 12

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Nummer 13 (Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG)

Die Vorhabenliste in der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG ist aufgrund des fortgeschrittenen Planungs- und Realisierungsstandes zu aktualisieren und fortzuschreiben.

In der Vorhabenliste bleiben 47 Projekte unverändert, so wie sie bislang in der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG enthalten sind.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Projekte:

1. A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Hamburg-Harburg
2. A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)
3. A 1 Westhofener Kreuz (A 45)
4. A 1 Blankenheim – Kelberg
5. A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
6. A 2 Kreuz Bottrop (A 31)
7. A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)
8. A 8 Mühlhausen – Hohenstadt
9. A 8 Kreuz München Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland – Österreich
10. A 14 Leipzig-Ost – Dreieck Parthenaue
11. A 20 Westerstede (A 28) – Weede
12. A 26 Drochtersen (A 20) – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 1)
13. A 33 Bielefeld/Brackwede – Borgholzhausen einschließlich Zubringer Ummeln
14. A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm
15. A 39 Lüneburg – Wolfsburg
16. A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
17. A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
18. A 46 Westring – Kreuz Sonneborn (L 418)
19. A 49 Bischhausen – A 5
20. A 52 Kreuz Mönchengladbach (A 61) – Kreuz Neersen (A 44)
21. A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)
22. A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden
23. A 99 Dreieck München Süd-West (A 96) – Kreuz München Süd (A 8)
24. A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße
25. A 445 Werl-Nord – Hamm Rhynern (A 2)
26. A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)
27. A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach
28. B 6 OU Bruckdorf
29. B 6 OU Gröbers
30. B 6 OU Großkugel

31. B 7 Verlegung nördlich Frohburg (Landesgrenze Freistaat Thüringen – Freistaat Sachsen – nördlich Frohburg)
32. B 7 Altenburg (B 93) – Landesgrenze Freistaat Thüringen – Freistaat Sachsen
33. B 19 OU Meiningen
34. B 85 Altenkreith – Wetterfeld
35. B 87 OU Naumburg – Wethau
36. B 101 OU Elsterwerda
37. B 112 OU Frankfurt (Oder)
38. B 169 OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow
39. B 169 OU Plessa
40. B 178 Nostitz – A 4 (AS Weißenberg)
41. B 87 OU Weißenfels
42. B 181 Neu- und Ausbau westlich Leipzig (A 9 bis Stadtgrenze Leipzig)
43. B 207 (E 47) Fehmarnsundquerung
44. B 221 OU Scherpenseel
45. B 221 OU Unterbruch
46. E 47 Feste Fehmarnbeltquerung (Puttgarden – Grenze der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone)
47. B 402/B 213/B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1).

In der Vorhabenliste werden zehn Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG abgeändert. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Projekte, wobei die Begründung für die Änderung jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist und die Aufzählung anhand der neuen Bezeichnung erfolgt:

1. A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40) – Kreuz Oberhausen-West mit Ersatzneubauten von Brücken

Für den Eintrag „A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40)“ ist die Ergänzung um den Streckenabschnitt „Kreuz Kaiserberg – Kreuz Oberhausen-West“ erforderlich. In diesem Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau mehrerer defizitärer Brückenbauwerke erfolgen, insbesondere Bauwerk „Rhein-Herne-Kanal“ (Bauwerksnummer 4506 756; Brückenklasse 45). Die Maßnahme wird erforderlich, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

2. A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/A 516) – Dinslaken-Süd mit Ersatzneubauten von Brücken

Der Eintrag „A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/A 516)“ wird um den Streckenabschnitt von Kreuz Oberhausen bis Dinslaken-Süd ergänzt. In dem Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau mehrerer defizitärer Brückenbauwerke erfolgen, unter anderem Bauwerk „Neukölner Straße“ (Bauwerksnummer 4406 567) und Bauwerk „Zum Ravenhorst“ (Bauwerksnummer 4406 565; beide Bj 1959, Hohlkörperplatte). Die Maßnahme wird erforderlich, um schwerwiegende Verkehrsengpässe (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) zu vermeiden. Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

3. A 3 Leverkusen-Zentrum – Kreuz Leverkusen (A 1)

Die bisherige Bezeichnung Abschnitt A 3 Köln-Mülheim – Kreuz Leverkusen (A 1) wird geändert, da der Abschnitt von Köln-Mülheim bis Leverkusen-Zentrum fertig gestellt und unter Verkehr ist. Daher ist nur noch der verbleibende Streckenabschnitt von Leverkusen-Zentrum bis Kreuz Leverkusen mit Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks „AK Leverkusen“ (Bauwerksnummer 4908 697; Restnutzungsdauer 2024) auszuführen. Im benannten Abschnitt ist mit der Vorplanung begonnen.

4. A 4 Kreuz Köln Süd (A 555) – Kreuz Köln-Gremberg (A 559) mit Ersatzneubau Rheinbrücke Rodenkirchen

Für den Eintrag „A 3 Köln-Mülheim – Kreuz Leverkusen (A 1)“ ist eine Ergänzung um den Streckenabschnitt bis Kreuz Köln-Gremberg mit Ersatzneubau der Rheinbrücke Rodenkirchen (Bauwerksnummer 5007 829) erforderlich. Die Maßnahme ist notwendig, um schwerwiegende Verkehrsengpässe im Zuge der A4 zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Die Vorplanung ist in Bearbeitung.

5. A 4 Dreieck Nossen – Hermsdorf

Die bisherige Bezeichnung Abschnitt A 4 Dreieck Nossen – Bundesgrenze Deutschland/Polen wird geändert, da sich die Planung auf den Abschnitt A 4 Dreieck Nossen – Hermsdorf konzentriert.

6. A 6 Saarbrücken – Fechingen – St. Ingbert-West mit Ersatzneubau Talbrücke Fechingen

Die bisherige Bezeichnung wurde dahingehend konkretisiert, dass der Ersatzneubau der Talbrücke Fechingen nun auch in der Bezeichnung des Vorhabens aufgenommen wird, beinhaltet war dieser aber auch schon nach der bisherigen Vorhabenbezeichnung.

7. A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern

Es ist eine Änderung der Bezeichnung zur Anpassung an den Bearbeitungsstand erforderlich. Diese lautete bislang „A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Kreuz Feuchtwangen/Craillsheim (A 7) Landesgrenze Baden-Württemberg – Bayern“. Im Abschnitt Landesgrenze BW/BY bis Kreuz Feuchtwangen liegt Baurecht vor, die weiteren sechs Abschnitte befinden sich im Planfeststellungsverfahren bzw. in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Maßnahme wird erforderlich, um schwerwiegende Verkehrsengpässe im Zuge der A 6 bei Weinsberg zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

8. A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg einschließlich Ersatzneubau Rheinbrücke Speyer

Der bereits in der Liste geführte Abschnitt A 61 Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg umfasst nun auch den Ersatzneubau der Rheinbrücke „Speyer“ (Bauwerksnummer 6616 505) im Zuge der A 61, die aufgrund des Zustandes und des Alters nicht mehr den gegenwärtigen verkehrlichen und technischen Anforderungen genügt. Die Aufnahme erfolgt zur Verhinderung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

9. A 100 Dreieck Charlottenburg (A 111) bis einschließlich Dreieck Funkturm (A 115) einschließlich Ersatzneubauten von Brücken, unter anderem Rudolf-Wissell-Brücke

Zum bestehenden Eintrag Nr. 41 „A 111 Landesgrenze Berlin – Brandenburg – einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke (A 100)“ sind Änderungen und Ergänzungen erforderlich. Die Rudolf-Wissell-Brücke (A 100) ist ein Autobahnbauwerk im Zuge der A 100 und wegen des kritischen Zustandes und der hohen Komplexität der Maßnahme bereits erfasst. Aus formalen Gründen wird der bisherige Eintrag Nr. 41 in zwei Einträge umgewandelt und um die Maßnahmen im Zuge der A 100 mit gleicher Dringlichkeit bis einschließlich zum Dreieck Funkturm (A 115) erweitert. Im Zuge der Maßnahmen der A 100 sind für folgende Bauwerke im städtischen Umfeld zahlreiche Ersatzneubauten erforderlich, diese sind u. a.:

- Rudolf-Wissell-Brücke, Bauwerks-Nr. 3445038,
- Spundwand Rognitzstraße II/Wendeplatte, Bauwerks-Nr. 3445039,
- Kastenbauwerk Ausf. Spandauer Damm, Bauwerks-Nr. 3445041,
- Brücke über Ausfahrt zur Avus, Bauwerks-Nr. 3445048,
- Brücken über die Halenseestr. Ost (07044 b-d), Bauwerks-Nr. 3445050),
- Ringbahnbrücke und Rampenbrücke/Ringbahnbrücke (07044h), Bauwerks-Nr. 3445051,
- Brücke über Ein- und Ausfahrt zur Avus am AD Funkturm, Bauwerks-Nr. 3445052,
- Ausbrücke Überbau 1-3, Bauwerks-Nr. 3445071,
- Westendbrücke, Bauwerks-Nr. 3445079,

- Rampenbrücke Ausfahrt Siemensdamm, Bauwerks-Nr. 3445080,
- Westl. u. östl. Rampenbrücke Kurt-Schumacher-Damm, Bauwerks-Nr. 3445082,
- Östliche Brücke über den Siemensdamm, Bauwerks-Nr. 3445083,
- Westliche Brücke über den Siemensdamm, Bauwerks-Nr. 3445084,
- Brücke Ausfahrt BAB Siemensstadt, Bauwerks-Nr. 3445085,
- Rampenbrücke Siemensstadt Einfahrt zur BAB A 100, Bauwerks-Nr. 3445086,
- Brücke über den Tegeler Weg, Bauwerks-Nr. 3445105,
- Tunnel Jaffestraße, Bauwerks-Nr. 3445112,
- Brücke Avus-Stadtring, Bauwerks-Nr. 3445113,
- Brücke Ausfahrt Avus-Stadtring, Bauwerks-Nr. 3445114,
- Brücke über die Bahnanlagen am S-Bhf Eichkamp, Bauwerks-Nr. 3445116,
- Halenseestraßenbrücke FR Nord Bauwerks-Nr. 3445168,
- Halenseestraßenbrücke FR Süd Bauwerks-Nr. 3445169,
- Cordesstraßenbrücke Bauwerks-Nr. 3545023.

Es sind alle Überführungsbauwerke im Zuge der Erneuerung der Strecke zu erneuern. Die genannten Bauwerke sind zwingend erneuerungsbedürftig, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

10. A 111 Stolpe – Dreieck Charlottenburg (A 100)

Die bisherige Eintragung der lfd. Nr. 41 „A 111 Landesgrenze Berlin/Brandenburg – einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke (A 100)“ wird in die beiden Abschnitte „A 100 Dreieck Charlottenburg (A 111) bis einschließlich Dreieck Funkturm (A 115)“ und „A 111 Stolpe – Dreieck Charlottenburg (A 100)“ gegliedert. Das Vorhaben hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe im Sinne des § 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG. Vorhabensgrenze ist nicht mehr die Landesgrenze Berlin – Brandenburg, sondern die nächste verkehrswirksame Anschlussstelle.

In der Vorhabenliste werden neun Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG gestrichen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende neun Projekte, wobei die Begründung für die Streichung jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist:

1. A 1 Neuenkirchen/Vörden – Münster-Nord

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

2. A 3 Kreuz Biebelried (A 7) – Kreuz Fürth/Erlangen (A 73)

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

3. A 6 Heilbronn/Untereisesheim – Heilbronn/Neckarsulm

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

4. A 7 Hamburg/Heimfeld – Hamburg/Volkspark

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

5. A 7 Kreuz Rendsburg – Rendsburg/Büdelndorf

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

6. A 40 Duisburg Homberg – Duisburg Häfen

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

7. A 81 Böblingen/Hulb – Sindelfingen Ost

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

8. A 94 Malching – Pocking (A 3)

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

9. A 281 Eckverbindung in Bremen

Es liegt bereits Baurecht vor und die Maßnahme ist im Bau.

In der Vorhabenliste werden 31 Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG neu ergänzt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Projekte, wobei die Begründung für die Neuaufnahme jeweils zu dem einzelnen Projekt aufgeführt ist:

1. A 1 Kreuz Kamen – Hamm-Bockum/Werne mit Ersatzneubau der Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Innerhalb dieses Abschnittes liegt die Brücke über die Lippe (Bauwerksnummer 4312 638). Der Ersatzneubau muss schnellstmöglich errichtet werden, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Ebenfalls ist die Brücke im Zuge der A 1 über den Datteln-Hamm-Kanal (Bauwerksnummer 4312 637) in diesem Abschnitt dringend zu ersetzen.

2. A 1 Maschener Kreuz

Die Aufnahme dieses in der Entwurfsplanung befindlichen Vorhabens ist aufgrund statischer Defizite und bestehender Verkehrsbeeinträchtigungen für den Großraum- und Schwerverkehr, die einen Transit durch Hamburg teilweise unmöglich machen, dringend erforderlich. Das Bauwerk 430 (Bauwerksnummer 2626 525) erfordert einen Ersatzneubau und ist schnellstmöglich zu realisieren. Die Aufnahme erfolgt zur Beseitigung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

3. A 3 Ersatzneubau Bauwerk Lippe und Wesel-Datteln-Kanal mit Anschlussstelle Hünxe

Das Brückenbauwerk „Lippe und Wesel-Datteln-Kanal“ (Bauwerksnummer 4306 550) muss erneuert werden. Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Die Aufnahme des Vorhabens kann für dieses Vorhaben einen Beitrag zur Planungsbeschleunigung sein, um einen erheblichen Verkehrsengpass zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

4. A 3 Sinzing – Kreuz Regensburg mit Ersatzneubau Donaubrücke Sinzing

Im aktuellen Bedarfsplan 2030 ist der Abschnitt in der höchsten Dringlichkeitsreihung „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)“ eingestuft. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteils und der massiven Verkehrssteigerungen ist ein Ausbau zwingend erforderlich. Teil des Abschnitts ist die Donaubrücke Sinzing (Bauwerksnummer 7038 672). Aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands ist ein Ersatzneubau dringend geboten, um einen erheblichen Verkehrsengpass zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

5. A 5 Dreieck Karlsruhe

Die Ersatzneubauten der beiden zentralen Bauwerke (Bauwerksnummer 7016 505 und 7016 530) des Dreiecks Karlsruhe sind aufgrund des baulichen Zustandes dringlich und dienen somit zur Verhinderung schwerwiegender Verkehrsengpässe (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) der anschließenden Streckenabschnitte der A 5 und A 8. Für die Bauwerke wird derzeit die Vorplanung und für die Straßenplanung der RE-Streckenentwurf erarbeitet.

6. A 6 Kreuz Frankenthal – Mannheim Sandhofen mit Ersatzneubau Theodor-Heuss-Rheinbrücke

Mit dem Ersatzneubau einer der wenigen Rheinübergänge im Ballungsraum Rhein-Neckar, der Theodor-Heuss-Rheinbrücke (Bauwerksnummer 6416 509, 6416 707 & 6416 708), die aufgrund des Zustandes und des Alters nicht mehr den gegenwärtigen verkehrlichen und technischen Anforderungen genügt, wird zur Verhinderung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) beigetragen.

7. A 6 Kreuz Mannheim – Schwetzingen/Hockenheim mit Ersatzneubauten der Brückenbauwerke

Der Ersatzneubau der Brücken im Zuge der A 6 über einen Schienenweg (Bauwerksnummer 6517 552 und 6517 547) ist erforderlich, um in diesem Bereich der A6, einer bedeutenden Ost-West-Verbindung, schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

8. A 7 Berkheim – Kreuz Memmingen mit Ersatzneubau über die Iller bei Egelsee

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingeordnet. Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Ein wesentlicher Bestandteil des Abschnitts ist die Brücke über die Iller bei Egelsee (Bauwerksnummer 7926931). Aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands ist ein Ersatzneubau dringend geboten, um weitere verkehrliche Einschränkungen zu vermeiden.

9. A 7 Dreieck Hittistetten – Vöhringen mit Ersatzbau Talbrücke Witzighausen

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Teil des Abschnitts ist die Talbrücke bei Witzighausen (Bauwerksnummer 7626 662). Aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands ist ein Ersatzneubau dringend geboten. Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

10. A 7 Ersatzneubau Talbrücke Welkers im Abschnitt Fuldaer Dreieck – Bad Brückenau-Volkers

Der Ersatzneubau der Talbrücke Welkers (Bauwerksnummer 5524 535) ist dringend erforderlich. Die Erhaltungsmaßnahme dient der Verhinderung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses im Zuge der A 7 (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

11. A 10 Ersatzneubau der Brücke über das Mühlenfließ im Abschnitt Rüdersdorf – Erkner

Zur Beseitigung eines besonders schwerwiegenden Verkehrsengpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) in unmittelbarer Nähe zur Industrieansiedlung „Tesla“ ist auf dem äußeren Berliner Ring für die „Brücke über das Mühlenfließ“ in Rüdersdorf (Bauwerksnummer 3548 510) ein Ersatzneubau unumgänglich. Zur Wiederaufnahme von Schwertransporten und der Vermeidung weiterer Einschränkungen muss schnellstmöglich Bauwerk gesichert und erneuert werden. Derzeitig laufen die Untersuchungen im Zuge der Vorplanung und die bis zum Ersatzneubau erforderlichen Sicherungsmaßnahmen. Es liegen bereits verkehrliche Einschränkungen vor, so dass ein Teil des Überbaus nicht mehr befahren werden kann.

12. A 10 Erkner – Freienbrink

Im Bereich der Industrieansiedlung „Tesla“ sind Erweiterungsmaßnahmen zur funktionalen Anbindung des Standortes ans Netz der Bundesautobahn und zur Vermeidung eines schwerwiegender Verkehrsengpässe in Planung (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

13. A 27 Ersatzneubauten Moorbrücke, Geestebrücke und Überführungsbauwerk Bremerhaven Zentrum im Abschnitt Bremerhaven-Geestemünde – Bremerhaven-Überseehäfen

Die Ersatzneubauten der Moorbrücke (Bauwerksnummer 2417 593 und 594), der Geestebrücke (Bauwerksnummer 2417573) sowie des Überführungsbauwerkes Bremerhaven-Zentrum (Bauwerksnummer 2417572) sind aufgrund des Bauwerkszustandes erforderlich. Zusätzlich ergibt sich das Erfordernis der Anpassung der Fahrbahnquerschnitte im Bereich der Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum, da ansonsten keine ausreichende Verkehrsqualität im Knotenpunkt der Anschlussstelle gewährleistet ist. Die Maßnahme dient damit der Verhinderung schwerwiegender Verkehrsengpässe und der Sicherung der Anbindung des Seehafens (§ 17e Absatz 1 Nr. 3 und 5 FStrG).

14. A 40 Kreuz Kaiserberg – Essen-Frohnhausen mit Ersatzneubauten der Brückenbauwerke

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung von schwerwiegenden Verkehrsengpässen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Im Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau mehrerer defizitärer Brückenbauwerke erfolgen, unter anderem die Bauwerke „Ruhrschiffahrtskanal“ (Bau-

werksnummer 4506 925), „Hardenbergbrücke“ (Bauwerksnummer 4507 873) sowie „Nördliche B1“ (Bauwerksnummer 4507 876). In Teilabschnitten ist das Planfeststellungsverfahren bereits begonnen, in weiteren Teilen wird die Vorplanung erarbeitet.

15. A 42 Bottrop-Süd – Kreuz Essen-Nord mit Ersatzneubauten von Brücken über den Schienenweg, die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal

Das Bauwerk im Zuge der A 42 über den Schienenweg und die Emscher (Bauwerksnummer 4407 504) hat eine Restnutzungsdauer bis 2027. Das Bauwerk im Zuge der A 42 über den Rhein-Herne-Kanal (Bauwerksnummer 4407 510) hat erhebliche Schäden. Zur Vermeidung eines schwerwiegenden Engpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) müssen die Bauwerke unverzüglich ersetzt werden. Das Planfeststellungsverfahren ist bereits beantragt.

16. A 44 Dreieck Lossetal-Helsa-Ost

Für dieses Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VKE) erfolgt ein Lückenschluss im Netz der Bundesautobahn, der der Herstellung der Deutschen Einheit dient (§ 17e Absatz 1 Nr. 1 FStrG). Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 bereits fest disponiert und das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

17. A 45 Haiger/Burbach – Dillenburg mit Ersatzneubau Talbrücke Sechshelden

Die Talbrücke Sechshelden (Bauwerksnummer 5215 556) wurde bereits baulich verstärkt und notunterstützt. Zudem unterliegt die Brücke einem permanenten Monitoring. Zur Vermeidung eines schwerwiegenden Engpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) muss das Bauwerk unverzüglich ersetzt werden. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der höchsten Dringlichkeitsreihung „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)“ eingestuft und das Planfeststellungsverfahren ist bereits eingeleitet.

18. A 45 Siegen-Süd – Siegen mit Ersatzneubau Siegtalbrücke

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Im Abschnitt befindet sich das Bauwerk „Siegtalbrücke“ (Bauwerksnummer 5113 621) mit einer Länge von fast 1 000 Meter und einer Höhe von bis zu 100 Meter, die dringend zu ersetzen ist. Zur Vermeidung eines schwerwiegenden Engpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) bzw. der Sperrung der A 45 muss das Bauwerk unverzüglich innerhalb der Restnutzungsdauer ersetzt werden. Derzeit wird die Vorplanung ausgearbeitet.

19. A 45 Talbrücke Rahmede im Abschnitt Lüdenscheid – Lüdenscheid Nord

Auf Grund des Bauwerkszustandes musste die Talbrücke Rahmede (Bauwerksnummer 4711 701) außer Betrieb genommen werden. Die A 45 bei Lüdenscheid ist von der Anschlussstelle Lüdenscheid Nord bis zur Anschlussstelle Lüdenscheid in beiden Richtungen bis auf weiteres vollgesperrt. Damit ergibt sich ein schwerwiegender Engpass (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Der Planungsabschnitt selbst ist bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Gegenwärtig wird an der Bauvorbereitung gearbeitet. Die Aufnahme des Vorhabens in diese Anlage stellt kein Präjudiz für die Entscheidung über die Art der Baurechtsschaffung dar.

20. A 46 Ersatzneubau Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe im Abschnitt Neuss-Uedesheim – Düsseldorf-Bilk

Im Streckenabschnitt Neuss-Uedesheim – Düsseldorf-Bilk wird der Ersatzneubau der Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe erfolgen. Die Rheinbrücke Flehe (Bauwerksnummer 4806 675) muss aufgrund statisch-konstruktiver Defizite erneuert werden. Bis zum Ersatzneubau ist der Verkehr je Fahrtrichtung von ursprünglich drei auf zwei Fahrstreifen eingeschränkt. Die Aufnahme des Vorhabens in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG erfolgt, um einen schwerwiegenden Verkehrsengpass zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

21. A 48 Ersatzneubau Rheinbrücke Benndorf im Abschnitt Kreuz Koblenz Nord – Bendorf/Neuwied

Die Rheinbrücke „Benndorf“ (Bauwerksnummer 5511 515) muss aufgrund statisch-konstruktiver Defizite erneuert werden. Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Die Aufnahme des Vorhabens erfolgt, um einen erheblichen Verkehrsengpass zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

22. A 52 Kreuz Breitscheid – Essen-Rüttenscheid mit Ersatzneubau Ruhrthalbrücke Mintard

In dem Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau der Ruhrthalbrücke Mintard (Bauwerksnummer 4607 589) erfolgen, der sich in der Vorplanung befindet. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)“ eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung von schwerwiegenden Verkehrsengpässen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

23. A 59 Kreuz Duisburg (A 40) – Duisburg-Marxloh mit Ersatzneubau der Berliner Brücke, des Brückenzuges Gartsträuch und des Brückenzuges Meiderich

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung von schwerwiegenden Verkehrsengpässen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Wesentlicher Bestandteil des Gesamtvorhabens ist der Streckenabschnitt Kreuz Duisburg (A 40) – Kreuz Duisburg Nord (A 42). In diesem Abschnitt wird der Ersatzneubau u. a. der defizitären Brückenbauwerke „Berliner Brücke“ (Bauwerksnummer 4506 818 A-G), „Brückenzug Gartsträuch“ (Bauwerksnummer 4506 827) sowie „Brückenzug Meiderich“ (Bauwerksnummer 4506 824) erfolgen. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)“ eingestuft. Derzeit werden die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren zusammengestellt.

24. A 60 Ersatzneubau Rheinbrücke Weisenau im Abschnitt Mainz-Innenstadt/Mainz-Laubenheim – Ginsheim-Gustavsburg

Die Rheinbrücke „Weisenau“ (Bauwerksnummer 6015 580) muss aufgrund statisch-konstruktiver Defizite und des Bauwerkszustandes erneuert werden. Das Vorhaben ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Die Aufnahme des Vorhabens erfolgt, um einen erheblichen Verkehrsengpass zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

25. A 61 Ersatzneubau Talbrücke Pfeddersheim Worms/Mörstadt – Worms A 61

Die Talbrücke Pfeddersheim (Bauwerksnummer 6315 537) wurde bereits baulich verstärkt. Zur Vermeidung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) muss das Bauwerk ersetzt werden.

26. A 64 (ehem. B 52) Ersatzneubau Moselbrücke Ehrang im Abschnitt Trier-Ehrang – Trier

Der Ersatzneubau muss wegen des Bauwerkszustandes schnellstmöglich begonnen werden, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG).

27. A 81 Ersatzneubau der Brücken im Abschnitt Neuenstadt (Kocher) – Kreuz Weinsberg

Mit dem Projekt sind mehrere kritische Bauwerke, die den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden, einschließlich des Kreuz Weinsberg, zu erneuern. Die prioritäre Abwicklung der Maßnahme ist erforderlich, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) und um Einschränkungen beim Schwertransport zu beseitigen. Es handelt sich insbesondere um folgende Bauwerke:

- Unterführung Wirtschaftsweg 19 bei Hölzern, Bauwerks-Nr. 6822502
- A 81 Unterführung Eberbachtalbrücke, L 1036 bei Eberstadt, Bauwerks-Nr. 6822503
- A 81 Unterführung Wirtschaftsweg 2, Bauwerks-Nr. 6822504
- A 6 AK Weinsberg Tangente Walldorf-Nürnberg, Bauwerks-Nr. 6821518
- A 81 Unterführung A6/A81 / UF A6 (Würzburg-Stuttgart), Bauwerks-Nr. 6821519
- A 81 AK Weinsberg (FB Wü-Stgt) UF Tangente S-MA-S, Bauwerks-Nr. 6821525.

28. A 255 Ersatzneubauten von Brücken Abschnitt Hamburg-Veddel – Dreieck Norderelbe (A 1)

Dieser Streckenabschnitt hat eine besondere Funktion für die Anbindung Hamburgs und des östlichen Hafengebietes an das europäische Autobahnnetz. Die Netzfunktion über die A 1 wäre ohne die A 255 enorm beeinträchtigt. Die Aufnahme des Vorhabens in die Anlage erfolgt zur Beseitigung eines schwerwiegenden Verkehrsengpasses sowie um die Verbesserung der Anbindung des Hamburger Hafengebietes zu gewährleisten (§ 17e Absatz 1 Nr. 3

und 5 FStrG). Die genannten Teilbauwerke im Streckenabschnitt Dreieck Norderelbe bis Hamburg-Veddel weisen große statische Defizite und eine begrenzte Restnutzungsdauer auf. Hier werden kurzfristig Ersatzneubauten notwendig. Es handelt sich insbesondere um die Bauwerke A 25 Rampe 3 (Bauwerks-Nr. 2426082), Zollhafenbrücke (Bauwerks-Nr. 2426029) und Packersweide/A 255 Rifa Nord/Packersweide (Bauwerks-Nr. 2426027).

29. A 565 Kreuz Bonn-Nord (A 555) – Dreieck Bonn-Nordost (A 59) mit Ersatzneubau Rheinbrücke Bonn-Nord

In diesem Streckenabschnitt wird der Ersatzneubau der Rheinbrücke Bonn-Nord (Bauwerksnummer 5208 706) einschließlich der Vorlandbrücken erfolgen. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft. Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung von Verkehrsengpässen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG) insbesondere zur Rheinquerung. Derzeit werden die Grundlagen für das Projekt ermittelt und die Vorplanung vorbereitet.

30. A 565 Bonn-Poppelsdorf – Kreuz Bonn-Nord (A 555) mit Ersatzneubau des Bauwerks „Tausendfüßler“

Mit dieser Maßnahme wird der Ersatzneubau des Bauwerks „Tausendfüßler“ (Bauwerksnummer 5208 717) erfolgen. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Der Ausbau hat eine besondere Funktion zur Beseitigung von Verkehrsengpässen (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Das Planfeststellungsverfahren ist beantragt.

31. A 671 Ersatzneubau Mainbrücke Hochheim im Abschnitt Hochheim-Süd – Gustavsburg

Der Ersatzneubau der Mainbrücke Hochheim (Bauwerksnummer 5916 565, B bis D) ist aufgrund des Bauwerkszustandes dringlich. Das Bauwerk wird bereits notunterstützt und über ein Monitoring überwacht. Die Erhaltungsmaßnahme dient der Verhinderung schwerwiegender Verkehrsengpässe (§ 17e Absatz 1 Nr. 5 FStrG). Das Projekt befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren.

Zu Artikel 2 (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes)

Zu Nummer 1

Der neue § 1 Absatz 3 Fernstraßenausbaugesetz (FstrAbG) legt fest, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Rechtsverordnung nach Absatz 4 aufgeführt ist, im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Die Bundesregierung schöpft damit die rechtlichen Möglichkeiten aus, um die Erfahrungen mit den Gesetzgebungen des vergangenen Jahres zu Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungen für weitere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu nutzen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Mobilität ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie sowohl in urbanen als auch ländlichen Gebieten bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Bedarfsplanvorhaben, die fest disponiert sind oder für die ein Vordringlicher Bedarf jeweils mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Vorhaben sind als Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) gekennzeichnet, wenn sie aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Sie dienen grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Der neue Absatz 4 Satz 1 ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Abschnitte, die unter die Regelung des neuen § 1 Absatz 3 fallen, durch Rechtsverordnung festzulegen. Satz 2 stellt dabei klar, dass es sich hierbei um Vorhaben handeln muss, die nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) oder der Kategorie „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ (FD-E) zuzurechnen sind. In den betroffenen Ländern sind die obersten Landesstraßenbaubehörden anzuhören. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die jeweils betroffenen Länder streben eine politische Einigung zu den Projekten an.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Artikel 3 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 17 Absatz 1 Satz 1 AEG)**

Durch die Änderung werden Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 17 Absatz 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht nach Satz 1.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der Betroffenen zugemutet wird. Die Kampfmittelräumungen, archäologischen Untersuchungen und Bergungen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken.

Zu Nummer 2 (§ 18 Absatz 2 Satz 10 AEG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung infolge der Neufassung von § 18e AEG, siehe Nummer 4.

Zu Nummer 3 (§§ 18a und 18b AEG)

§ 18a AEG regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungsverfahren als Sonderregelung zu § 73 VwVfG, den §§ 17 bis 19 sowie 21 UVPG.

Der bisherige Regelungsgehalt des § 18a AEG wird im Wesentlichen übernommen und im neuen Absatz 5 aufgegriffen. Durch die weiteren Regelungen in den übrigen Absätzen werden Digitalisierungsmöglichkeiten für das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Die Digitalisierung erfasst dabei sowohl das Verhältnis von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zum Träger des Vorhabens, als auch die Behördenbeteiligung und das Anhörungsverfahren für von der Planung Betroffene einschließlich der Verbände.

In der Praxis wird bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG mit der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG verbunden. Das UVPG verweist dabei in den § 17 Absatz 2 und § 18 Absatz 1 Satz 3 UVPG vorwiegend auf Regelungen in § 73 VwVfG und enthält damit selbst keine Regelungen zur Digitalisierung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Um hier einen Gleichlauf der Verfahrensschritte zum parallel laufenden Anhörungsverfahren nach dem VwVfG zu schaffen, gilt § 18a AEG auch für die Behörden und Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPG.

Zu § 18a (Anhörungsverfahren)**Zu Absatz 1**

Absatz 1 stellt klar, dass für das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren die allgemeinen Vorschriften des § 73 VwVfG, der §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 gelten.

Zu Absatz 2**Zu Nummer 1**

Die Regelung betrifft das Verhältnis von Anhörungsbehörde und des Trägers des Vorhabens. Die Anhörungsbehörde kann von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ergänzend oder ausschließlich in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen. Der digitale Plan kann dann im Rahmen der weiteren Beteiligung von Behörden, Privaten und Verbänden digital zugänglich gemacht werden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 regelt das Verfahren der Behördenbeteiligung. Die bisherige Praxis, wonach die in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Behörden den Plan digital erhalten und ihre Stellungnahme digital abgeben, wird übernommen. Der Plan kann auch ausschließlich elektronisch übermittelt oder über die Internetseite der Anhörungsbehörde oder ein Internetportal zugänglich gemacht werden. Damit ist auch der Fall erfasst, dass die Unterlagen auf einem zentralen Datenportal hinterlegt und von Berechtigten abgerufen werden können.

Zu Nummer 3

Nach Absatz 2 Nummer 3 kann die Anhörungsbehörde von den Behörden im Rahmen der Behördenbeteiligung verlangen, ihre Stellungnahmen elektronisch zu übermitteln. Dies kann auch über ein entsprechendes Internetportal erfolgen.

Zu Absatz 3

Die Regelung sieht eine elektronische Zugänglichmachung der Planunterlagen vor und gestaltet damit die Beteiligung der Privatbetroffenen und der Verbände digital aus. Nach Satz 1 soll die Planauslegung in den Gemeinden durch die elektronische Zugänglichmachung durch die Anhörungsbehörden ersetzt werden. Ihnen obliegt die Entscheidung darüber. Die elektronische Zugänglichmachung erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und unter Wahrung schützenswerter Betriebsgeheimnisse und des Datenschutzes.

Die Regelungen sollen den Verwaltungsaufwand reduzieren und lehnen sich an § 22 Absatz 3 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz an. Erfahrungswerte haben gezeigt, dass die Möglichkeit, die physisch ausgelegten Unterlagen einzusehen, auch in Zeiten ohne Pandemie nur sehr geringfügig genutzt wird. Die Änderung soll somit der Verfahrensbeschleunigung durch die Umstellung auf eine zeitgemäße Auslegungsform dienen, ohne einen Teil der Öffentlichkeit auszuschließen. Es werden daher auch die Belange von Personen in den Blick genommen, die keinen bzw. keinen ausreichenden Zugang zum Internet haben. Um auch diesen Personen eine Kenntnisnahme der auszulegenden Unterlagen zu ermöglichen, muss diesen auf Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit durch die Anhörungsbehörde zur Verfügung gestellt werden.

Die Sätze 4 und 5 modifizieren die Regelungen zur Bekanntmachung der Auslegung für den Regelfall der digitalen Auslegung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung durch die Gemeinden nach § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG soll – wie die Auslegung des Plans – durch deren elektronische Zugänglichmachung ersetzt werden. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde und nicht durch die Gemeinde. Die Bekanntmachung erfolgt, wenn die Option der digitalen Auslegung gewählt wird, zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Satz 5 modifiziert den Inhalt der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 5 Satz 2 VwVfG, soweit die elektronische Zugänglichmachung greift. Ansonsten verbleibt es bei dessen Inhalt.

Zu Absatz 4

Der neue Absatz 4 regelt ergänzend zu § 73 Absatz 4 und Absatz 8 VwVfG und zu § 21 Absatz 1 UVPg, dass Privatbetroffene und Verbände ihre Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planunterlagen in elektronischer Form abgeben sollen, wobei auch eine schriftliche Übermittlung möglich bleibt. Die Abgabe erfolgt nunmehr gegenüber der Anhörungsbehörde. Deren Abgabe zur Niederschrift bei der Gemeinde oder der Anhörungsbehörde (§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG) wird ausgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass diese in der Praxis keine größere Bedeutung mehr hat.

Bei der elektronischen Kommunikation findet § 3a Absatz 2 VwVfG keine Anwendung. Die jeweilige Ausgestaltung der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen, Einwendungen, Äußerungen oder sonstigen Erklärungen bestimmt nach Absatz 7 die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Zu Absatz 5

Der neue Absatz 5 übernimmt im Wesentlichen die bisherigen Regelungen in § 18a Nummer 1 und Nummer 2 AEG. Darüber hinaus soll im Falle der Änderung eines bereits ausgelegten, aber noch nicht festgestellten Plans im Regelfall von einer Erörterung abgesehen werden.

Zu Absatz 6

Für den Fall, dass eine Erörterung stattfindet, eröffnet der neue Absatz 6 die Möglichkeit, diese ganz oder teilweise in digitaler Form durchzuführen. Die Anhörungsbehörde kann die technische Ausgestaltung wählen. Dabei hat sie die berechtigten Interessen der Beteiligten, insbesondere die digitale Infrastruktur in den betroffenen Gemeinden, zu berücksichtigen und eine angemessene Zugangsmöglichkeit sicherzustellen. Die Regelung lehnt sich an das während der COVID-19-Pandemie geschaffene Planungssicherstellungsgesetz an.

Zu Absatz 7

Angesichts der vielen technischen Möglichkeiten, den Plan oder die Planunterlagen und darauf bezogene Erklärungen insbesondere Stellungnahmen von Behörden und Einwendungen sowie Äußerungen Privater und von Umweltverbänden elektronisch zu übersenden oder zugänglich zu machen, obliegt es der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, einen geeigneten Weg des Informationsaustauschs festzulegen und anzuwenden. Nach Absatz 7 bestimmen daher die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden die technische Ausgestaltung des Zugangs.

Zu § 18b (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)**Zu Absatz 1**

Durch die Neuregelungen in § 18b Absatz 1 AEG werden die Digitalisierungsmöglichkeiten im Wesentlichen auch auf Verfahrensschritte nach § 74 VwVfG und bei Vorhaben, die der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, auch auf § 27 UVPg erstreckt. Die bisherigen Regelungen in § 18b AEG werden übernommen.

§ 18b Absatz 1 AEG regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren als Sonderregelung zu § 74 VwVfG und § 27 UVPg.

Zu Absatz 2

Absatz 2 übernimmt im Wesentlichen die bisherige Regelung in § 18b Absatz 1 Nummer 1 AEG und erweitert sie durch Verweis auf § 18a AEG um die Möglichkeit, Verfahrensschritte digital vorzunehmen.

Zu Absatz 3

Die Regelung bezieht sich auf die Zustellung, die Auslegung und die Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Plangenehmigung einschließlich der dazugehörigen Unterlagen. Es gelten dabei die gleichen Grundsätze wie bei der Auslegung des Plans. Auch hier kann auf die physische Auslegung von Papierunterlagen in den Gemeinden verzichtet und diese stattdessen elektronisch zugänglich gemacht werden. Die in § 18a Absatz 3 AEG enthaltenen Regelungen zur Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung werden daher weitestgehend übernommen. Einziger Unterschied ist, dass nunmehr mangels Zuständigkeit nicht die Anhörungsbehörde entscheidet, sondern die Planfeststellungsbehörde und der Inhalt des Bekanntmachungstextes sich an § 74 Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 Satz 2 VwVfG orientiert.

Für den Fall der elektronischen Zugänglichmachung enthält Satz 5 ergänzende Regelungen zur Zustellung. Diese orientieren sich an den bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 4 und 5 VwVfG. Im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. In der Bekanntmachung ist hierauf hinzuweisen. Neu ist insofern, dass die Zustellungsfiktion auch gegenüber dem Träger des Vorhabens eintritt, wenn auch ihm gegenüber auf die analoge Zustellung verzichtet wird. Wird ihm oder einzelnen Beteiligten der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung dagegen zugestellt, verbleibt es auch im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gegenüber den übrigen Betroffenen bei dem Grundsatz, dass der Zeitpunkt der Individualzustellung maßgebend ist.

Zu Nummer 4 (§ 18e AEG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Die Änderung in den bisherigen Absätzen 2 bis 4 berücksichtigt, dass nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesschienenwege zum Inhalt haben, keine aufschiebende Wirkung haben. Die Regelung in der VwGO ist als allgemeine Regelung angelegt. Damit ist eine spezialgesetzliche Regelung in den Fachgesetzen entbehrlich. Durch die Neuregelung richtet sich der Wegfall der aufschiebenden Wirkung zukünftig nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO und erfasst somit, da nicht mehr auf Vorhaben der im Bundesschienenwegeausbaugesetz genannten Bundesschienenwege beschränkt, alle Bundesschienenwegvorhaben. Der neue § 18e Absatz 2 AEG regelt wie bisher die Frist für den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO. Zur Vereinheitlichung ist diese nicht mehr nur auf Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs beschränkt. Die bisherige Regelung in § 18e Absatz 4 AEG wird in die Sätze 4 und 5 übernommen.

Zu Buchstabe b (Absätze 3 und 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch die Aufhebung der Absätze 3 und 4.

Zu Nummer 5 (§ 18g Absätze 2 und 3 AEG neu)**Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b

Aufgrund der sich in kurzen Zeiträumen aktualisierenden prognostizierten Verkehrsentwicklungen für die Schiene ist es Ziel der Neuregelung, die sich hieraus ergebenden wiederholenden Planungsschleifen in den laufenden Planfeststellungsverfahren zu durchbrechen. Wesentlicher Inhalt der neuen Absätze 2 und 3 ist vor diesem Hintergrund:

Ändert sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung nach der öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung und werden hierdurch die in Absatz 1 genannten Immissionsgrenzwerte oder erstmals die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten, kann das Verfahren auf Verlangen des Trägers des Vorhabens vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmvorsorge zu Ende geführt werden. Die Genehmigungsbehörde trifft insoweit ihre Entscheidung auf Basis der Berechnungen des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm, die dem Antrag bei Bekanntmachung in Form des Betriebsprogramms der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu Grunde lagen. Die Genehmigungsbehörde entscheidet in diesem Fall über Ansprüche der Betroffenen auf Lärmschutz im Nachgang durch Beschluss entsprechend § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG. Dabei ist die fortgeschriebene, zu diesem Zeitpunkt aktuelle Verkehrsprognose zugrunde zu legen.

Mit dem Regelungsvorschlag soll die schnellere Schaffung von Baurecht ermöglicht werden, indem zwischenzeitlich geänderte Verkehrsprognosen nicht zu einer Verzögerung der Verfahren führen. Gleichzeitig wird über Absatz 3 gewährleistet, dass die entstehenden Auswirkungen für den Lärmschutz betroffener Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt werden. Diese Zielsetzung wird durch ein zweistufiges Verfahren erreicht.

Gemäß Absatz 1 (erste Stufe) ist die Planfeststellungsbehörde trotz erheblich geänderter prognostizierter Verkehrsentwicklungen auf Verlangen des Vorhabenträgers befugt, auf Grundlage des Betriebsprogramms das der Bekanntmachung der Auslegung zu Grunde lag, vorbehaltlich einer Entscheidung zum Lärmschutz, Baurecht zu schaffen.

Mit der neuen Regelung wird vermieden, dass der Vorhabenträger bei potenzieller Überschreitung der Grenzwerte sein Betriebsprogramm (Zugzahlen, Zugkategorien, etc.), das maßgebend für die Festlegung von Schutzmaßnahmen vor Lärm und Erschütterung ist, vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses neu zu erstellen hat. Es wird auch vermieden, dass die schalltechnischen Untersuchungen zu diesem Verfahrenszeitpunkt überarbeitet werden müssen und die Planfeststellungsbehörde die aktualisierten Planunterlagen erneut auszulegen und hierzu die Betroffenen anzuhören hat. Je nach Projektgröße und Verfahrensstand des Genehmigungsverfahrens kann durch die neue Regelung eine Beschleunigung von bis zu drei Jahren erreicht werden.

Gemäß Absatz 3 (zweite Stufe) entscheidet die Genehmigungsbehörde über Ansprüche der Betroffenen auf aktiven und passiven Lärmschutz durch Beschluss. Grundlage für den Beschluss sind die zum Zeitpunkt des Beschlusses aktuellen Unterlagen. Bei der Beurteilung der zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen findet das Regelungsregime der §§ 41 ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wonach im Grundsatz der aktive Lärmschutz dem passiven Lärmschutz vorgeht, in Verbindung mit § 75 Absatz 2 Satz 4 VwVfG Anwendung.

Der Träger des Vorhabens informiert frühzeitig die Öffentlichkeit über Änderungen der prognostizierten Verkehrsentwicklung. Durch die Planfeststellungsbehörde ist dem betroffenen Anwohnerkreis und den nach § 3 UVPG anerkannten Umweltvereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen (§ 73 Absatz 8 VwVfG).

Absatz 3 Satz 2 stellt den Bezug zu § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG her. Vergleichbar mit der Sachlage bei nachträglichen Schutzauflagen zu einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss können die nach Absatz 2 planfestgestellten Verkehrsanlagen durch die Entscheidung über den Lärmschutz nicht mehr in Frage gestellt werden.

Gemäß Absatz 3 Satz 3 darf die Inbetriebnahme des Schienenweges erst nach vollständiger Umsetzung der Maßnahmen zur Lärmvorsorge erfolgen. Damit wird sichergestellt, dass der Beschluss zur Lärmvorsorge rechtzeitig getroffen wird.

Zu Nummer 6

Zu § 20 AEG neu (Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Zu Absatz 1

Der neue § 20 Absatz 1 Satz 1 und 2 AEG mit den entsprechenden Anlagen 3 und 4 dient der Umsetzung von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Sie legen den Anwendungsbereich der neuen §§ 20, 20a und 20b AEG fest. Dabei sind von den Vorhaben nach § 20 Absatz 1 AEG nur Aus- und Neubauvorhaben erfasst. Nicht erfasst sind beispielsweise Ersatzneubauten, auch wenn sie eine geringfügig höhere Kapazität ermöglichen. Ebenfalls nicht vom Anwendungsbereich des Absatzes 1 erfasst sind Vorhaben des European Train Control System (ETCS). Wenn Vorhaben aus mehreren Teilprojekten bestehen, bezieht sich die Vierjahresfrist auf die jeweiligen Teilprojekte. Das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren schließt mit einem Planfeststellungsbeschluss oder einer Plangenehmigung ab. Die Fristenregelung des Absatzes 1 Satz 1 und 3 erfolgt in Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 sowie Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Im Vierjahreszeitraum sind – nach ausdrücklicher Mitteilung der Europäischen Kommission unter Verweis auf Erwägungsgrund 3 der Richtlinie (EU) 2021/1187 – vorhabenbezogene Umweltprüfungen mitinbegriffen. Vom Vierjahreszeitraum nicht berührt sind die aus Völkerrecht und Unionsrecht resultierenden Verpflichtungen. Nicht davon erfasst sind zudem diejenigen Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen.

Die Vorschrift des § 20 Absatz 1 Satz 3 AEG betreffend den Vorrangstatus der in den Anwendungsbereich gemäß Absatz 1 Satz 1 fallenden Vorhaben beruht auf Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Behörden haben bei der Anwendung dieses Bearbeitungsvorrangs nach Satz 4 das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten. Insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze wird vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Energiekrise wie in § 2 EEG und § 1 NABEG nicht nur das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben, sondern ist auch ein beschleunigter Ausbau prioritär. Diese Vorhaben dürfen deshalb nicht zurückgestellt werden.

Zu Absatz 2

Die Regelung des Absatzes 2 erfolgt in Umsetzung und Konkretisierung von Artikel 6 und Artikel 4 Absatz 7 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2021/1187. Der Begriff des Antrags meint die Anzeige im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie. Die Erstellung einer ausführlichen Antragsübersicht für den Vorhabenträger durch die zuständige Behörde ist nicht erforderlich. Es wird insoweit auf § 25 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz sowie auf die Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Absatz 1 AEG sowie der Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPlG (Planfeststellungsrichtlinien) des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen. Der Begriff der „erforderlichen Reife“ bedeutet, dass die zuständige Behörde prüft, ob die eingereichten Antragsunterlagen den Anforderungen der Anhörung genügen, sie also Dritten eine Prüfung ermöglichen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 setzt Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 um. Auf begründeten Antrag der zuständigen Behörde hin entscheidet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach pflichtgemäßem Ermessen über die Gewährung einer Fristverlängerung. Die Gründe für den Antrag sind anzugeben. Die Gewährung einer Fristverlängerung kommt beispielsweise regelmäßig in Betracht, wenn unvorhergesehene Umstände eintreten oder etwa der Vorhabenträger ihm gesetzte Fristen überschritten oder mit ungebührlicher Verzögerung gehandelt hat. Eine Fristverlängerung aufgrund personeller Engpässe oder Überlastung der Genehmigungsbehörde kann grundsätzlich nicht gewährt werden. Eine Fristverlängerung kann höchstens zwei Mal gewährt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält eine Übergangsvorschrift und stellt entsprechend Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 klar, dass die Absätze 1 bis 3 keine Anwendung auf Vorhaben finden deren Planunterlagen vor Ablauf des 10. August 2023 eingereicht wurden.

Zu § 20a AEG neu (Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Die Vorschrift betrifft grenzüberschreitende Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Satz 1, also solche, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, vgl. Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Die Regelung des Absatzes 1 erfolgt in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187; Absatz 2 in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie und Absatz 3 in Umsetzung des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie.

Zu § 20b AEG neu (Berichterstattung an die Europäische Kommission)

Die Vorschrift beruht auf Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 und setzt die Vorbereitung der Berichtspflichten an die Europäische Kommission um.

Zu Nummer 7 (§ 21 Absatz 1a AEG neu)

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann.

Durch den neuen Absatz 1a wird eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung ermöglicht. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 VwVfG, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Behörde über ausreichende Kenntnisse des Vorhabens verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren und der Besitzeinweisung zugrunde zu legen.

Die weiteren Voraussetzungen des § 21 Absatz 1 AEG müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

Zu Nummer 8

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnungen.

Zu Nummer 9**Zu Anlage 3 neu zu § 20 Absatz 1 Satz 1 AEG**

Die neue Anlage 3 enthält eine Auflistung der Streckenabschnitte mit Blick auf Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Satz 1. Sie entspricht den vorermittelten Abschnitten im Anhang der Richtlinie (EU) 2021/1187 im Bereich der Bundeseisenbahn.

Zu Anlage 4 neu zu § 20 Absatz 1 Satz 2 AEG

Die neue Anlage 4 enthält eine Auflistung der Streckenabschnitte mit Blick auf Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Satz 2 AEG. Sie beschreibt die Schieneninfrastrukturen in Deutschland betreffenden Verläufe der nach Artikel 1 Absatz 1 b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 zu berücksichtigenden TEN-V-Kernnetzkorridore. Grundlage der Auflistung sind die am 1. September 2022 im TENtec Map Viewer öffentlich zugänglichen Informationen zu durch Deutschland verlaufenden TEN-V-Kernnetzkorridoren. Mit den im TENtec Map Viewer hinterlegten Informationen kommt die Europäische Kommission der sich aus Artikel 44 Absatz 2 der Verordnung (EU) 1315/2013 vom 11. Dezember 2013 ergebenden Verpflichtung nach, schematische indikative Karten der TEN-V-Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung zu stellen.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)**Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG neu)**

Der neue § 1 Absatz 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) legt fest, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Die Bundesregierung schöpft damit die rechtlichen Möglichkeiten aus, um die Erfahrungen mit der bisherigen Gesetzgebung des vergangenen Jahres zu Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung für weitere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu nutzen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Mobilität ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie sowohl in urbanen als auch ländlichen Gebieten bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Die Bedarfsplanvorhaben, die fest disponiert sind oder für die ein Vordringlicher Bedarf festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Der Ausbau des Bundesschienenwegenetzes dient zudem der Transformation hin zu einer klimaneutralen Mobilität von Personen und Gütern.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Nummer 3 (Anlage 1 zu § 1 BSWAG)

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) stellt den Ausbaubedarf der Schienenwege des Bundes fest und ist damit Grundlage für den Ausbau der Eisenbahnen des Bundes. Mit den Planungen zum Zielfahrplan für den Deutschlandtakt greift der Bund die Strategie einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung gemäß dem Prinzip „erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau des Schienennetzes“ auf. Ziel ist es, das Angebot im Schienenpersonenverkehr (SPV) bundesweit besser zu vertakten und durchgängige Kapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) bereitzustellen. Gleichzeitig berücksichtigt der Zielfahrplan attraktive SGV-Trassen systematisch im Taktgefüge und stärkt grenzüberschreitende Verbindungen sowie die transeuropäischen Verkehrsnetze.

In einem transparenten Prozess über drei Gutachterentwürfe wurde der Zielfahrplan gemeinsam mit allen Beteiligten (insbesondere allen Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterverkehrswirtschaft, Verbänden, Nachbarstaaten) entwickelt und abgestimmt. Damit sind neben den Anforderungen der Länder für den SPNV auch die Anforderungen des Marktes unter Berücksichtigung der prognostizierten Nachfrageentwicklung eingeflossen. Ferner unterstellt der Zielfahrplan bereits sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs. Im Ergebnis liegt mit dem Zielfahrplan ein leistungsfähiges, nachfragestarkes und wirtschaftlich optimiertes Gesamtangebot vor.

Auf dieser Basis wurden Infrastrukturmaßnahmen fahrplanbasiert abgeleitet und gesamtwirtschaftlich in einem Gesamtplanfall unter Zugrundlegung der geltenden Verkehrsprognose 2030 volkswirtschaftlich bewertet. Da der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt ein Gesamtverkehrskonzept darstellt, profitieren von den im Gesamtplanfall enthaltenen bedarfsplanrelevanten Maßnahmen alle Verkehrsarten.

Im Bedarfsplan sind bereits heute örtlich und sachlich konkretisierte Projektbündel enthalten (z. B. Optimiertes Alpha-E + Bremen, Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1). Dieser Ansatz wurde für die Integration der Maßnahmen des Gesamtfalls Deutschlandtakt in den Bedarfsplan der Bundesschienenwege übernommen.

Zur übersichtlichen sowie bestimmten Benennung der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs werden die Vorhaben Projektbündeln zugeordnet. Dazu wurde wie folgt vorgegangen: Einzelmaßnahmen des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt werden einer bestehenden, einer ggf. zu erweiternden Bedarfsplanmaßnahme oder einem neuen Projektbündel zugeordnet, wenn sie

- Synergieeffekte sowie gemeinsame verkehrliche Hauptrelationen aufweisen (z. B. entlang eines Korridors) und/oder

- im räumlichen (z. B. Maßnahmen in einem Knoten) und/oder fahrplanerischen Zusammenhang (z. B. zur Anschlusssicherung) stehen.

Zur Sicherstellung der sachlichen und räumlichen Bestimmtheit der im Gesamtplanfall Deutschlandtakt enthaltenen Maßnahmen ergeben sich damit drei Fallkonstellationen:

1. Zuordnung zu einer bestehenden Bedarfsplanmaßnahme, sofern der räumliche und sachliche Umgriff bereits jetzt aus der geltenden Anlage hervorgeht (keine Anpassung des Gesetzes erforderlich),
2. Erweiterung einer bestehenden Bedarfsplanmaßnahme um den jeweiligen räumlichen und/oder sachlichen Umgriff und Zuordnung zu ebendieser (Anpassung des Gesetzes erforderlich),
3. Bildung eines neuen Deutschlandtakt-Projektbündels und Zuordnung zu ebendieser (Anpassung des Gesetzes erforderlich).

Die Bedarfsplanung ist als eine der ersten Planungsstufen zur Verwirklichung eines Vorhabens auf eine großräumige, strategische Betrachtung angelegt. Sie schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist. Andere betroffene Belange werden erst im Zuge der nachfolgenden Planungsstufen in immer detaillierterer Form untersucht und in eine Abwägung eingestellt. Die abschließende Entscheidung über Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens fällt erst auf der letzten Planungsstufe des öffentlich-rechtlichen Verfahrens, in der Regel im Planfeststellungsverfahren.

Gemäß § 4 Absatz 1 BSWAG wird nach Ablauf von jeweils fünf Jahren der Bedarfsplan unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung geprüft und ggf. angepasst. Die Anpassung erfolgt durch ein Gesetz. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr stellt gemäß § 5 BSWAG Fünfjahrespläne zur Verwirklichung des Aus- und Neubaus nach dem Bedarfsplan auf. Über den Fortgang des Ausbaus des Bundesschienenetzes berichtet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich.

Mit dem Aufstieg des Planfalls Deutschlandtakt in den Vordringlichen Bedarf werden demgemäß auch die Projekte bzw. Projektbündel für den Deutschlandtakt als Teil des Bedarfsplans Schiene im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) überprüft; im Ergebnis der BPÜ wird im Anschluss daran der Zielfahrplan Deutschlandtakt den neuen verkehrlichen Entwicklungen gemäß der Langfrist-Verkehrsprognose entsprechend fortgeschrieben bzw. angepasst.

Der BVWP bzw. der Bedarfsplan sind keine Investitions- bzw. Finanzierungspläne. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Durch Artikel 3 des Gesetzentwurfs erhält der Bedarfsplan nach § 1 BSWAG seine neue Fassung und wird im Sinne des Deutschlandtakts entsprechend konkretisiert. Die genaue Ausgestaltung der darin bezeichneten Vorhaben hängt von der weiteren operativen Projektplanung durch die Vorhabenträgerin ab. Der Bedarfsplan enthält daher keine Festsetzungen oder Vorfestlegungen auf etwaige Trassenführungen.

Der Neu- und Ausbau nach dem Bedarfsplan erfolgt gemäß § 2 Absatz 1 BSWAG nach Stufen, die im Bedarfsplan unterschieden werden. Die bereits im Gesetz enthaltenen Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB) ändern sich durch die Konkretisierung im Wege des Abschlusses der Bewertung des Potenziellen Bedarfs bzw. des Deutschlandtakts nicht.

Im Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sind folgende Maßnahmen von Unterabschnitt 2, Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, in den Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf (VB-E (in Fettdruck) u. VB) aufgestiegen:

- ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing,
- ABS/NBS Nürnberg – Erfurt,
- ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ,
- ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen,
- ABS Augsburg – Donauwörth,

- ABS Gotha – Leinefelde,
- ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg,
- ABS Kehl – Appenweier,
- ABS Landshut – Plattling,
- ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg,
- ABS Weimar – Gera – Gößnitz,
- ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim,
- ABS Niebüll – Klanxbüll,
- NBS Studernheimer Kurve,
- ABS Hamburg – Ahrensburg,
- NBS Dresden – Prag,
- ABS Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau,
- ABS Cuxhaven – Stade,
- ABS Münster – Lünen,
- ABS Leipzig – Chemnitz,
- ABS Wilster – Brunsbüttel,
- ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund,
- Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst unter anderem ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“): Überholgleise für 740m-Züge,
- Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst unter anderem ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“): Bahnhof Fangschleuse,
- Knoten Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München,
- Deutschland-Takt.

Aufgrund des Projektzuschnitts im Zuge der wirtschaftlich positiven Bewertung des Potentiellen Bedarfs hat sich der örtliche Umgriff der folgenden Vorhaben geändert. Diese werden wie folgt umbenannt:

Alt (vor der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)	Neu (im Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)
ABS Niebüll – Klanxbüll	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland
ABS Wilster – Brunsbüttel	ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg

Die NBS Studernheimer Kurve wird dem Knoten Mannheim zugeordnet.

Die NBS Dresden – Prag wird neu als NBS Dresden – Grenze D/CZ bezeichnet.

Die ABS Hamburg – Ahrensburg wird als S4 Ost dem Knoten Hamburg zugeordnet.

Im Zuge der Investition zur Ansiedlung der Automobilindustrie am Standort Grünheide wurde der Ausbau des Bahnhofs Fangschleuse an der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) für den Güterverkehr positiv bewertet. Dieser steigt als Teil der Bedarfsposition Nr. 37 des Potenziellen Bedarfs „Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung“ in den Vordringlichen Bedarf auf.

Das Herunterbrechen der in der Sammelposition Deutschlandtakt enthaltenen Maßnahmen gemäß dem oben beschriebenen Vorgehen ergibt folgende Projektbündel bzw. erweiterte Bedarfsplanmaßnahmen:

- Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock,
- Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg,
- Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle,
- Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München,
- Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda,
- Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz –/ Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau,
- Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F,
- Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover,
- Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ,
- Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden,
- Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm,
- Großknoten Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München,
- Knoten Aachen, Leipzig,
- ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A / – Simbach – Grenze D/A,
- ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH,
- ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz.

Sofern vom sachlichen und räumlichen Umgriff der neuen Deutschlandtakt-Projektbündel erfasst, werden die bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthaltenen Vorhaben den neuen Bündeln zugeordnet.

Die Projektbündel wurden wie folgt aus den (Teil-) Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und den Teilmaßnahmen zum Deutschlandtakt gebildet:

Die variantenoffene Ausgestaltung der jeweiligen hier genannten, aus dem Zielfahrplan abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen obliegt der späteren vertieften Projektplanung.

Das Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Berlin	Umbau des Westkopfes in Berlin-Spandau zur viergleisigen Einbindung der Hamburger Bahn, zweigleisiger Ausbau der Strecke 6179 zwischen Nennhauser Damm und Berlin-Spandau, Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs mit zwei Bahnsteigkanten an der Güterstrecke bzw. den beiden südlichen Gleisen
Hamburg – Berlin	Bau eines dritten Gleises zwischen Neustadt und Nauen (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen, SPFV außen ohne Bahnsteige); Bau eines dritten

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
	und vierten Gleises zw. Nauen und Berlin-Spandau (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen)
Hamburg – Berlin	Wittenberge: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante und Weichenverbindung; Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik (LST) für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten; Verkürzung der Zugfolgezeiten von/nach Berlin und Ludwigslust
Hamburg – Berlin	Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust
Hamburg – Berlin	Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin
Knoten Neustrelitz	Neustrelitz: Bau einer zusätzlichen, beidseitig angebundenen Bahnsteigkante

Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Hamburg	Maschen – Stelle – Ashausen: Umbau des Knotens, sodass zwei Züge parallel und niveaufrei sowohl in das außenliegende als auch in das innenliegende Gleis der Strecke Hamburg – Lüneburg ein- und ausfahren können
Hannover – Hamburg	Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten durch zusätzliche Weichenverbindungen in Celle für die S-Bahn Richtung Lehrte und den SGV Richtung Hamburg
Hannover-Vinnhorst – Maschen Personenbahnhof (Pbf)	Bau eines Güterüberholbahnhofs im Bereich von etwa einem Drittel der Länge der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge
ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)	Abschnitt Hamburg – Hannover des bisherigen Bedarfsplanvorhabens (siehe auch Projektbündel 3), Bau einer Aus-/Neubaustrecke (Höchstgeschwindigkeit mind. 250 – 300 km/h je nach Trassierung) zur Erreichung der angestrebten Zielfahrzeit im Zielfahrplan Deutschlandtakt

Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Verden (NE-Bahn)	Elektrifizierung Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde
Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Verden (NE-Bahn)	zweigleisiger Ausbau Sellstedt (Höhe Heidekultur) – Wehdel

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Verden (NE-Bahn)	Elsdorf: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof mit 740 m Nutzlänge
Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Verden (NE-Bahn)	Bau einer Verbindungskurve Waffensen – Unterstedt
Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Verden (NE-Bahn)	Elektrifizierung Rotenburg – Bremervörde inkl. Der neu zu bauenden Kurve Waffensen – Unterstedt
Uelzen – Bremen	Brockhöfe Ausweichanschlussstelle (Awanst): Umbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge und einem zusätzlichen Gleis für den SPNV
Uelzen – Bremen	Harber Ausweichanschlussstelle: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
Uelzen – Bremen	zweigleisiger Ausbau Frielingen – Stadt Visselhövede Awanst
Uelzen – Bremen	Visselhövede: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
Uelzen – Bremen	Kirchlinteln: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
Uelzen – Bremen	Langwedel: niveaufreie Anbindung der Strecke Langwedel – Uelzen
Nienburg – Minden	Nienburg: Bau eines Überwerfungsbauwerkes für die Relation Minden – Verden
Nienburg – Minden	Betriebsstelle Leese RWG: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof mit 740 m Nutzlänge
Hannover – Lehrte – Braunschweig	Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Beddingen in Richtung Lehrte im Ostkopf von Groß Gleidingen
Sandersleben – Halle	Bau eines Kreuzungsgleises in Nauendorf zur Erfüllung des SGV Mengengerüsts mit 740 m Nutzlänge
Schönebeck – Glindenberg	Ertüchtigung der Güterstrecke Schönebeck – Magdeburg für den SPV
Stendal – Uelzen	Bau eines dritten Streckengleises zwischen Uelzen und Veerßen neben dem Streckengleis der Strecke 6899 der Fahrtrichtung Uelzen – Veerßen (somit zweigleisiger Ausbau Uelzen Bahnhof Westseite – Veerßen)
ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)	Abschnitte Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel des bisherigen Bedarfsplanvorhabens (siehe auch Projektbündel 2)

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	bisheriges Bedarfsplanvorhaben
ABS Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg	ABS Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg im Ergebnis der Bewertung in den VB aufgestiegen

Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg– Ingolstadt – München umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Hanau – Aschaffenburg	viergleisiger Ausbau Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf den Ferngleisen auf 230 km/h (Abschnitt Großauheim – Steinerts), Bau niveaufreier Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff)
Ingolstadt – München	Ingolstadt – Petershausen: Ergänzung um ein drittes und viertes Gleis
Ingolstadt – München	Petershausen: Bau je eines seitenrichtigen Überholgleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
Ingolstadt – München	Bau eines dritten Gleises Dachau – München Hbf entlang der SPFV-Gleise
Knoten Ingolstadt	Errichtung eines neuen Zugdeckungssignals an Gleis 1 in Ingolstadt Hbf ¹
Würzburg – Nürnberg	Bau eines Tunnels für den SPFV im Abschnitt Fürth-Bislohe – Nürnberg Hbf
Würzburg – Nürnberg	Errichtung einer NBS Würzburg (ggf. Rottendorf) – Nürnberg (Fürth-Bislohe) inkl. Einbindung in den Knoten Nürnberg, Neu-/Ausbau auf bis zu 300 km/h
Würzburg – Nürnberg	Bau von mindestens einem Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe mit 740 m Nutzlänge
Würzburg – Nürnberg	Bau eines mittigen Wendegleises in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung
Würzburg – Nürnberg	viergleisiger Ausbau Würzburg Hbf – Rottendorf; Bau eines Überwerfungsbauwerkes vom Streckengleis aus Fürth auf das Streckengleis aus Schweinfurt sowie Bau von mehreren zusätzlichen Weichenverbindungen in Würzburg Hbf (zum Teil mit Rückbau bestehender Weichen und Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der erforderlichen Nutzlängen)
Gemünden – Würzburg	Veitshöchheim – Würzburg Rbf (Rangierbahnhof): Bau eines mittigen Puffergleises für den SGV (Einfahrt Würzburg Rbf) mit 740 m Nutzlänge

¹ Alternative: Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs.

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Gemünden – Würzburg	Gemünden: Bau eines mittigen Puffergleises für 740 m lange Güterzüge
Aschaffenburg – Würzburg	Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig (Abzw.) niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. Niveaufrei) für 230 km/h
ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ¹	Abschnitt Hanau – Würzburg des bisherigen Bedarfsplanvorhabens (siehe auch Projektbündel 5)
ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg	bisheriges Bedarfsplanvorhaben

Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Kassel – Gießen/Bebra	Errichtung von neuen Bahnsteiggleisen in Baunatal-Guntershausen: ein Bahnsteiggleis auf der Außenseite (Strecke Guxhagen – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel) und ein Bahnsteiggleis auf der Innenseite (Strecke Wabern – Kassel, in Fahrtrichtung Kassel), zusätzlich Verschwenkung der bestehenden Hauptgleise nach Westen; Südkopf: neue Weichenverbindung von Gleis 3 in das Streckengleis nach Guxhagen
Fulda – Eisenach	Erhöhung der Geschwindigkeit (Verbindung von der NBS Würzburg – Hannover an die Strecke Bebra – Eisenach) von 200 km/h auf 230 km/h zur Erreichung der Zielfahrzeit
Frankfurt am Main – Fulda/Gersfeld – Fulda	Umbau der Weichenverbindungen im Bft (Bahnhofsteil) Fulda-Bronnzell
Gießen – Fulda	zweigleisiger Ausbau westlich des Kreuzungsbahnhofs Großen Busseck (Richtung Gießen); Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Gießen – Fulda	Streckenausbau mit Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Reiskirchen und Grünberg
Gießen – Fulda	zweigleisiger Ausbau Grünberg – östlich von Grünberg im Bereich des Kreuzungsbahnhofs; Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Gießen – Fulda	Ausbau des Bahnhofes Burg- und Niedergemünden zum Kreuzungsbahnhof; Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Gießen – Fulda	zweigleisiger Ausbau im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Zell-Romrod; Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Gießen – Fulda	Errichtung eines zweiten Bahnsteigs in Wallenrod; Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Gießen – Kassel	je eine neue Weichenverbindung im nördlichen und südlichen Bahnhofskopf von Cölbe zwischen Gleis 4, 3 und 2 sowie der Strecke 2870, Verschwenkung des Durchfahrtsgleises Nord-Süd auf Gleis 2
Knoten Erfurt	Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hbf
Jüterbog – Falkenberg	Linda – Holzdorf: Errichtung eines Begegnungsabschnitts (ohne Ausbau der Stationen)
Berlin – Halle (Saale)	Reaktivierungen des Bahnsteigs an Gleis 5 in Jüterbog für Züge von/nach Treuenbrietzen
Berlin – Halle (Saale)	dreigleisiger Ausbau des Abschnitts Muldenstein – Radis mit Kreuzungsmöglichkeit in Radis
Berlin – Halle (Saale)	viergleisiger Ausbau Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde inklusive Einbindung in Berlin Südende
Berlin – Dresden/BER	Abzweig Selchow: Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur niveaufreien Fahrmöglichkeit von Berlin Flughafen BER auf den Berliner Außenring
Knoten Berlin	Berlin Hbf (Nord-Süd-Tunnel): Einbau der Optionsweichen zur Herstellung weiterer Fahrstraßen
ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	Abschnitt Hanau – Fulda – Erfurt des bisherigen Bedarfsplanvorhabens (siehe auch Projektbündel 4)

Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Wiesbaden	Abzweig Kaiserbrücke Ost – Wiesbaden Hbf: Reaktivierung des zweiten Gleises der Strecke 3528 zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden Salzbach mit zusätzlichem Bau von Weichenverbindungen in Wiesbaden Salzbach zur Ermöglichung paralleler Fahrten von Wiesbaden in Richtung Mainz (via Strecken 3603 und 2528) und Frankfurt am Main (via Strecken 3505 – 3603)
Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle
Mainz- Bischofsheim – Darmstadt Hbf	Bau einer niveaufreien Kreuzung der Strecke Mainz – Aschaffenburg mit der Nordanbindung von Darmstadt an die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bereich Abzw. (Abzweig) Weiterstadt Stockschnelse
Darmstadt – NBS R/M-R/N – Mannheim	Bau einer eingleisigen Südanbindung von Darmstadt an die Schnellfahrstrecke (SFS) Rhein/Main – Rhein/Neckar mit niveaufreier Einbindung

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Mannheim	Mannheim Hbf: Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf des Bahnhofes für schnellere Ein- und Ausfahrten
Knoten Stuttgart	Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart
Knoten Stuttgart	Stuttgart Hbf – Stuttgart-Feuerbach: Einbindung der Bestandsstrecke aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Zulauf Tunnel Bad Cannstatt (sogenannte „P-Option“) ²
Knoten Stuttgart	Stuttgart-Bad Cannstatt: Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofes
Augsburg – Ulm	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg
Augsburg – Ulm	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen
Donauwörth – Augsburg	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten
Augsburg – München	Augsburg Hbf – München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für SGV zwischen Malching und Maisach
Knoten München	Augsburg Hbf – München: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante in München-Pasing auf der Nordseite
Bruchsal – Rheinsheim, Rheinsheim – Rohrbach	zweigleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV mit 740 m Nutzlänge
Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)	bisheriges Bedarfsplanvorhaben
ABS/NBS Ulm – Augsburg	bisheriges Bedarfsplanvorhaben

Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweiler – Kehl – Grenze D/F umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Abzw. Appenweiler Renchtal – Bad Griesbach	höhenfreier Ausbau der Einbindung der Renchtalbahn in die badi-sche Rheintalbahn am Abzw. Appenweiler Renchtal
Appenweiler Kurve – Appenweiler Muhrhaag	zweigleisiger Ausbau Appenweiler Kurve – Appenweiler Muhrhaag mit mittigem Wartegleis für den Güterverkehr auf der SFS Karlsruhe – Basel
ABS/NBS Karlsruhe – Basel	bisheriges Bedarfsplanvorhaben
ABS Kehl – Appenweiler	ABS Kehl – Appenweiler im Ergebnis der Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen.

² Zudem mögliche Entlastungsstrecke während der Bauphase des neuen Nordzulaufs.

Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Bodenburg – Groß Dünen	Ertüchtigung der Strecke Bodenburg – Groß Dünen für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h
Hamm – Bielefeld – Hannover	NBS/ABS Bielefeld – Seelze
Hamm – Bielefeld – Hannover	Ausbau der Fernbahn Hamm – Bielefeld
Knoten Bielefeld	Bau eines Mittelbahnsteigs in Bielefeld Hbf zwischen den Gleisen 7 und 8; Bau zusätzlicher Weichen
Hamm – Bielefeld – Hannover	Bau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs in Minden an Gleis 14
Hamm – Hannover	Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 4 im Bahnhof Haste
Hamm – Hannover	Wunstorf – Hannover: Bau eines Überwerfungsbauwerkes in Seelze
Knoten Hannover	Bau einer eingleisigen Verbindungskurve Hannover-Leinhausen von der Strecke Bielefeld – Hannover (niveaugleiche Ausfädelung) zur Strecke Hannover – Hamburg (niveaufreie mittige Einbindung)
Löhne – Rheine	Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne ³
Knoten Hamm	<p>Umbau des Knotens Hamm (mit ABS/NBS Dortmund – Hamm – Bielefeld – Seelze):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Dortmund auf Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna – Gleis 713 wird durchgehendes Rhein-Ruhr-Express (RRX)-Hauptgleis Richtung Dortmund – Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Bielefeld – Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV Richtung Bielefeld im Nordkopf (740 m Nutzlänge) – Umfahrung der Doppelkreuzungsweiche (DKW) 804 in Richtung Hamm – Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 – Gleis 670 – Eilgutgleis – Ertüchtigung der Gütergleise zwischen Abzw. Selmig und Hamm Rbf Hps
Dortmund – Hamm	Bau eines dritten Gleises Abzw. Dortmund Dbw – Hamm; zusätzlich Bau eines vierten Gleises Dortmund Dbw – Dortmund-Scharnhorst

³ Maßnahme kann ggf. entfallen, wenn Fahrzeitziel durch eine Anbindung an die ABS/NBS Bielefeld – Seelze erreicht werden kann.

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Dortmund	Bau von Bahnsteigabschnittssignalen in Dortmund Hbf an Gleis 26 zur Doppelbelegung durch Züge der Emschertalbahn und Westmünsterlandbahn ⁴
Knoten Dortmund	Dortmund Hbf: Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 21 auf 400 m inkl. Verschiebung von Weichen zur Nutzung durch den SPFV und Aufgabe des bahnsteiglosen Gleises 24
Berlin – Lehrte	Bau von Weichenverbindungen für parallele Fahrmöglichkeiten im Westkopf Wustermarke zur Kapazitätssteigerung
Berlin – Lehrte	Bau eines Überholgleises in Rathenow mit 740 m Nutzlänge
Wolfsburg – Stendal	Bau eines Überholgleises in Oebisfelde für den Güterverkehr der Ost-West-Richtung mit 740 m Nutzlänge
Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ausbau für 300 km/h (280 bis 300 km/h von Oebisfelde bis Bamme mit 2 Einbrüchen bei Staffelde und Rathenow, Ribbeck – Bamme für 250 bis 300 km/h, Ribbeck – Wustermarke für 280 km/h)
Wolfsburg – Stendal – Berlin	zweigleisiger Ausbau Uchtspringe – Vinzelberg – Abzw. Nahrstedt
Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten am Abzw. Nahrstedt von der Schnellfahrstrecke in Richtung Stendal und von Stendal in Richtung Gardelegen
ABS/NBS Hannover – Bielefeld	bisheriges Bedarfsplanvorhaben
ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)	bisheriges Bedarfsplanvorhaben

Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
München – Landshut – Regensburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Freising und Regensburg
München – Landshut – Regensburg	Neufahrn Nord – Freising: viergleisiger Ausbau
München – Landshut – Regensburg	Neufahrn Nord – Freising: Einbindung des viergleisigen Ausbaus zur flexiblen Nutzung der Gleise
München – Landshut – Regensburg	viergleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling inkl. Überführungsbauwerk in Obertraubling
Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Altenschwand – Bodenwöhr Nord
Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Cham – Cham Schwedenschanze

⁴ Je nach zukünftigem Fahrzeugeinsatz kann eine Bahnsteigverlängerung notwendig werden.

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnschwang
ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)	bisheriges Bedarfsplanvorhaben
ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ	ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ im Ergebnis der Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen
ABS Regensburg – Mühldorf	ABS Regensburg – Landshut – Mühldorf im Ergebnis der Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen

Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Oldenburg – Leer	zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Bad Zwischenahn – Westerstede-Ocholt
Oldenburg – Leer	Stickhausen-Velde: Bau eines dritten Gleises für die Eigenkreuzung des SGV bei gleichzeitig passierendem SPV
Bremen – Oldenburg	zweigleisiger Ausbau der SGV-Kurve Bremen Hbf ehem. Bwn – Bremen Hbf
Osnabrück – Bremen	Bau eines mittigen Wendegleises in Twistringen für die S-Bahn Bremen
Wanne-Eickel – Hamburg	Bau eines mittigen Puffergleises hinter dem Abzw. Utbremen mit 740 m Nutzlänge

Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm umfasst folgende detaillierte Infrastrukturmaßnahmen:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Donauwörth	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5
Knoten Donauwörth	Bau eines Überwerfungsbauwerks in Donauwörth für durchgehende Züge auf der Strecke 5381
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Weichering: Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und Leit- und Sicherungstechnik)
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Rohrenfeld: Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Blindheim: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Regensburg – Ingolstadt	Thaldorf-Weltenburg: Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs für Güterzugkreuzungen mit 740 m Nutzlänge
Regensburg – Ingolstadt	Zweigleisiger Ausbau Vohburg – Münchsmünster

Dem Knoten Aachen werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Aachen	Aachen Hbf: Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im Westkopf und Anbindung des Gleises 26 von Aachen West, Herstellung zweier mittiger Überholgleise in Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit 740 m Nutzlänge

Dem Großknoten Frankfurt am Main werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Wiesbaden	Bau paralleler Weichenverbindungen auf der Strecke Wiesbaden Hbf – Abzw. Wiesbaden Kinzenberg am Abzw. Kinzenberg, Ausrüstung des Abschnittes Wiesbaden Hbf – Abzw. Kinzenberg für Gleiswechselbetrieb (GWB) (Nutzung durch die Linie N21 HE)
Mainz – Frankfurt Flughafen	Bau eines dritten Gleises Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz
Mainz – Frankfurt Flughafen	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Abzw. Mönchhof – Abzw. Mönchwald, niveaufreier Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken
Gießen – Frankfurt am Main	Frankfurt-West: Achsverschwenkung um eine Achse nach Westen, um Gleis 4 für das Puffern der Züge von der S-Bahn-Strecke (3684) auf die Strecke 3900 nutzen zu können
Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite	Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite mit bis zu 200 km/h ⁵
Knoten Hanau	Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf

Dem Großknoten Hamburg werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Bau eines Überwerfungsbauwerkes zwischen Hamburg Dammtor und Hamburg-Altona
Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Umbau der S-Bahn-Strecke auf der Verbindungsbahn für die Nutzung durch den Fern- und Regionalverkehr

⁵ Die Maßnahme kann alternativ durch eine zweiseitige Anbindung (nordmainisch und südmainisch) auf der Ostseite des Fernbahntunnels Frankfurt ersetzt werden.

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau der Gleise 3/4 für den Fern- und Regionalverkehr und Tieflegung der S-Bahn von der Verbindungsbahn mit zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten für die S-Bahn
Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Bau eines Gleises 15 in Form eines Stumpfgleises
Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau Südkopf: Verkürzung des Bahnsteiges 7/8, Anbindung der Gleise 6 und 7 in Richtung des Abstellbahnhofes bzw. der Strecke 1245 (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)
Knoten Hamburg	Hamburg Hbf – Hamburg-Bergedorf: Ertüchtigung der Strecke 1245 für eine zusätzliche Fahrmöglichkeit Hamburg – Berlin (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)
Knoten Hamburg	Buchholz (Nordheide): Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur niveaufreien Führung der Züge von Maschen in Richtung Rotenburg

Dem Großknoten Hannover werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Hannover	Bau einer zusätzlichen Personenunterführung Hannover Hbf
Knoten Hannover	Lehrte West – Lehrte Nord: Bau einer niveaufreien Verbindung
Knoten Hannover	Ostkopf Lehrte: Bau zusätzlicher Gleisachsen und Weichen mit Kreuzungsbauwerk

Dem Großknoten Köln werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Köln	Abzw. Flughafen Nordwest (Köln-Kalk Bft – Gremberghoven): zusätzliche Verknüpfungen der Strecke 2651 (Siegstrecke) mit der Strecke 2690 (SFS Köln – Rhein/Main)
Koblenz – Trier	Bau eines Bahnsteigs in Bullay (DB) am Ausweichgleis in Richtung Trier (heute Gleis 3)

Dem Knoten Leipzig werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Leipzig	Bau eines mittigen Wartegleises in Leipzig-Plagwitz für den Güterverkehr zum Abkreuzen der S-Bahn mit 740 m Nutzlänge
Knoten Leipzig	Bau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 6403 und 6382 am Westkopf Leipzig-Wahren zur zweigleisigen Verknüpfung der Strecken in Leipzig-Wahren

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Leipzig	Bau einer Gleisverbindung zwischen Leipzig Radefeld/Güterverkehrszentrum – Leipzig Messe für die konfliktfreie Einbindung der S-Bahn auf die S-Bahn Gleise (6411) in Leipzig Messe
Knoten Leipzig	Anpassung und Bau von Weichen im Bereich Leipzig Messe Nord – Leipzig Messe
Knoten Leipzig	Leipzig Volkmarsdorf Bft – Leipzig Hbf: Bau einer Weichenverbindung im Bahnhofsvorfeld, damit Gleis 11 von den Dresdner Gleisen (Strecke 6363) aus angefahren werden kann
Leipzig – Dresden-Neustadt	Bau eines zusätzlichen Gleises für die S-Bahn vom Abzweig Engelsdorf KV bis Borsdorf

Dem Großknoten Mannheim werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten Ludwigshafen	Bau zweier Weichenverbindungen in Ludwigshafen Hbf hoch (Süd): – durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke 3522 (Mainz – Mannheim) im Bahnhofsbereich Ludwigshafen – Bau einer Verbindung vom südlichen Bahnsteiggleis in Ludwigshafen Hoch zu Gleis 12 (ohne Bahnsteig) in gleicher Richtung (östlich der Bahnsteige)
Knoten Ludwigshafen	Ludwigshafen-Mundenheim: zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503 ins Gleis 502 (Richtung Güterbahnhof (Gbf) und Richtung Ludwigshafen-Rheingönheim)
Knoten Mannheim	Bau eines Wartegleises in Friedrichsfeld Süd für den Güterverkehr der Relation Heidelberg – Mannheim Rbf mit 740 m Nutzlänge

Dem Großknoten München werden zusätzlich zu den im BVWP (<https://bvwp-projekte.de/>) genannten Maßnahmen folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Knoten München	viergleisiger Ausbau München-Pasing – Eichenau
Knoten München	Bau zusätzlicher Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf
Knoten München	Optimierung des Gleisvorfeldes in München Hbf: – Umbau Kreuzung IV in eine einfache Kreuzungsweiche (Gleis 11) – Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung Haupthalle – Starnberger Flügelbahnhof – Versetzung des Lichtsperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Stralsund – Sassnitz	Geschwindigkeitsanhebung Rügendamm – Lietzow auf 100 km/h
Stralsund – Sassnitz	Verlängerung der Bahnsteige in Lietzow

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Landshut – Plattling werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Landshut – Plattling	Errichtung eines neuen Bahnhofs Ergolding mit zwei zusätzlichen Gleisen für den SGV mit 740 m Nutzlänge
Landshut – Plattling	Niederaichbach KKW Isar: Bau von zwei Gleisen für Begegnungen bzw. Überholungen von Güterzügen mit 740 m Nutzlänge

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Leipzig – Dresden werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Coswig – Pirna	Dresden Neustadt – Dresden Hbf (S-Bahn): Bau von Weichenverbindungen im Gleisvorfeld von Dresden Hbf, damit von den S-Bahngleisen auf die Kopfgleise eingefahren werden kann

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Lübeck – Schwerin/– Büchen – Lüneburg werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Lübeck – Büchen	Lübeck Hochschulstadtteil: Bau eines zusätzlichen Kreuzungsgleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge an mindestens einem Bahnhofsgleis (ergänzend zum zweigleisigen Ausbau für den SPNV)
Lübeck – Büchen	Ratzeburg: Herstellung von 740 m Nutzlänge in den Bahnhofsgleisen
Lübeck – Büchen	Lauenburg: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge zur Kreuzung/Überholung von Güterzügen
Lübeck – Büchen	zweigleisiger Ausbau Mölln – Güster
Lübeck – Büchen	zweigleisiger Ausbau der Strecke Ratzeburg – Büchen zwischen Güster und Büchen
Büchen – Lüneburg	Adendorf: Ausbau zum verkehrlichen Kreuzungsbahnhof ergänzend zum Ausbau für den SPNV, d. h. Bau eines dritten Gleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge für mindestens zwei Bahnhofsgleise

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Rostock – Stralsund	Umbau Rövershagen zum Kreuzungsbahnhof von/nach Graal-Müritz mit Bau von zwei Bahnsteigen mit Personentunnel

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS München – Lindau – Grenze D/A werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
München – Lindau	Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge
München – Lindau	Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge
München – Lindau	Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A / – Simbach – Grenze D/A werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
München – Mühldorf	Ergänzung des zweigleisigen Ausbaus der Daglfinger Kurve (BVWP-Maßnahme) mit einer niveaufreien Anbindung an München-Riem Umschlagbahnhof (Ubf) bzw. die Strecke 5600
Mühldorf – Braunau	Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Grenze D/A (Braunau)
Mühldorf – Braunau	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Julbach

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Münster – Lünen werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Lünen – Münster	vollständig zweigleisiger Ausbau Werne an der Lippe – Münster-Amelsbüren

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Nürnberg – Passau werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Nürnberg – Regensburg – Passau	Beratshausen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge
Nürnberg – Regensburg – Passau	Undorf: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge
Nürnberg – Regensburg – Passau	Straßkirchen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Nürnberg – Regensburg – Passau	Plattling: Bau eines mittigen Wendegleises für den SPV mittels einer Gleisverschwenkung

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h
Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Lübeck – Bad Schwartau	Bau eines dritten Gleises Lübeck – Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH werden folgende aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen zugeordnet:

Strecke (von – nach)	Infrastrukturmaßnahme
Stuttgart – Singen	Böblingen: Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV in Richtung Kornwestheim mit 740 m Nutzlänge
Stuttgart – Horb – Singen	Bau eines mittigen Überholgleises Wurmlingen – Tuttlingen für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge

Die in der Sammelposition Deutschlandtakt hinterlegten und bewerteten Maßnahmen sind dem Abschlussbericht zum Deutschlandtakt inkl. Der verkehrlichen Zielstellung aus dem Zielfahrplan als Anlage beigelegt und können unter www.deutschlandtakt.de abgerufen werden.

Die Fußnoten der Anlage wurden an den aktualisierten Bewertungsstand angepasst. Dies ist wie folgt begründet:

Fußnote 2 (bisher 4), Fußnote 3 (bisher 1), Fußnote 4 (bisher 2), Fußnote 5 (identisch mit 5), Fußnote 6 (bisher 8), Fußnote 7 (identisch mit 7):

Die Fußnoten wurden dem jeweiligen Projektbündel zugeordnet, in dem das Bedarfsplanvorhaben aufgegangen ist bzw. die Nummerierung wurde an die geänderte Reihenfolge der Vorhaben angepasst.

Entfall der Fußnote 6 zu ABS München – Mühldorf – Freilassing:

„Das Projekt beinhaltet ergänzend zur lfd. Nr. 6 des Unterabschnitts 1 (Vordringlicher Bedarf) noch zweigleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing.“

Begründung:

Durch die Zusammenfassung der bisherigen Teilvorhaben auf der Strecke zu einem Vorhaben (siehe Abschnitt 1, lfd. Nr. 22) kann die Fußnote entfallen.

Entfall der Fußnote 9 zu Knoten Köln:

„Unter Berücksichtigung der Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung).“

Begründung:

Im Ergebnis der Knotenstudie Köln wurde ein Konzept zum engpassfreien Betrieb des Knotens entwickelt, das keine Brücke bei Porz vorsieht.

Redaktionelle Anpassungen der Anlage erfolgen im Wesentlichen aufgrund des erreichten Umsetzungsstands von Vorhaben des Abschnitts 1 (Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs). Die folgenden Vorhaben werden aufgrund der bereits in der Regel erfolgten Inbetriebnahme nicht mehr aufgeführt bzw. dem Sammelvorhaben „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ zugeordnet:

Beendete Vorhaben

Lfd. Nr.	Vorhaben
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin
6	ABS Hannover – Lehrte
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)
27	ABS Hamburg – Lübeck
32	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)
34	ABS Berlin – Görlitz

Vorhaben mit einem Restvolumen von < 50 Mio. Euro

Lfd. Nr.	Vorhaben
4	ABS Stelle – Lüneburg
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. und 2. Baustufe)
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach
18	ABS Mainz – Mannheim
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main
21	ABS Augsburg – München (1. und 2. Baustufe)
29	ABS Uelzen – Stendal
31	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
33	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)

Weitere redaktionelle Änderungen der Anlage sind nachfolgend aufgeführt:

- Die Bezeichnung von Neu- und Ausbaustrecken wurde von NBS/ABS einheitlich in ABS/NBS geändert, ohne dass dies eine Aussage zur Lage der Aus- und Neubauabschnitte darstellt.
- Auf ergänzende, in Klammern gefasste Vorhabenbezeichnungen wird grundsätzlich verzichtet, um eine möglichst einheitliche Vorhabenbeschreibung zur Bedarfsfeststellung zu gewährleisten.
- Die Bezeichnung von Vorhaben, die die Staatsgrenze überschreiten, endet mit der Grenzbezeichnung. Die Benennung des nächsten größeren Ortes im Nachbarstaat entfällt.
- Die ABS Leipzig – Dresden, ABS München – Mühldorf – Freilassing und ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH werden wegen des Neubauabschnittes bei Böhl, des Neubaus der Walpertskirchener Spange, des Neubaus des Pfaffensteigtunnels und weiterer Neubauabschnitte in Aus-/Neubaustrecke (ABS/NBS) umbenannt.
- Im Abschnitt 2 entfallen die Vorhaben ABS München – Mühldorf – Freilassing und ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1). Die Vorhaben werden ausschließlich im Abschnitt 1 aufgeführt.
- Die Vorhaben des RRX werden als ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster zusammengefasst.
- Die Bezeichnung des Vorhabens ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen wird angepasst, da der Ausbau im Abschnitt Langwedel – Uelzen im Zuge des Projektbündels 3 als neues Vorhaben enthalten ist.

Zu Artikel 5 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 14 Absatz 2 Satz 10 WaStrG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung infolge der Neufassung von § 14e Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), siehe Nummer 4.

Zu Nummer 2 (§ 14a WaStrG)

§ 14a WaStrG regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungsverfahren als Sonderregelung zu § 73 VwVfG, den §§ 17 bis 19 sowie 21 UVPg.

Der bisherige Regelungsgehalt des § 14a WaStrG wird im Wesentlichen übernommen und im neuen Absatz 5 aufgegriffen. Durch die weiteren Regelungen in den übrigen Absätzen werden flexible Digitalisierungsmöglichkeiten für das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Die Digitalisierung erfasst dabei sowohl das Verhältnis von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zum Träger des Vorhabens als auch die Behördenbeteiligung und das Anhörungsverfahren für von der Planung Betroffene einschließlich der Verbände.

In der Praxis wird bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG mit der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPg verbunden. Das UVPg verweist dabei in den § 17 Absatz 2 und § 18 Absatz 1 Satz 3 UVPg vorwiegend auf Regelungen in § 73 VwVfG und enthält damit selbst keine Regelungen zur Digitalisierung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Um hier einen Gleichlauf der Verfahrensschritte zum parallel laufenden Anhörungsverfahren nach dem VwVfG zu schaffen, gilt § 14a WaStrG auch für die Behörden und Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPg.

Zu § 14a (Anhörungsverfahren)

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt klar, dass für das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren die allgemeinen Vorschriften des § 73 VwVfG, der §§ 17 bis 19 sowie 21 UVPg nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 gelten.

Zu Absatz 2**Zu Nummer 1**

Die Regelung betrifft das Verhältnis von Anhörungsbehörde und des Trägers des Vorhabens. Die Anhörungsbehörde kann vom Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ergänzend oder ausschließlich in einem verkehrsfähigen elektronischen Format einzureichen. Der digitale Plan kann dann im Rahmen der weiteren Beteiligung von Behörden, Privaten und Verbänden digital zugänglich gemacht werden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 regelt das Verfahren der Behördenbeteiligung. Die bisherige Praxis, wonach die in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Behörden den Plan digital erhalten und ihre Stellungnahme digital abgeben, wird übernommen. Der Plan kann auch ausschließlich elektronisch übermittelt oder über die Internetseite der Anhörungsbehörde oder ein Internetportal zugänglich gemacht werden. Damit ist auch der Fall erfasst, dass die Unterlagen auf einem zentralen Datenportal hinterlegt und von Berechtigten abgerufen werden können.

Zu Nummer 3

Nach Absatz 2 Nummer 3 kann die Anhörungsbehörde von den Behörden im Rahmen der Behördenbeteiligung verlangen, ihre Stellungnahmen elektronisch zu übermitteln. Dies kann auch über ein entsprechendes Internetportal erfolgen.

Zu Absatz 3

Die Regelung sieht eine elektronische Zugänglichmachung der Planunterlagen vor und gestaltet damit die Beteiligung der Privatbetroffenen und der Verbände digital aus. Nach Satz 1 soll die Planauslegung in den Gemeinden durch die elektronische Zugänglichmachung durch die Anhörungsbehörden ersetzt werden. Ihnen obliegt die Entscheidung darüber. Die elektronische Zugänglichmachung erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und unter Wahrung schützenswerter Betriebsgeheimnisse und des Datenschutzes.

Die Regelungen sollen den Verwaltungsaufwand reduzieren und lehnen sich an § 22 Absatz 3 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz an. Erfahrungswerte haben gezeigt, dass die Möglichkeit, die physisch ausgelegten Unterlagen einzusehen, auch in Zeiten ohne Pandemie nur sehr geringfügig genutzt wird. Die Änderung soll somit der Verfahrensbeschleunigung durch die Umstellung auf eine zeitgemäße Auslegungsform dienen, ohne einen Teil der Öffentlichkeit auszuschließen. Es werden daher auch die Belange von Personen in den Blick genommen, die keinen bzw. keinen ausreichenden Zugang zum Internet haben. Um auch diesen Personen eine Kenntnisnahme der auszulegenden Unterlagen zu ermöglichen, muss diesen auf Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit durch die Anhörungsbehörde zur Verfügung gestellt werden.

Die Sätze 4 und 5 modifizieren die Regelungen zur Bekanntmachung der Auslegung für den Regelfall der digitalen Auslegung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung durch die Gemeinden nach § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG soll – wie die Auslegung des Plans – durch deren elektronische Zugänglichmachung ersetzt werden. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde und nicht durch die Gemeinde. Die Bekanntmachung erfolgt, wenn die Option der digitalen Auslegung gewählt wird, zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Satz 5 modifiziert den Inhalt der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 5 Satz 2 VwVfG, soweit die elektronische Zugänglichmachung greift. Ansonsten verbleibt es bei dessen Inhalt.

Zu Absatz 4

Der neue Absatz 4 regelt ergänzend zu § 73 Absatz 4 und 8 VwVfG und zu § 21 Absatz 1 UVPG, dass Privatbetroffene und Verbände ihre Einwendungen, Äußerungen und Stellungnahmen zu den Planunterlagen in elektronischer Form abgeben sollen, wobei auch eine schriftliche Übermittlung möglich bleibt. Die Abgabe erfolgt nunmehr gegenüber der Anhörungsbehörde. Deren Abgabe zur Niederschrift bei der Gemeinde oder der Anhörungsbehörde (§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG) wird ausgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass diese in der Praxis keine größere Bedeutung mehr hat.

Bei der elektronischen Kommunikation findet § 3a Absatz 2 VwVfG keine Anwendung. Die jeweilige Ausgestaltung der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen, Einwendungen, Äußerungen oder sonstigen Erklärungen bestimmt nach Absatz 7 die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Zu Absatz 5

Der neue Absatz 5 übernimmt im Wesentlichen die bisherigen Regelungen in § 14a Nummer 1 und Nummer 2 WaStrG. Darüber hinaus soll im Falle der Änderung eines bereits ausgelegten, aber noch nicht festgestellten Plans im Regelfall von einer Erörterung abgesehen werden.

Zu Absatz 6

Für den Fall, dass eine Erörterung stattfindet, eröffnet der neue Absatz 6 die Möglichkeit, diese ganz oder teilweise in digitaler Form durchzuführen. Die Anhörungsbehörde kann die technische Ausgestaltung wählen. Dabei hat sie die berechtigten Interessen der Beteiligten, insbesondere die digitale Infrastruktur in den betroffenen Gemeinden, zu berücksichtigen und eine angemessene Zugangsmöglichkeit sicherzustellen. Die Regelung lehnt sich an das während der COVID-19-Pandemie geschaffenen Planungssicherungsgesetz an.

Zu Absatz 7

Angesichts der vielen technischen Möglichkeiten, den Plan oder die Planunterlagen und darauf bezogene Erklärungen, insbesondere Stellungnahmen von Behörden und Einwendungen sowie Äußerungen Privater und von Umweltverbänden elektronisch zu übersenden oder zugänglich zu machen, obliegt es im Bedarfsfall der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde einen geeigneten Weg des Informationsaustauschs festzulegen und anzuwenden. Nach Absatz 7 bestimmen daher die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden die technische Ausgestaltung des Zugangs.

Zu Nummer 3 (§ 14b WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 2)**

Absatz 2 übernimmt im Wesentlichen die bisherige Regelung in § 14b Absatz 2 WaStrG und erweitert sie durch den umfänglichen Verweis auf den neu gefassten § 14a WaStrG um die Möglichkeit, Verfahrensschritte digital vorzunehmen.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 neu)

Die Regelung bezieht sich auf die Zustellung, die Auslegung und die Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Plangenehmigung einschließlich der dazugehörigen Unterlagen. Es gelten dabei die gleichen Grundsätze wie bei der Auslegung des Plans. Auch hier kann auf die physische Auslegung von Papierunterlagen in den Gemeinden verzichtet und diese stattdessen elektronisch zugänglich gemacht werden. Die in § 14a Absatz 3 WaStrG enthaltenen Regelungen zur Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung werden daher weitestgehend übernommen. Einziger Unterschied ist, dass nunmehr mangels Zuständigkeit nicht die Anhörungsbehörde entscheidet, sondern die Planfeststellungsbehörde und der Inhalt des Bekanntmachungstextes sich an § 74 Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 Satz 2 VwVfG orientiert.

Für den Fall der elektronischen Zugänglichmachung enthält Satz 5 ergänzende Regelungen zur Zustellung. Diese orientieren sich an den bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 4 und 5 VwVfG. Im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. In der Bekanntmachung ist hierauf hinzuweisen. Neu ist insofern, dass die Zustellungsfiktion auch gegenüber dem Träger des Vorhabens eintritt, wenn auch ihm gegenüber auf die analoge Zustellung verzichtet wird. Wird ihm oder einzelnen Beteiligten der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung dagegen zugestellt, verbleibt es auch im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gegenüber den übrigen Betroffenen bei dem Grundsatz, dass der Zeitpunkt der Individualzustellung maßgebend ist.

Zu Nummer 4 (§ 14e WaStrG)**Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Die Änderung in den bisherigen Absätzen 2 bis 4 berücksichtigt, dass nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege zum Inhalt haben, keine aufschiebende Wirkung haben. Die Regelung in der VwGO ist als allgemeine Regelung angelegt. Damit ist eine spezialgesetzliche Regelung in den Fachgesetzen entbehrlich. Durch die Neuregelung richtet sich der Wegfall der aufschiebenden Wirkung zukünftig nach § 80 Absatz 2 Satz 1

Nummer 3a VwGO und erfasst somit, da nicht mehr auf Vorhaben an in der Anlage 2 genannten Bundeswasserstraßen beschränkt, alle Bundeswasserstraßenvorhaben. Der neue § 14e Absatz 2 WaStrG regelt wie bisher die Frist für den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO. Zur Vereinheitlichung ist diese nicht mehr nur auf Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs beschränkt. Die bisherige Regelung in § 14e Absatz 4 WaStrG wird in die Sätze 4 und 5 übernommen.

Zu Buchstabe b (Absätze 3 und 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch die Aufhebung der Absätze 3 und 4.

Zu Nummer 5 (§ 16 Absatz 1 Satz 1 WaStrG)

Durch die Änderung werden Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 16 Absatz 1 Satz 1 WaStrG genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht nach Satz 1.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der Betroffenen zugemutet wird. Die Kampfmittelräumungen, archäologischen Untersuchungen und Bergungen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken.

Zu Nummer 6

Zu § 18 WaStrG neu (Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Zu Absatz 1

§ 18 Absatz 1 Satz 1 und 2 WaStrG mit den entsprechenden Anlagen 3 und 4 dient der Umsetzung von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Sie legen den Anwendungsbereich der neuen §§ 18, 18a und 18b WaStrG fest. Dabei sind von den Vorhaben nach § 18 Absatz 1 WaStrG nur Aus- und Neubauvorhaben erfasst. Nicht erfasst sind beispielsweise Ersatzneubauten, auch wenn sie eine geringfügig höhere Kapazität ermöglichen. Wenn Vorhaben aus mehreren Teilprojekten bestehen, bezieht sich die Vierjahresfrist auf die jeweiligen Teilprojekte.

Das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren schließt mit einem Planfeststellungsbeschluss oder einer Plangenehmigung ab. Die Fristenregelung des Absatzes 1 Satz 1 und 3 erfolgt in Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 sowie Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Im Vierjahreszeitraum sind – nach ausdrücklicher Mitteilung der Europäischen Kommission unter Verweis auf Erwägungsgrund 3 der Richtlinie (EU) 2021/1187 – vorhabenbezogene Umweltprüfungen mitinbegriffen. Vom Vierjahreszeitraum nicht berührt sind die aus Völkerrecht und Unionsrecht resultierenden Verpflichtungen. Nicht davon erfasst sind zudem diejenigen Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen.

Die Vorschrift des § 18 Absatz 1 Satz 3 WaStrG betreffend den Vorrangstatus der in den Anwendungsbereich gemäß Absatz 1 Satz 1 fallenden Vorhaben beruht auf Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Behörden haben bei der Anwendung dieses Bearbeitungsvorrangs nach Satz 4 das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten. Insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze wird vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Energiekrise wie in § 2 EEG und § 1 NABEG nicht nur das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben, sondern ist auch ein beschleunigter Ausbau prioritär. Diese Vorhaben dürfen deshalb nicht zurückgestellt werden.

Zu Absatz 2

Die Regelung des Absatzes 2 erfolgt in Umsetzung und Konkretisierung von Artikel 6 und Artikel 4 Absatz 7 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2021/1187. Der Begriff des Antrags meint die Anzeige im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie. Die Erstellung einer ausführlichen Antragsübersicht für den Vorhabenträger durch die

zuständige Behörde ist nicht erforderlich. Es wird insoweit auf § 25 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz sowie auf die Richtlinien für das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau oder Neubau von Bundeswasserstraßen (PlanfR-WaStrG) verwiesen. Der Begriff der „erforderlichen Reife“ bedeutet, dass die zuständige Behörde prüft, ob die eingereichten Antragsunterlagen den Anforderungen der Anhörung genügen, sie also Dritten eine Prüfung ermöglichen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 setzt Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 um. Auf begründeten Antrag der zuständigen Behörde hin entscheidet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach pflichtgemäßem Ermessen über die Gewährung einer Fristverlängerung. Die Gründe für den Antrag sind anzugeben. Die Gewährung einer Fristverlängerung kommt beispielsweise regelmäßig in Betracht, wenn unvorhergesehene Umstände eintreten oder etwa der Vorhabenträger ihm gesetzte Fristen überschritten oder mit ungebührlicher Verzögerung gehandelt hat. Eine Fristverlängerung kann höchstens zwei Mal gewährt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält eine Übergangsvorschrift und stellt entsprechend Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 klar, dass die Absätze 1 bis 3 keine Anwendung auf Vorhaben finden, deren Planunterlagen vor Ablauf des 10. August 2023 eingereicht wurden.

Zu § 18a WaStrG neu (Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Die Vorschrift betrifft grenzüberschreitende Vorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 1, also solche, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, vgl. Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Die Regelung des Absatzes 1 erfolgt in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187; Absatz 2 in Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie und Absatz 3 in Umsetzung des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie.

Zu § 18b WaStrG neu (Berichterstattung an die Europäische Kommission)

Die Vorschrift beruht auf Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 und setzt die Vorbereitung der Berichtspflichten an die Europäische Kommission um.

Zu Nummer 7 (§ 20 Absatz 1a WaStrG neu)

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann.

Durch den neuen Absatz 1a kann eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung erlassen werden. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt für die Antragstellung und damit Einleitung des Verfahrens ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 VwVfG, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde über ausreichende Kenntnisse des Vorhabens verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren. Die für die Besitzeinweisung zuständige Enteignungsbehörde des Landes kann diese dann ihrer Entscheidung zugrunde legen. Vom Zeitpunkt des Erlasses des Besitzeinweisungsbeschlusses zu unterscheiden ist der Zeitpunkt, ab dem dessen Inhalt verbindlich wird. Satz 3 stellt klar, dass der Besitzeinweisungsbeschluss mit der aufschiebenden Bedingung zu erlassen ist, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Dies bedeutet, dass erst ab diesem Zeitpunkt der Besitzeinweisungsbeschluss materielle Rechtswirkungen- bzw. Rechtsfolgen auslöst. Satz 4 regelt den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Besitzeinweisungsbeschluss nicht oder nicht vollständig bestätigt. Anstatt ein neues Besitzeinweisungsverfahren zu starten, wird das bestehende Besitzeinweisungsverfahren wiederaufgegriffen und der Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung ergänzt.

Die weiteren Voraussetzungen des § 20 Absatz 1 WaStrG müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz

eines für den Neubau oder den Ausbau einer Bundeswasserstraße benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

Zu Nummer 8

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnungen.

Zu Nummer 9 (Anlage 2 zu § 14e Absatz 1 WaStrG)

Aus § 14e Absatz 1 WaStrG ergibt sich, dass § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO – erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts – für solche Vorhaben an Bundeswasserstraßen gilt, die wegen der Herstellung der deutschen Einheit, der Einbindung der Mitgliedstaaten in die Europäische Union, der Verbesserung der seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen und deren Hinterlandanbindung, ihres sonstigen internationalen Bezuges oder der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe in der Anlage 2 zum WaStrG aufgeführt sind. Den Vorhaben hinsichtlich der privilegierten Bundeswasserstraßen wird somit eine besonders hohe verkehrliche Priorität zuerkannt.

Die in den laufenden Nummern 8 bis 10 neu ergänzten Bundeswasserstraßen erfüllen mindestens eines der in § 14e Absatz 1 WaStrG genannten Kriterien. So dienen Vorhaben hinsichtlich der Bundeswasserstraße nach der neuen laufenden Nummer 8 der Anlage 2 (Rhein) der Beseitigung gravierender Verkehrsengpässe (§ 14e Absatz 1 Nummer 5 WaStrG). Maßnahmen für die Bundeswasserstraße nach der neuen laufenden Nummer 9 der Anlage 2 (Nord-Ostsee-Kanal) dienen ebenfalls der Beseitigung gravierender Verkehrsengpässe und haben darüber hinaus – durch die Verbindung der Nordsee mit der Ostsee – internationalen Bezug (§ 14e Absatz 1 Nummer 4 WaStrG) und dienen der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union (§ 14e Absatz 1 Nummer 2 WaStrG). Die Vorhaben nach der neuen laufenden Nummer 10 der Anlage 2 (Wesel-Datteln-Kanal) haben – auch in Verbindung mit Nummer 8 – besondere Bedeutung zur Beseitigung gravierender Verkehrsengpässe und durch die Verbindung mit den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam und Zeebrugge einen internationalen Bezug (§ 14e Absatz 1 Nummer 4 WaStrG).

Zu Nummer 10

Zu Anlage 3 neu zu § 18 Absatz 1 Satz 1 WaStrG

Die neue Anlage 3 enthält eine Auflistung der Streckenabschnitte mit Blick auf Vorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 1 WaStrG. Sie entspricht den vorermittelten Abschnitten im Anhang der Richtlinie (EU) 2021/1187 im Bereich der Binnenwasserstraßen.

Zu Anlage 4 neu zu § 18 Absatz 1 Satz 2 WaStrG

Die neue Anlage 4 enthält eine Auflistung der Streckenabschnitte mit Blick auf Vorhaben nach § 18 Absatz 1 Satz 2 WaStrG. Sie beschreibt die Binnenwasserstraßeninfrastrukturen in Deutschland betreffenden Verläufe der nach Artikel 1 Absatz 1 b der Richtlinie (EU) 2021/1187 zu berücksichtigenden TEN-V-Kernnetzkorridore. Grundlage der Auflistung sind die am 1. September 2022 im TENtec Map Viewer öffentlich zugänglichen Informationen zu durch Deutschland verlaufenden TEN-V-Kernnetzkorridoren. Mit den im TENtec Map Viewer hinterlegten Informationen kommt die Europäische Kommission der sich aus Artikel 44 Absatz 2 der Verordnung (EU) 1315/2013 vom 11. Dezember 2013 ergebenden Verpflichtung nach, schematische indikative Karten der TEN-V-Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung zu stellen.

Zu Artikel 6 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu § 10b LuftVG neu (Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz)

Zu Absatz 1

§ 10b Absatz 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) mit der entsprechenden Anlage dient der Umsetzung von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Vorschrift legt den Anwendungsbereich der neuen §§ 10b und 10c LuftVG fest. Dabei sind von den Vorhaben nach § 10b Absatz 1 LuftVG nur Aus- und Neubauvorhaben erfasst.

Das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren schließt mit einem Planfeststellungsbeschluss oder einer Plangenehmigung ab. Die Fristenregelung des Absatzes 1 Satz 1 und 2 erfolgt in Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 sowie Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Im Vierjahreszeitraum sind – nach ausdrücklicher Mitteilung der Europäischen Kommission unter Verweis auf Erwägungsgrund 3 der Richtlinie (EU) 2021/1187 – vorhabenbezogene Umweltprüfungen mitinbegriffen. Vom Vierjahreszeitraum nicht berührt sind die aus Völkerrecht und Unionsrecht resultierenden Verpflichtungen. Nicht davon erfasst sind zudem diejenigen Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen.

Die Vorschrift des § 10b Absatz 1 Satz 3 LuftVG betreffend den Vorrangstatus der in den Anwendungsbereich gemäß Absatz 1 Satz 1 fallenden Vorhaben beruht auf Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Behörden haben bei der Anwendung dieses Bearbeitungsvorrangs nach Satz 4 das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten. Insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze wird vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Energiekrise wie in § 2 EEG und § 1 NABEG nicht nur das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben, sondern ist auch ein beschleunigter Ausbau prioritär. Diese Vorhaben dürfen deshalb nicht zurückgestellt werden.

Zu Absatz 2

Die Regelung des Absatzes 2 erfolgt in Umsetzung und Konkretisierung von Artikel 6 und Artikel 4 Absatz 7 Buchstabe d) der Richtlinie (EU) 2021/1187. Der Begriff des Antrags meint die Anzeige im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie. Die Erstellung einer ausführlichen Antragsübersicht für den Vorhabenträger durch die zuständige Behörde ist nicht erforderlich. Es wird insoweit auf § 25 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz sowie ggf. einschlägige Planfeststellungsrichtlinien verwiesen. Der Begriff der „erforderlichen Reife“ bedeutet, dass die zuständige Behörde prüft, ob die eingereichten Antragsunterlagen den Anforderungen der Anhörung genügen, sie also Dritten eine Prüfung ermöglichen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 setzt Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 um. Auf Antrag der zuständigen Behörde entscheidet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach pflichtgemäßem Ermessen über die Gewährung einer beantragten Fristverlängerung. Eine Fristverlängerung aufgrund personeller Engpässe oder Überlastung der Genehmigungsbehörde kann grundsätzlich nicht gewährt werden. Eine Fristverlängerung kann höchstens zwei Mal gewährt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält eine Übergangsvorschrift und stellt entsprechend Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 klar, dass die Absätze 1 bis 3 keine Anwendung auf Vorhaben finden, deren Planunterlagen vor Ablauf des 10. August 2023 eingereicht wurden.

Zu § 10c LuftVG neu (Berichterstattung an die Europäische Kommission)

Die Vorschrift beruht auf Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2021/1187 und setzt die Vorbereitung der Berichtspflichten an die Europäische Kommission um.

Zu Nummer 2 (§ 12 Absatz 2 LuftVG)

Die Änderungen in § 12 Absatz 2 konkretisieren und straffen die Fristenregelung für die notwendige Zustimmung der Luftfahrtbehörde zu Bauvorhaben. Satz 3 stellt klar, dass die Frist für die Behörde erst mit Vorlage aller entscheidungsrelevanten Unterlagen zu laufen beginnt. Satz 4 ergänzt diese Klarstellung und ist an die Regelung in § 127 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz angelehnt. Satz 5 gewährt der Luftfahrtbehörde die Möglichkeit der Fristverlängerung um einen Monat, wenn dies aufgrund erhöhtem Prüfungsbedarf gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung wurde zur Verfahrensstraffung auf einen Monat begrenzt. Dem Antragsteller ist dies rechtzeitig mitzuteilen und zu begründen.

Zu Nummer 3 (§ 18a LuftVG)**Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Die Aufnahme der stationären militärischen Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erfolgt, da neben den zivilen und militärischen Flugsicherungseinrichtungen, die bereits durch § 18a Absatz 1 Satz 1 LuftVG geschützt sind, auch die Radaranlagen des Einsatzführungsdienstes wichtige Positionsdaten liefern, um Luftfahrzeuge im deutschen Luftraum sicher, geordnet und flüssig führen zu können. Beauftragte beliebige zivile Flugsicherungsorganisationen haben die Möglichkeit, im gemeinsamen Radardatennetz auf diese Daten zuzugreifen und diese für Flugsicherungsdienste zu nutzen. Der Einsatzführungsdienst verwendet diese Daten sowie seine Systeme, um die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs in seinem militärischen Zuständigkeitsbereich sicherzustellen. Diese Aufgabe ist in Art und Qualität hinsichtlich der Flugsicherung identisch mit den Aufgaben der Flugsicherung (z. B. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) und daher folgerichtig als Flugsicherungsaufgabe gemäß § 18a LuftVG anzusehen. Lückenhafte oder fehlende Radarerfassungen senken die Sicherheit des Luftverkehrs im gemeinsam genutzten Luftraum signifikant, da eine kontinuierliche Zielverfolgung dann nicht mehr möglich ist. Mit dem vorliegenden Vorschlag wird eine systemwidrige Regelungslücke geschlossen. Dies gilt umso mehr, als nach Artikel 87a Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes die Streitkräfte im Verteidigungsfalle und im Spannungsfalle die Befugnis haben, Aufgaben der Verkehrsregelung wahrzunehmen, soweit dies zur Erfüllung ihres Verteidigungsauftrages erforderlich ist, und diese gemäß § 30 Absatz 2 Satz 2 LuftVG für die notwendigen Vorbereitungen zur Wahrnehmung dieser Aufgaben zuständig sind. Die Änderung in Satz 2 stellt klar, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nur dann auf der Grundlage der Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation entscheidet, wenn durch das Bauwerk Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Die Zuständigkeit der Dienststellen der Bundeswehr für stationäre militärische Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs im Sinne von § 18a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 ergibt sich aus § 30 Absatz 2 Satz 4.

Durch den neuen Satz 3 kann das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung neben der Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation auch auf die Kompetenzen von weiteren Organisationen zugreifen und auf deren Grundlage zu entscheiden.

Die Änderung in dem neuen Satz 4 dient der Beschleunigung. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung soll seine Entscheidung unverzüglich der Genehmigungsbehörde bzw. dem Bauherrn mitteilen und diese begründen. Durch die Änderung soll der Antragsteller unverzüglich Kenntnis über die Entscheidung zu seinem Antrag erhalten und entsprechende Handlungen einleiten können.

Zu Buchstabe b (Absatz 1a neu)

Zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen an Land wird in dem neuen Absatz 1a eine Frist von zwei Monaten für die Entscheidung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Absatz 1 eingeführt. Außerdem wird ein Verfahren geregelt, um sicherzustellen, dass die Vollständigkeit der Unterlagen zur Prüfung zügig erreicht wird. Eine Sonderregelung für Windenergieanlagen an Land ist erforderlich, da bei ihrer Genehmigung aufgrund ihrer Höhe und Bewegung häufig eine Störung der Flugsicherungseinrichtungen geprüft wird. Es besteht aber ein überragendes öffentliches Interesse an ihrer Errichtung. Die Prüfung soll daher so effizient wie möglich gestaltet werden.

Zu Buchstabe c (Absatz 1b neu)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch das Einfügen des neuen Absatzes 1a.

Zu Buchstabe d (Absatz 4 neu)

Die Regelung sieht vor, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Einzelheiten der Absätze 1 bis 3 in einer Rechtsverordnung regeln kann. In dieser Rechtsverordnung können insbesondere für Drehfunkfeuer folgende Punkte geregelt werden, soweit diese nicht bereits durch ICAO Annex 10, Volume 1, festgelegt sind:

- Festlegung, welche Aufgaben und Funktionen der betroffenen Flugsicherungseinrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs gemäß Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zu schützen sind (siehe § 73 Absatz 5 zu § 18a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2),

- Festlegung von Parametern, durch die Störungsintensitäten für die jeweiligen Flugsicherungseinrichtungen gemäß Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 beschrieben werden können,
- Festlegung von Grenzwerten, bei deren Überschreitung Störungen gemäß Absatz 1 Satz 1 und Satz 2 als erheblich zu bewerten sind bezogen auf die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 genannten Flugsicherungseinrichtungen,
- Festlegung der von den zuständigen Behörden und Sachverständigen zu Grunde zu legenden Methoden zur Ermittlung und zur Berechnung von Störungen bei den jeweiligen gemäß Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 benannten Flugsicherungseinrichtungen,
- Lage und Größe von Bauverbots-, Anlagenschutz- oder Prüfbereichen, in denen Bauwerken in der Regel nicht genehmigt werden können oder in denen potenzielle Störungen durch geplante Bauwerke zu überprüfen sind,
- Form und Inhalt von gutachterlichen Stellungnahmen gemäß Absatz 1 Satz 2,
- Festlegung der vorzulegenden Unterlagen, damit potenzielle Störungen durch geplante Bauwerke auf die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 genannten Flugsicherungseinrichtungen ermittelt und geprüft werden können,
- Festlegung, wie bereits vorhandene Störungen in Form von Vorbelastungen der Flugsicherungseinrichtungen bei der Prüfung neuer Windenergieanlagen berücksichtigt werden müssen.

Für stationäre militärische Einrichtungen nach Satz 1 Nummer 2 gilt der neue § 73 Absatz 5.

Zu Nummer 4 (§ 30 LuftVG)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der vorangegangenen Anpassungen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Nummer 5 (§ 73 LuftVG)

Das Bewertungs- und Nachweisverfahren einer Störung von stationären militärischen Einrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs (Luftverteidigungsradare) wird aktuell einer unabhängigen Studie unterzogen. Daher tritt § 18a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erst in Kraft, sobald diese Studie abgeschlossen ist und eine entsprechende gemeinsame Erklärung des Bundesministeriums der Verteidigung und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wird.

Zu Nummer 6 (Anlage neu zu § 10b Absatz 1 LuftVG)

Die neue Anlage enthält eine Auflistung der Vorhaben im Anwendungsbereich des § 10b Absatz 1 Satz 1 LuftVG. In ihr sind die in Deutschland liegenden Flughäfen aufgelistet, die den nach Artikel 1 Absatz 1 b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 zu berücksichtigenden TEN-V-Kernnetzkorridoren zugeordnet sind. Grundlage der Auflistung sind die am 1. September 2022 im TENtec Map Viewer öffentlich zugänglichen Informationen zu durch Deutschland verlaufenden TEN-V-Kernnetzkorridoren. Mit den im TENtec Map Viewer hinterlegten Informationen kommt die Europäische Kommission der sich aus Artikel 44 Absatz 2 der Verordnung (EU) 1315/2013 vom 11. Dezember 2013 ergebenden Verpflichtung nach, schematische indikative Karten der TEN-V-Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung zu stellen.

Zu Nummer 7

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Artikel 7 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird im Hinblick auf die Einfügung des neuen § 70a des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) entsprechend ergänzt.

Zu Nummer 2 (§ 70a WHG neu)**Zu § 70a WHG neu (Planfeststellungsverfahren bei Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz)**

Der neue § 70a dient der Umsetzung der Verfahrensvorgaben der Richtlinie (EU) 2021/1187 im Hinblick auf Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten, die der Erweiterung bestimmter See- oder Binnenhäfen für den Güterverkehr dienen.

Zu Absatz 1

Nach Satz 1 sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten, die der Erweiterung von See- oder Binnenhäfen für den Güterverkehr nach der neuen Anlage 3 zum WHG dienen, innerhalb von vier Jahren abzuschließen, wenn die geschätzten Gesamtkosten der Erweiterung zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens 300 Mio. Euro überschreiten. Bei solchen Erweiterungen handelt es sich um sog. Sonstige Vorhaben in den Kernnetzkorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187, für die die Vorgaben der Richtlinie ebenfalls gelten. Satz 1 legt zugleich den Anwendungsbereich des gesamten neuen § 70a WHG fest. Mit der Vierjahresfrist nach Satz 1 wird die entsprechende Fristvorgabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 in deutsches Recht umgesetzt. Vom Vierjahreszeitraum nicht erfasst sind diejenigen Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen (Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187).

Der neue § 70a Absatz 1 Satz 1 knüpft an die Durchführung von Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten nach § 68 an, die der Erweiterung bestimmter See- oder Binnenhäfen für den Güterverkehr dienen. Die Vorschrift setzt damit voraus, dass ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 Absatz 2 Satz 1 WHG für einen See- oder Binnenhafen durchgeführt wird, der in Anlage 3 (neu) WHG aufgeführt wird; sie begründet jedoch kein (neues) Erfordernis, ein solches Verfahren durchzuführen. Eine Erweiterung des Begriffes „Gewässerausbau“ ist daher mit der Neuregelung nicht verbunden, d. h. der bisherige räumlich-gegenständliche Bereich des Gewässerausbaus im Sinne von § 67 Absatz 2 WHG bleibt unangetastet. Dementsprechend umfasst der Gewässerausbau nur den Bereich eines Gewässers oder seines Ufers, d. h., insbesondere das Hafenbecken und den wasserseitigen Zufahrtbereich, nicht aber landseitige Infrastruktureinrichtungen wie etwa Straßen- oder Schienenanbindungen oder Lagerhallen (siehe BVerwG, Urteil in der Rechtssache 7 C 10.12 vom 19. Februar 2015 zum Hafen Köln-Godorf). Soweit für See- oder Binnenhäfen nach Anlage 3 Zulassungen nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind, bleibt dieses Erfordernis auch künftig unberührt. Auch sind weiterhin bei Maßnahmen des Gewässerausbaus in Teilen einer Bundeswasserstraße, die in einen nicht vom Bund betriebenen Hafen einbezogen sind, die bisherigen planungsrechtlichen Zuständigkeitsabgrenzungen zwischen Wasserrecht und Bundeswasserstraßengesetz zu beachten. In diesen Teilen der Bundeswasserstraße ist der Verkehrsbezug das Abgrenzungskriterium, wobei maßgeblich auf die Zweckrichtung des Vorhabens abzustellen ist. Soweit es einen schifffahrtsfunktionalen Zusammenhang aufweist und damit eine auf den Verkehrsweg zielende Zweckrichtung hat (z. B. Vertiefung oder Verbreiterung einer Fahrrinne für den durchgängigen Schiffsverkehr), liegt kein Gewässerausbau im Sinne von § 67 Absatz 2 WHG vor. Dient das Vorhaben spezifischen Belangen des Hafens, wie z. B. dem Umschlag, dem Hafenbetrieb, der Sicherheit des Hafenverkehrs, handelt es sich nicht um einen verkehrlichen Ausbau einer Bundeswasserstraße. Fördert das Vorhaben mehrere Zwecke, ist für die Zuständigkeit und das anzuwendende Verfahren darauf abzustellen, ob der Gewässerausbau überwiegend im Wasserwirtschafts- oder überwiegend im Verkehrsinteresse erfolgt.

Die Regelung zum Fristbeginn in Absatz 1 Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Die Vorschrift in Satz 3 betreffend den Vorrangstatus der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach Absatz 1 Satz 1 dient der Umsetzung von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Behörden haben bei der Anwendung dieses Bearbeitungsvorrangs nach Satz 4 das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten. Insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze wird vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Energiekrise wie in § 2 EEG und § 1 NABEG nicht nur das überragende öffentliche Interesse

festgeschrieben, sondern ist auch ein beschleunigter Ausbau prioritär. Diese Vorhaben dürfen deshalb nicht zurückgestellt werden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 dient der Umsetzung der Regelungen über die „benannte Behörde“ in Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Nach Satz 1 werden das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren sowie alle sonstigen Zulassungsverfahren, die für die Erweiterung des See- oder Binnenhafens nach Bundes- oder Landesrecht erforderlich sind, auf Antrag des Vorhabenträgers über eine sog. Einheitliche Stelle abgewickelt. Damit sind die §§ 71a bis 71e des Verwaltungsverfahrensgesetzes des jeweiligen Landes anwendbar. Satz 1 entspricht § 11a Absatz 2 WHG. Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 3 und 7 Satz 1 Buchstabe d) der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Regelung entspricht § 11a Absatz 3 Satz 3 WHG.

Zu Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 7 Satz 1 Buchstabe d) und Artikel 6 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 7 Satz 1 Buchstabe d) und Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Die Erstellung einer ausführlichen Antragsübersicht für den Vorhabenträger durch die zuständige Behörde (Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187) ist nicht erforderlich. Es wird insoweit auf § 25 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) sowie ggf. einschlägige Planfeststellungsrichtlinien verwiesen. Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 6 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187. Dass die ablehnende Entscheidung zu begründen ist, ergibt sich aus § 39 VwVfG.

Zu Absatz 4

Absatz 4 setzt Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 um. Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde entscheidet die zuständige oberste Landesbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen über die Gewährung einer beantragten Fristverlängerung (Satz 1). Nach Satz 2 sind im Antrag die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine Fristverlängerung kann unter denselben Bedingungen höchstens zwei Mal gewährt werden (Satz 3).

Zu Absatz 5

Absatz 5 enthält eine Übergangsvorschrift und stellt entsprechend Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 klar, dass die Absätze 1 bis 4 keine Anwendung auf Vorhaben finden, deren Planunterlagen vor Ablauf des 10. August 2023 eingereicht wurden.

Zu Absatz 6

Absatz 6 dient dazu, die Erfüllung der Berichtspflicht nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187 gegenüber der Europäischen Kommission vorzubereiten und sieht durch Verweis auf § 10c des Luftverkehrsgesetzes zu diesem Zweck vor, dass die Planfeststellungsbehörden dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich Angaben zu laufenden und abgeschlossenen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten nach Absatz 1 Satz 1 mitzuteilen haben.

Zu Absatz 7

Nach landesrechtlichen Vorschriften ist in einigen Ländern für die Errichtung oder die Änderung von Häfen ein Planfeststellungsverfahren oder ein Genehmigungsverfahren durchzuführen. Da in diesen Fällen das landesrechtlich geregelte Zulassungsverfahren für Häfen in räumlich-gegenständlicher Hinsicht weiter greift als das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Gewässerausbauten nach § 68 WHG, entfällt letzteres. Dem entsprechend finden nach Absatz 7 die Absätze 1 bis 6 keine Anwendung, wenn für die Erweiterung eines See- oder Binnenhafens für den Güterverkehr anstelle eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens nach § 68 Absatz 1 WHG nach landesrechtlichen Vorschriften ein anderes Zulassungsverfahren durchzuführen ist.

Zu Nummer 3

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Nummer 4 (zu Anlage 3)

Die neue Anlage 3 enthält die Liste der nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187 zu berücksichtigenden See- und Binnenhäfen für den Güterverkehr, entsprechend den im Anhang Teil III der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38) beschriebenen Kernnetzkorridoren sowie der Auflistung der See- und Binnenhäfen des Kernnetzes in Anhang II Nummer 2 der Verordnung (EU) 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1). Grundlage der Auflistung sind die am 14.03.2023 im TENtec Map Viewer öffentlich zugänglichen Informationen zu durch Deutschland verlaufenden TEN-V Kernnetzkorridoren. Mit den im TENtec Map Viewer hinterlegten Informationen kommt die Europäische Kommission der sich aus Artikel 44 Absatz 2 der Verordnung (EU) 1315/2013 ergebenden Verpflichtung nach, schematische indikative Karten der TEN-V Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung zu stellen.

Zu Artikel 8 (Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)**Zu Nummer 1****Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnung.

Zu Buchstabe b

Der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sind gesetzlich die Ausführung öffentlicher und auch hoheitlicher Aufgaben zugewiesen worden. Im Rechtsverkehr kann das Führen des Siegels den Verwaltungsaufwand für die notwendige Legitimation von Erklärungen und Entscheidungen, die die Gesellschaft für den Bund abzugeben bzw. zu treffen hat, erheblich reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, der Gesellschaft gesetzlich den Status einer siegelführenden Stelle zuzuweisen. Um den damit verbundenen Anforderungen an einen pflichtgemäßen Umgang mit dem Siegel gerecht zu werden, sind Richtlinien vorzusehen, die im Rahmen der Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes für die Gesellschaft verbindlich werden.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnungen.

Zu Artikel 9 (Änderung des Investitionsgesetzes Kohleregionen)**Zu Nummer 1**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung infolge der Änderung von § 17e Absatz 2 und 3 FStrG und von § 18e Absätze 2 bis 5 AEG. Die bisherigen Verweise auf das FStrG und auf das AEG sind anzupassen. Durch den Verweis auf § 17e FStrG und § 18e AEG insgesamt kommt nun deutlicher als zuvor zum Ausdruck, dass auch die Klagebegründungsfrist nach § 17e Absatz 3 FStrG und § 18e Absatz 3 (neu) AEG gilt.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnungen.

Zu Artikel 10 (Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Die Inhaltsangabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist als Folgeänderung an die neu eingefügten §§ 14c und 14d UVPG anzupassen.

Zu Nummer 2 (§§ 14c und 14d UVPG neu)**Zu § 14c UVPG neu (Ersatzneubauten mit baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau)**

Der neu eingefügte § 14c UVPG schafft als Sonderregelung zu § 9 Verfahrensvereinfachungen für die erhaltungsbedingte Erneuerung von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die mit einer baulichen Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau der jeweiligen Strecke verbunden werden. Sie gilt nur für Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks und nicht für Maßnahmen zur Änderung eines kompletten Streckenabschnitts. Die Maßnahmen sind zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung nicht auf die Steigerung des Verkehrs ausgerichtet, sondern auf die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs der Infrastruktur. Die Vorwegnahme des zukünftigen Ausbaus (beispielsweise die Erweiterung eines Brückenbauwerks um zwei Fahrstreifen) erfolgt aus rein wirtschaftlichen Gründen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit können zusätzlich auf einer Ersatzbrücke gebaute Fahrstreifen ohnehin erst dann freigegeben werden, wenn auch die sich anschließenden Streckenbereiche ausgebaut sind.

Auf Grundlage dieser Sonderregelung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich, wenn der Bauwerkszustand eine vorgezogene erhaltungsbedingte Erneuerung erfordert. Die erhaltungsbedingte Erneuerung bedarf als Unterhaltungsmaßnahme keiner Umweltverträglichkeitsprüfung (BverwG, Urt. V. 11.08.2016, 7 A 1.15, Leitsatz 1 und Rn. 34). Von der erhaltungsbedingten Erneuerung ist auch die Anpassung des Bauwerks an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- und Verkehrsbedürfnisse erfasst, die Bestandteil der Unterhaltungsmaßnahme und keine bauliche Änderung sind (vgl. BT-Drs. 19/15626, S. 11). Die Planung und die Durchführung dieser Maßnahmen werden damit beschleunigt, ohne das materielle Schutzniveau für Natur und Umwelt abzusenken. Durch die beschleunigte Erneuerung von Brücken mit einer geringen Restnutzungsdauer soll vermieden werden, dass Streckenabschnitte der Bundesfernstraßen wegen eines unzureichenden Bauwerkszustands über längere Zeiträume vollständig gesperrt werden müssen. Die vollständige Sperrung von Autobahnabschnitten hat gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen zur Folge und kann in der betroffenen Region mit wirtschaftlichen und sozialen Nachteilen verbunden sein. Im Bereich der Umleitungsstrecken sind die Anwohner regelmäßig erheblichen Belästigungen durch gestiegenen Verkehrslärm sowie zusätzliche Luftschadstoffe und damit gesundheitlichen Risiken ausgesetzt. Zudem werden durch den gestörten Verkehrsfluss höhere CO₂-Emissionen verursacht.

Mit dem vorgezogenen Ausbau des Brückenbauwerks wird die Entscheidung über den später geplanten Ausbau der Strecke nicht vorweggenommen. Diese Entscheidung ist in einem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu treffen, welches die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. einer Vorprüfung im Einzelfall beinhaltet, in der u. a. die verkehrsbedingten Umwelteinwirkungen durch die kapazitätserhöhende Wirkung des Gesamtvorhabens ermittelt und bewertet werden.

§ 14c Absatz 1 Satz 1 UVPG bestimmt, dass für unselbstständige Teile von Ausbaumaßnahmen von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen, soweit deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung von Brückenbauwerken erforderlich ist, keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Absatz 1 Satz 2 definiert den Begriff der unselbstständigen Teile von Ausbaumaßnahmen im Sinne von Satz 1. Dies sind vorgezogene Abschnitte des Streckenausbaus, welche für sich genommen – also ohne den Ausbau der anschließenden Streckenabschnitte – keine verkehrlichen Kapazitätserweiterungen bewirken und somit einen Anstieg der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke nicht erwarten lassen.

Die Durchführung vorgezogener Ausbaumaßnahmen, die eine Länge von 1 500 Meter nicht überschreiten, sind nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Umweltauswirkungen, die auf die kapazitätserhöhende Wirkung des Ausbaus zurückzuführen sind, entstehen erst nach der Verkehrsfreigabe des ausgebauten Streckenabschnitts. Die mit dem vorgezogenen Ausbau des Brückenbauwerks verbundenen verkehrsmengenunabhängigen zusätzlichen Umweltauswirkungen sind als gering zu bewerten. Maßgeblich sind die über eine erhaltungsbedingte Erneuerung hinausgehenden – also nur durch den Ausbau bedingten – Umweltauswirkungen. In dieser Hinsicht ist nur in geringem Maße mit zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen zu rechnen. Dies betrifft zum einen die baubedingten Flächeninanspruchnahmen (Baufeldfreimachungen, Zuwege), als auch die Flächeninanspruchnahmen durch das Brückenbauwerk selbst. Dies wird durch die Einschränkung auf eine durchgehende Länge von 1 500 Meter sichergestellt. Die Erweiterung um zusätzliche Fahrstreifen einschließlich u. U. notwendiger Anpassung von Ein- und Ausfädelungstreifen dürfen demnach eine Länge von 1 500 Meter nicht überschreiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der Trasse keine Vollversiegelung erfolgt. Lediglich die Brückenpfeiler

sind zu versetzen bzw. zu verbreitern. Auch eventuell zusätzliche Barrierewirkungen durch die Verbreiterung des Brückenbauwerks wären als gering einzustufen.

Mit Absatz 2 wird sichergestellt, dass in Fällen des Absatzes 1, in denen ein Natura 2000-Gebiet betroffen sein kann, eine Vorprüfung im Einzelfall durchgeführt wird, da in diesen Fällen erhebliche Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können.

Zu § 14d UVPG neu (Bau von Radwegen an Bundesstraßen)

Mit dem neuen § 14d UVPG wird im Einklang mit Artikel 4 Absatz 2b der UVP-Richtlinie und den Auswahlkriterien des Anhangs III der UVP-Richtlinie ein längenbezogener Schwellenwert festgelegt, bei dessen Unterschreitung einzelne Vorhaben nicht UVP-pflichtig sind. Die EU-Mitgliedstaaten haben insofern einen Ermessensspielraum bei der Festlegung von Projektarten, die einer Prüfung zu unterziehen sind bzw. bei der Festlegung der anzuwendenden Kriterien und/oder Schwellenwerte. Dieser Spielraum wird durch Artikel 2 Absatz 1 der UVP-Richtlinie begrenzt, der festlegt, dass Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen zu unterziehen sind. Durch den Bau oder die Erweiterung von straßenbegleitenden (unselbständigen) Radwegen ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt indessen nicht zu rechnen. Zu berücksichtigen sind insofern der gegenüber sonstigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geringere Ausbauumfang, das Fehlen betriebsbedingter Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen sowie die positiven Umwelteffekte von Trassenbündelungen bei der Anlage von Radwegen neben vorhandenen Straßen.

Zu Nummer 3

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen aufgrund der geänderten Ministeriumsbezeichnungen.

Zu Artikel 11 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (NKR-Nr. 6612)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Zeitaufwand (Entlastung):	- Rund 2.500 Stunden
Einmaliger Zeitaufwand:	Keine Auswirkungen
Jährliche Sachkosten (Entlastung):	- Rund 21.000 Euro
Einmalige Sachkosten:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	- Rund 1,6 Mio. Euro
davon aus Bürokratiekosten (Entlastung):	- Rund 1,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	- Rund 2,4 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand (Entlastung):	- Rund 1,3 Mio. Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	- Rund 260.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
'One in one out'-Regel	Im Sinne der 'One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von rund 1,6 Mio. Euro dar.
Weitere Kosten (Gebühren)	Die Planungsträger werden mit Gebühren belastet. Die Höhe der Gebühren wird durch nachfolgende Rechtsverordnungen bestimmt und dort ausgewiesen.

Digitaltauglichkeit	<p>Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und die Ergebnisse des Digitalchecks nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Der NKR macht hinsichtlich der Digitalisierung in dieser Stellungnahme weitergehende Vorschläge (siehe hierzu III.2 und III.5).</p>
<p>Evaluierung</p> <p>Ziel:</p> <p>Kriterien/Indikatoren:</p> <p>Datengrundlage:</p>	<p>Die Neuregelung (Artikel 1, 3 und 5 bis 10) wird acht Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.</p> <p>Die Regelungen in Artikel 2 und 4 werden fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.</p> <p>Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dauer der Genehmigungsprozesse vor und nach Inkrafttreten der Regelung (quantitativ) • Erfahrungen (qualitativ) <p>Erhebungen durch Genehmigungsbehörden und Vorhabenträger</p>
Nutzen des Vorhabens	<p>Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Modernisierung der Verkehrswege • Schnellere Realisierung von Vorhaben • Bürokratieabbau • Effizientere Verwaltung
<p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p> <p>Der NKR begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung das Thema der Genehmigungsbeschleunigung nun anpackt und dabei Instrumente des LNG-Beschleunigungsgesetzes auf andere Genehmigungsprozesse anwendet. Der NKR betrachtet das vorliegende Regelungsvorhaben dabei als ersten Schritt und macht in dieser Stellungnahme konkrete Vorschläge für den weiteren Prozess.</p> <p>Das aktuelle Regelungsvorhaben wurde mit einer Frist von nur wenigen Tagen übermittelt. Der NKR kritisiert dies umso mehr, als die für dieses Vorhaben besonders erwünschten Erkenntnisse aus der Vollzugspraxis nicht einfließen konnten.</p>	

II Regelungsvorhaben

Durch das Gesetz sollen Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich beschleunigt werden. Hierzu werden Regelungen aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz auf den Verkehrsbereich angewendet. Dabei wird unter anderem geregelt, dass die Realisierung besonders wichtiger

Vorhaben im Bereich der Fernstraßen und der Eisenbahnen im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

Des Weiteren sehen die Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes Regelungen zu der Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, zu der Ausweitung von Duldungspflichten sowie zu einer frühzeitigen vorzeitigen Besitzeinweisung vor.

Darüber hinaus enthält der Entwurf Erleichterungen für den Ersatzneubau von Brücken und für den Bau von Windenergieanlagen entlang von Bundesfernstraßen sowie bei straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen. Zudem wird die Richtlinie (EU) 2021/1187 umgesetzt. Dabei wird eine Frist von vier Jahren für das Genehmigungsverfahren eingefügt und im Bundesfernstraßengesetz, im Allgemeinen Eisenbahngesetz, im Bundeswasserstraßengesetz, im Luftverkehrsgesetz und im Wasserhaushaltsgesetz umgesetzt.

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Durch die digitale Durchführung der Erörterungstermine entfallen **pro Jahr** nachvollziehbar **Zeitaufwand** von rund **2.500 Stunden** und **Sachaufwand** von rund **21.000 Euro**.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben **entlastet die Wirtschaft** nach Darstellung des Ressorts **jährlich** um rund **1,6 Mio. Euro**. Dabei **sinken die Bürokratiekosten** um rund **1,5 Mio. Euro**. Die Entlastung resultiert aus den folgenden Vorgaben:

- Digitale Erörterungstermine

Auch bei der Wirtschaft entfallen aufgrund der Erörterung in digitaler Form Wegezeiten- und Wegesachkosten. Die **Entlastung** schätzt das BMDV nachvollziehbar auf rund **50.000 Euro p.a.**

- Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Künftig kann ein Vorhaben auch bei einer Änderung der prognostizierten Verkehrslage nach Bekanntmachung und Auslegung - vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmvorsorge - zu Ende geführt werden. Dadurch können wiederholende Planungsschleifen vermieden werden, woraus nachvollziehbar eine **Entlastung an Erfüllungsaufwand** von rund **1,3 Mio. Euro p.a.** resultiert.

- Digitale Einreichung der Pläne für Schienenprojekte

Dadurch, dass die Anhörungsbehörden die Vorgabenträger verpflichten können, Pläne für Schienenprojekte in einem elektronischen Format einzureichen, können nachvollziehbar Druckkosten in Höhe von rund **180.000 Euro p.a. eingespart** werden.

Verwaltung

Das Ressort schätzt eine **jährliche Entlastung** in Höhe von **rund 2,7 Mio. Euro**. Dabei werden die **Länder jährlich** um **260.000 Euro** und der **Bund jährlich** um **2,4 Mio. Euro entlastet**. Zudem wird die **Bundesverwaltung einmalig** um rund **1,3 Mio. Euro entlastet**. Die Entlastungen resultieren aus den folgenden Vorgaben:

- Entfall von Genehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung bei Ersatzneubauten der Bundesfernstraßen

Ersatzneubauten von Brückenbauwerken werden unter bestimmten Voraussetzungen von dem Erfordernis der Durchführung einer UVP freigestellt. Das BMDV ermittelt nachvollziehbar eine **jährliche Entlastung an Erfüllungsaufwand von rund 300.000 Euro auf Bundes- und 55.000 Euro auf Landesebene**.

Des Weiteren **entfällt** bei der Autobahn GmbH des Bundes nachvollziehbar **Erfüllungsaufwand** für die Erstellung der benötigten Unterlagen in Höhe von rund **1,6 Mio. Euro p.a.**

- Abwicklung des Grunderwerbs und Einführung Dienstsiegel für die Autobahn GmbH des Bundes

Da für die Autobahn GmbH des Bundes die Befugnis vorgesehen ist, künftig ein eigenes Dienstsiegel zu führen, sind für den Wechsel des Trägers der Straßenbaulast künftig keine notariellen Beglaubigungen mehr notwendig. Dadurch ergibt sich nachvollziehbar eine **einmalige Entlastung** in Höhe von rund **1,3 Mio. Euro**.

Für die Anschaffung von Stempeln und die Beschaffung, Verteilung und Beantragung der Nutzungsgenehmigung entsteht nachvollziehbar Umstellungsaufwand von rund 5.000 Euro.

- Gebührenerhebung für anbaurechtliche Verfahren

Durch die neu geschaffene Möglichkeit zur Erhebung von Gebühren für die Erteilung anbaurechtlicher Befreiungen und Genehmigungen entsteht nachvollziehbar Erfüllungsaufwand von rund **90.000 Euro p.a.**

- Regelung zur Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bei bestimmten ländergrenzenüberschreitenden Vorhaben

Der **Erfüllungsaufwand** beim Fernstraßen-Bundesamt **verringert** sich nachvollziehbar um **37.000 Euro p.a.**, da nur ein statt zwei Genehmigungsverfahren durchzuführen sind. Für die **Verwaltung auf Landesebene** geht das Ressort nachvollziehbar von einer **Entlastung an Erfüllungsaufwand** von rund **34.000 p.a.** aus.

- Digitale Einreichung der Pläne bei Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen

Auch bei öffentlichen Vorhabenträgern stellt sich eine **Entlastung** durch die digitale Einreichung der Planungsunterlagen ein, welche das BMDV nachvollziehbar mit rund **290.000 Euro** beziffert.

- Elektronische Zugänglichmachung des Plans und Unterlagen zur UVP

Künftig können Verkehrsträger den Plan und die Unterlagen zur UVP elektronisch zugänglich machen, wodurch die Auslegung in Papierform entfällt. Das Ressort geht für die **Bundesverwaltung** nachvollziehbar von einer **Entlastung an Erfüllungsaufwand** von rund **210.000 Euro** und für die Verwaltung auf **Landesebene** von einer **Entlastung** von rund **40.000 Euro p.a.** aus. Für die **Kommunen verringert** sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** nachvollziehbar um rund **130.000 Euro p.a.**

- Erörterung in digitaler Form

Die Anhörungsbehörde kann die Erörterung ganz oder teilweise digital durchführen, woraus nachvollziehbar eine **Entlastung an Erfüllungsaufwand** von **34.000 Euro p.a.** resultiert.

- Berichtspflichten

Es werden Berichtspflichten der zuständigen Behörde an das BMDV vorgesehen. Den damit verbundenen **zusätzlichen Erfüllungsaufwand** schätzt das Ressort nachvollziehbar auf rund **4.000 Euro p.a.** für den **Bund** und auf **3.500 Euro p.a.** für die **Länder**.

III.2 Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Bei der gesamtgesellschaftlichen Herausforderung der Modernisierung Deutschlands spielt die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren eine zentrale Rolle. Insofern begrüßt der Nationale Normenkontrollrat (NKR) den Gesetzentwurf ausdrücklich, bedauert jedoch, dass darin weitergehende Vorschläge von Verbänden und NKR nicht enthalten sind:

- **Digitalisierung als wesentlichen Beschleunigungshebel stärker nutzen** (Standardisierung, digitale Kollaborationsplattformen, Dokumente in digital durchsuchbarer Form)
- **Verstärkt externe Projektmanager einsetzen** (zur Abwendung von Verzögerung wegen Personalmangel, vgl. NKR 2021: „Deutschland ist, denkt und handelt zu kompliziert. Was jetzt getan werden muss, um Staat und Verwaltung zukunftsfest zu machen.“⁶ und Koalitionsvertrag für die LP 20)
- **Datenbasis für informiertes politisches Handeln schaffen** (vgl. NKR 2019: „Möglichkeiten zur Beschleunigung verwaltungsgerichtlicher Verfahren über Vorhaben zur Errichtung von Infrastruktureinrichtungen und Industrieanlagen“. Seite 141 ff.,)⁷

III.3 Weitere Kosten

Die Planungsträger werden mit Gebühren belastet. Die Höhe der Gebühren wird durch nachfolgende Rechtsverordnungen bestimmt und dort ausgewiesen.

III.4 Evaluierung

Für die Artikel 1, 3 und 5 bis 10 erfolgt eine Evaluierung acht Jahre und für die Artikel 2 und 4 fünf Jahre nach Inkrafttreten. Dabei soll untersucht werden, ob und inwieweit die angestrebte Beschleunigung von Genehmigungsverfahren erreicht wurde (**Ziel**). Dazu sollen die Dauer der Genehmigungsprozesse vor und nach Inkrafttreten der Regelung gegenübergestellt sowie Erfahrungsberichte herangezogen werden (**Kriterien**). Hierzu sind Erhebungen bei Genehmigungsbehörden sowie Vorhabenträgern durchzuführen (**Datengrundlage**).

III.5 Digitalcheck

Das Ressort hat die Möglichkeiten zum digitalen Vollzug (Digitaltauglichkeit) geprüft und einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt:

⁶ Online abrufbar unter: https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/SharedDocs/Downloads/DE/Positionspapiere/2021-09-deutschland-ist-zu-kompliziert.pdf?__blob=publicationFile&v=11.

⁷ Online abrufbar unter https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/DE/veroeffentlichungen/gutachten/_documents/moeglichkeiten-zur-beschleunigung.html.

- Der Vollzugsprozess wurde bei der Erarbeitung des Regelungsvorhabens nicht visuell dargestellt.
- Bedürfnisse der Betroffenen wurden berücksichtigt
- Fachexpertise wurde zu Rate gezogen
- Die Regelung schafft Voraussetzungen für digitale Kommunikation
- Die Regelung schafft Voraussetzung für eine Wiederverwendung von Daten und Standards
- Die Regelung schafft Voraussetzungen für eine Gewährleistung von Datenschutz und Informationssicherheit
- Das Vorhaben enthält klare Regelungen für eine digitale Ausführung
- Das Regelungsvorhaben ermöglicht eine Automatisierung von Prozessen

Der NKR weist auf folgende Aspekte der Digitaltauglichkeit hin:

Das Regelungsvorhaben zeigt, dass das Ressort die **Digitalisierung als notwendige Bedingung für die Realisierung weitgehender Beschleunigungseffekte** erkennt.

Neben der Möglichkeit der digitalen Einreichung von Plänen und Stellungnahmen sieht der NKR jedoch den Bedarf der Standardisierung hinsichtlich der genutzten elektronischen Formate und Wege des Informationsaustauschs. Der Regelungsentwurf sieht vor, dass diese von den Anhörungs-/ Planfeststellungsbehörden vorgegeben werden soll. Eine Voraussetzung für die Wiederverwendung von Standards ist, dass diese erarbeitet werden und deren Verwendung verbindlich ist. Die Rückmeldungen der Verbändebeteiligung unterstreichen die Notwendigkeit der Standardisierung. Zur Standardkonformität gehören dabei auch Anforderungen an Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit insbesondere mit Blick auf Kartenmaterial und Pläne. Der NKR empfiehlt, dass das Ressort zeitnah eine visuelle Darstellung des Vollzugs nachholt, um das beschriebene Standardisierungspotenzial konkret zu identifizieren und gewinnbringend zu heben.

IV Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Der NKR begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung das Thema der Genehmigungsbeschleunigung nun anpackt und dabei Instrumente des LNG-Beschleunigungsgesetzes auf andere Genehmigungsprozesse anwendet. Der NKR betrachtet das vorliegende Regelungsvorhaben dabei als ersten Schritt und macht in dieser Stellungnahme konkrete Vorschläge für den weiteren Prozess.

Das aktuelle Regelungsvorhaben wurde mit einer Frist von nur wenigen Tagen übermittelt. Der NKR kritisiert dies umso mehr, als die für dieses Vorhaben besonders erwünschten Erkenntnisse aus der Vollzugspraxis nicht einfließen konnten.

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme Bundesrat

Der Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a Satz 2 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 9 Absatz 2a Satz 2 das Wort „Werktagen“ durch das Wort „Arbeitstagen“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach allgemeiner Rechtsauffassung sind mit Werktagen alle Tage einer Woche mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen gemeint, also auch Samstage. Die Straßenbaubehörden, die über die Zustimmung nach § 9 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz zu entscheiden haben, sind üblicherweise samstags nicht besetzt. Die mit zehn Tagen ohnehin sehr knappe Frist zur Mitteilung der Unvollständigkeit der Anträge würde daher tatsächlich in der Regel nur acht Arbeitstage umfassen. Das wird für die Prüfung der Anträge als zu kurz erachtet. In der Folge würde das bedeuten, dass eine Vielzahl von unzureichenden Anträgen als vollständig gelten würden und im Genehmigungsverfahren zeitintensiv nachgesteuert werden müsste, um die Zustimmungsfiktion zu vermeiden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a und Absatz 2b FStrG)

- a) Zum Absatz 2a ist anzumerken, dass die vorgesehenen Fristen mit den im BImSchG vorgesehenen Entscheidungsfristen kollidieren können.
- b) Zum Absatz 2b ist anzumerken, dass nicht alle Windenergieanlagen immissionsschutzrechtlich zu genehmigen sind. Nur Anlagen zur Nutzung von Windenergie mit einer Gesamthöhe von mehr als 50 Metern (Nummer 1.6 des Anhangs 1 der 4. BImSchV). Hier dürfte für die nicht immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen eine Regelungslücke entstehen, da nach Satz 1 alle Windenergieanlagen ausgenommen sind, aber die Sätze 2 und 3 sich nur auf genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG zu beziehen scheinen. Des Weiteren könnte Satz 3 besser formuliert werden, so dass die Einhaltung der Anforderungen durch die Anlage als Genehmigungsvoraussetzung deutlich wird, also als einzuhaltende öffentlich-rechtliche Vorschrift gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 2 BImSchG. Die am Anfang von Satz 3 aktuell vorgesehene Formulierung „Dabei“ könnte auch so interpretiert werden, dass die Beachtung sich nur auf die Beteiligung (also die abzugebende Stellungnahme) bezieht.
- c) Zusätzlich ist anzumerken, dass mit der Gesetzesänderung die Verantwortung für die abschließende Entscheidung in Bezug auf das FStrG allein in die Genehmigungsbehörden verlagert wird.
- d) Schwer nachvollziehbar ist, warum – das nachfolgende Beispiel ist stark vereinfacht dargestellt – für eine Anlage an einer Bundesautobahn mit zum Beispiel nur 51 Meter Gesamthöhe mit einem Abstand des Mastes von 99 Meter vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn eine Zustimmung erforderlich sein soll, bei einer 250 Meter hohen Anlage mit einem Abstand des Mastes von 101 Meter hingegen nicht, denn die kleinere Anlage kann im Gegensatz zur großen beim Umkippen nicht auf die Fahrbahn fallen und die Rotorblätter der großen Anlage könnten weiter in die Anbaubeschränkungszone hineinragen als die der kleinen Anlage.

Begründung zu Buchstabe b:

Beispielsweise wird in § 9 Absatz 3a FStrG deutlich herausgestellt, dass sich die Beachtung der Belange nach Absatz 3 auf die Baugenehmigung bezieht. Die Begründung des Gesetzentwurfes zu Artikel 1 Nummer 3 (sinngemäß: „Satz 3 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 3 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbaubabsichten oder Straßenbaugestaltung) zu beachten sind.“) stützt die These, dass die Berücksichtigung sich nur auf die Beteiligung bezieht, nicht aber auf eine einzuhaltende Genehmigungsanforderung. Wenn dies aber nur in der Beteiligung beziehungsweise Stellungnahme eine Rolle spielen soll, aber keine feste Anforderung an die Anlage darstellt, dann dürfte zum einen eine Forderung in der Genehmigung beziehungsweise Versagung aus diesen Gründen rechtswidrig sein und zum anderen unnötiger Verwaltungsaufwand für die Behörden und Ämter entstehen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a,
Artikel 3 Nummer 6 und
Artikel 10 Nummer 2 (§ 17 Absatz 1 Satz 1 bis 3 FStrG,
§ 20a Absatz 1 AEG und
§ 14c und d UVPG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Bundesrat bittet, eine Übertragung der vorgeschlagenen Regelungen zur Genehmigungsfreistellung im Straßenbereich auch auf den Bereich der Eisenbahnen zu prüfen. Auch hier kann es im Zuge von Ersatzneubauten von Brücken aus rein wirtschaftlichen Gründen sinnvoll sein, räumlich begrenzte un-selbstständige Teile späterer Ausbaumaßnahmen vorgezogen durchzuführen. Denkbar wäre es zum Beispiel, den Bereich um die zu ersetzende Brücke und diese selber bereits vorgezogen für die in späteren Ausbaumaßnahmen vorgesehene höhere Geschwindigkeiten im gesamten Streckenabschnitt auszubauen. Solche Regelungen für den Verkehrsträger Schiene könnten hinter § 18 Absatz 1 Satz 5 AEG beziehungsweise im UVPG bei den §§ 14 c, d angeordnet werden.
- b) In Artikel 3 Nummer 6 ist in § 20a Absatz 1 das Wort „sollen“ durch das Wort „müssen“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist sinnvoll, den Wortlaut von Artikel 7 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2021/1187 anstatt des hiesigen Vorschlages zu verwenden. Dort ist außerdem geschrieben, dass die Mitgliedstaaten das „sicherstellen“ müssen. Mit dem „weichen“ Wort „sollen“ wird dem Anliegen des europäischen Gesetzgebers nicht ausreichend genüge getan. Denn dort gibt es ein Abstimmungsgebot und keine Abstimmungsempfehlung.

4. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – FStrG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist § 17i Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind nach den Wörtern „und Verbraucherschutz“ die Wörter „und den jeweiligen betroffenen Ländern“ einzufügen sowie die Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ zu streichen.
- b) Folgender Satz ist anzufügen:
„Bei Vorhaben an Bundesstraßen ist die Zustimmung der Länder erforderlich.“

Begründung:

Mit dem Koalitionsausschuss am 28. März 2023 wurde im „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vereinbart, dass die Festschreibung der einzelnen Engpassbeseitigungsmaßnahmen „im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Land“ erfolgt. Die Gesetzesänderungen sind deshalb so anzupassen, dass das Einvernehmen der betroffenen Länder beziehungsweise im Bereich der Auftragsverwaltung die Zustimmung des Bundesrates erforderlich wird.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Änderung des § 17i Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz ist mit § 80 Absatz 2 GG nicht vereinbar. Gemäß § 80 Absatz 2 GG bedürfen Rechtsverordnungen auf Grund von Bundesgesetzen, die von den Ländern im Auftrag des Bundes oder als eigene Angelegenheit ausgeführt werden, der Zustimmung des Bundesrates. Die Bundesfernstraßen werden gemäß § 1 Absatz 2 Fernstraßengesetz eingeteilt in Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten. Gemäß Artikel 90 Absatz 2 GG ist der Bund für die Autobahnen zuständig. Im Übrigen ist die Verwaltung der Bundesfernstraßen gemäß Artikel 90 Absatz 3 GG Auftragsverwaltung der Länder.

5. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 3 Satz 1,
Satz 2 FStrG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist § 17i Absatz 3 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringende Informationen und Unterlagen zu erteilen.“

b) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Weist das Vorhaben bei Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Planfeststellung oder Plangenehmigung spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.“

Begründung:

Die in der Gesetzesbegründung als Grundlage des bisherigen Absatz 3 genannten Regelungen der Artikel 4 Absatz 7 und 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. Juli 2021 beziehen sich auf unterschiedliche Verfahrenszeitpunkte und Inhalte, die hier durch die Verwendung des Begriffs „Antrag“ in beiden Sätzen des Absatzes 3 scheinbar verknüpft werden, obwohl hier unterschiedliche Anträge gemeint sind.

Die Streichung der Begriffe „sämtliche“ und „Stellungnahmen“ in Satz 1 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Planfeststellungsbehörde vor Antragsstellung ohne Planunterlagen nicht abschließend beurteilen kann, welche Unterlagen im Detail vorzulegen sind, da häufig erst im Anhörungsverfahren vorher nicht absehbare Konflikte erkennbar werden. Verbindliche und abschließende Festlegungen hinsichtlich der vorzulegenden Unterlagen sind vor Beginn des Genehmigungsverfahrens nicht möglich. Die Regelung entspricht nunmehr der Zielrichtung des Artikels 4 Absatz 7 Satz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2021/1187, der ebenfalls von einem Antrag des Vorhabenträgers auf eine „Orientierungshilfe“ spricht.

Durch die Ergänzung des Satzes 2 um den bereits in § 17i Absatz 1 verwendeten Verweis auf § 73 Absatz 1 VwVfG wird verdeutlicht, dass hier ein anderer Antrag gemeint ist und dass die Erläuterungen bezüglich der vorzulegenden Unterlagen vor Beginn des Verfahrens erfolgen sollen.

6. Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 Absatz 14 und 15,
Absatz 16 – neu – FStrG)

Artikel 1 Nummer 11 ist wie folgt zu fassen:

„11. Dem § 24 werden folgende Absätze 14 bis 16 angefügt:

„(14) Abweichend ... < weiter wie Regierungsvorlage >.

(15) § 3 Absatz 1 Satz 4 ... < weiter wie Regierungsvorlage >.

(16) Vor dem ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes

in der vor dem ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weitergeführt.“ ‘

Begründung:

Die Aufnahme einer Übergangsregelung dient der Klarstellung bezüglich laufender Verfahren.

7. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 1 Satz 4a – neu – und Absatz 2 Satz 10 AEG)

Artikel 3 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Satz 4 folgender Satz eingefügt:

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

b) Absatz 2 Satz 10 ... < weiter wie Regierungsvorlage Nummer 2 >.’

Begründung:

Die im Gesetzentwurf enthaltene Regelung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (neuer Satz 3 in § 3 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz) für den Bereich des Verkehrsträgers Straße kann auch für den Verkehrsträger Schiene fruchtbar gemacht werden. Denn auch dort sollte eine Nutzung von Flächenpotentialen im Bereich der Bahnanlagen für den Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere für Photovoltaikanlagen, möglich sein. Natürlich haben Sicherheit und Leichtigkeit des Schienenverkehrs auch hier Vorrang, solche Anlagen dürfen damit die Eisenbahnbetriebssicherheit nicht schwächen.

Eine Flankierung dieser Soll-Vorschrift wäre durch Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung nach § 18 Absatz 1a AEG sinnvoll.

8. Zu Artikel 3 Nummer 1a – neu –, Artikel 10 Nummer 1a – neu – und Nummer 4 – neu – (§ 18 Absatz 1a AEG und § 14a sowie Anlage 1 UVPg)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) In Artikel 3 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

1a. § 18 Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung notwendigen Energieanlagen,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,

3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
8. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter,
9. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
10. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
11. Änderungen von Bahnstromleitungen,
12. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
13. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
14. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 14 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 14 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben im Übrigen unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Träger eines Vorhabens im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 vor dessen Durchführung durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

b) Artikel 10 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Nummer 1 ist folgende Nummer einzufügen:

„1a. § 14a wird wie folgt gefasst:

„§ 14a

Besondere Vorhaben zur Modernisierung
und Digitalisierung von Schienenwegen

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf die Änderung eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 der Anlage 1, soweit sie lediglich aus den folgenden Vorhaben besteht:

1. der Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. den im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere der Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung oder Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und -unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. der technischen Sicherung oder der Erneuerung eines Bahnübergangs,
5. der Erneuerung und Änderung eines Durchlasses,
6. der Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
7. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
8. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
9. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
10. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter,
11. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
12. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer- Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
13. den Änderungen von Bahnstromleitungen,
14. den Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen sowie
15. der Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Meter (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
16. der Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

(2) Eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 2 000 bis weniger als 5 000 Quadratmetern.

(3) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für

1. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 5 000 Quadratmetern oder mehr,
2. die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1, soweit nicht von den Absätzen 1, 2 und 3 Nummer 1 oder 2 erfasst.“ ‘

bb) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer einzufügen:

„4. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Ziffer 14.7 wird wie folgt gefasst:

„14.7 Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen, insbesondere Bahnstromfernleitungen;“

b) Ziffern 14.8, 14.8.1 und 14.8.2 werden gestrichen.

c) Ziffer 14.8.3 wird zu Ziffer 14.8 und die Wörter „einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere“ werden gestrichen.

d) Ziffer 14.8.3.1 wird zu Ziffer 14.8.1.

e) Ziffer 14.8.3.2 wird zu Ziffer 14.8.2.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 18 AEG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt, leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Eisenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern 1, 2, 3 und 5 sinnvoll ergänzt. Neu aufgenommen wurden die Ziffern 6 und 7 sowie die Ziffern 9 bis einschließlich 14. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden.

Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotential beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist. Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum AEG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

Neu ist auch, dass die Verfahrensfreiheit zwingend mit einer Freistellung von einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung einhergeht; insofern war die bisherige mangelnde Abstimmung mit dem UVPG nicht gerade praxisgerecht. Gerade die aufgezählten Fälle zeigen, dass hier aufgrund der geringen Eingriffsintensität regelmäßig keine umweltproblematischen Konfliktlagen bestehen, die es angezeigt scheinen lassen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Daher wird parallel das UVPG insoweit angepasst. Auch dadurch wird die UVP selbst gestärkt, da sich diese auf wirklich umweltrelevante

Sachverhalte beschränken kann und letztlich sich der Umweltschutz dort maßgeblich verbessern kann. Die weitgehende Synchronisation der Verfahrensfreiheit nach AEG und dem UVPG ist auch eine Erleichterung für die Bearbeitung der Verfahren in den Planfeststellungsbehörden.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa:

Die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für den Schienenwegebau ist elementar für die angestrebte Erhöhung des Schienenverkehrs. Daher sind neben Beschleunigungsmaßnahmen für Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Radwegen an Bundesstraßen Beschleunigungsmaßnahmen für den Verkehrsträger Schiene dringend geboten. Bei 90 Prozent der Schienenvorhaben ist nach deutschem Recht derzeit eine verzögernde zeitintensive UVP-Prüfung obligatorisch, obwohl diese UVP-Pflicht nach europäischem Recht nicht vorgegeben ist. Hier „übererfüllt“ der deutsche Gesetzgeber die europarechtliche Vorgabe, belastet Behörden unnötig, treibt die Projektkosten hoch und verzögert Genehmigungsverfahren. Das ist besonders befremdlich, weil der Verkehrsträger Schiene in der Regel schon besonders umweltfreundlich ist. Zwar wird sich in Folge des Ende 2020 beschlossenen Investitionsbeschleunigungsgesetzes die Zahl dieser Projekte reduzieren, damit sind jedoch noch nicht alle europarechtlichen Möglichkeiten zum UVP-Verzicht - und damit zur Planungsbeschleunigung - ausgeschöpft.

Ferner ist durch eine Anpassung des Katalogs des § 14a Absatz 1 UVPG an die oben vorgeschlagene Erweiterung des § 18 Absatz 1a AEG sicherzustellen, dass zukünftig alle in § 18 Absatz 1a aufgeführten Vorhaben planrechtsfrei sind. Die Maßnahmen des § 18 Absatz 1a AEG sollten zudem alle von einer UVP-Pflicht freigestellt werden. Die UVP-freien Vorhaben im deutschen UVPG werden entsprechend den europäischen Vorgaben um alle Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht Schienenwege sind, erweitert. Dies könnte die Planungs- und Genehmigungsphase der Projekte um mindestens 1 ½ Jahre beschleunigen. Nachteile für den Umweltschutz wären damit nicht verbunden, da allein das Verfahrensrecht und nicht das materielle Recht geändert würde. Die für den Artenschutz und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft relevanten materiellen naturschutzrechtlichen Vorgaben blieben unverändert.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

§ 14a Absatz 1 enthält angesichts der fachplanungsrechtlichen Vorschriften in § 18 Absatz 1 und Absatz 1a AEG Klarstellungen, dass bestimmte Vorhaben schon keine Änderungsvorhaben im UVP-rechtlichen Sinne sind. Zum anderen stellt die Regelung klar, dass einige der genannten Vorhaben zwar Änderungen von (sonstigen) Eisenbahnbetriebsanlagen im fachplanungsrechtlichen Sinne sein können, diese aber keine Änderung von Schienenwegen (Strecken) im UVP-rechtlichen Sinne sind. Ungeachtet der fachplanungsrechtlichen Bewertung besteht für diese Vorhaben daher keine UVP-Pflicht. Mit den in § 14a vorgeschlagenen Vereinfachungen können Kapazitätssteigerungen im Schienenverkehr einschließlich Lärmschutzmaßnahmen leichter erreicht werden.

Die Absätze 2 und 3 beinhalten Regelungen zu Änderungen von Schienenwegen und intermodalen Umschlaganlagen oder Terminals, deren Neubau nach Anlage 1 Nummer 14.7 beziehungsweise 18 UVP- beziehungsweise vorprüfungspflichtig ist. Die Norm stellt in Absatz 2 und 3 auf die entsprechenden Schwellenwerte der Anlage 1 ab.

Insbesondere § 14a Absatz 2 Nummer 2 UVPG kann gestrichen werden, da der Bau von Lärmschutzwänden keine Änderung eines Schienenweges darstellt, sondern den Bau einer „sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage“ betrifft, der im Einklang mit der UVP-Richtlinie weder einer UVP noch einer Vorprüfung bedarf.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb:

Zusätzlich zu den oben genannten Anpassungen wird die UVP-Pflicht für Schienenmaßnahmen in der Anlage 1 zum UVP-Gesetz geändert, um Beschleunigungen beim Ausbau des Schienennetzes zu erreichen. Die vorgeschlagenen Änderungen orientieren sich an Punkt 14.6 der Anlage, wonach für den Bau einer sonstigen Bundesstraße lediglich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Kennzeichen „A“ in Spalte 2) erforderlich ist. Mit der Anpassung der UVP-Anlage 1 werden die Anforderungen der UVP-Richtlinie besser erfüllt. Denn die UVP-Richtlinie enthält lediglich die Anforderung einer UVP beim „Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken“. Alle weitergehenden Anforderungen sind nationale Vorgaben.

Die Anlage 1 wird somit an den geänderten § 14a UVPG angepasst. Die europäische UVP-Richtlinie kennt den Begriff der „Eisenbahnbetriebsanlage“ (– wie in § 18 AEG genannt –) oder „sonstigen Betriebsanlage“

nicht, sondern bezieht sich nur auf Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und intermodale Umschlaganlagen. Es besteht daher kraft Europarechts kein Bedürfnis, Bau und Änderung sonstiger Eisenbahnbetriebsanlagen im Sinne des § 18 AEG einer Vorprüfungs- oder UVP-Pflicht zu unterwerfen. Erst wenn der Bau einer sonstigen Eisenbahnbetriebsanlage im fachplanungsrechtlichen Sinne als Änderung der Eisenbahnstrecke zu werten wäre, müsste das UVPG dies erfassen.

9. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 2 Satz 10,
Absatz 3 und 4 – neu – AEG)

Artikel 3 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 10 wird folgt gefasst:

„§ 18e gilt entsprechend.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Planfeststellungsbehörde kann auf Antrag des Trägers des Vorhabens und unter dem Vorbehalt des Widerrufs vorläufig zulassen, dass bereits vor Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung mit dem Bau oder der Änderung des Vorhabens in Teilen begonnen wird, wenn

1. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Gebietskörperschaften bei einer summarischen Prüfung mit einer Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren zugunsten des Antragstellers gerechnet werden kann,
2. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Antragstellers besteht und
3. der Träger des Vorhabens sich verpflichtet,
 - a) alle Schäden zu ersetzen, die bis zur Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durch die Maßnahmen verursacht worden sind, und
 - b) sofern kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Die zuständige Behörde kann die Leistung einer Sicherheit verlangen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der Pflichten des Antragstellers zu sichern.

Soweit die zugelassenen Maßnahmen durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wurde. Absatz 2 Satz 9 und 10 gelten entsprechend. Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten entsprechend § 18a Absatz 3 bekanntzumachen.“

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.“

Begründung:

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 10):

Die Bezugnahme auf § 18e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird ausgeweitet.

Dadurch kommt bei der vorläufigen Anordnung auch die Frist zur Beantragung von Eilverfahren zur Anwendung.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 – neu –):

Mit der Vorschrift soll eine deutliche Beschleunigung der Realisierung des Gesamtvorhabens für den Verkehrsträger Schiene erreicht werden.

Der neue Absatz 3 ermächtigt die Planfeststellungsbehörde, in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag den Beginn des Baus oder der Änderung des Vorhabens bereits vor Erteilung der Genehmigung vorzeitig zuzulassen. Auf Grundlage der Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns darf mit der Durchführung des Baus oder der Änderung des Vorhabens entsprechend der im Antrag vorgesehenen baulichen und konstruktiven Maßnahmen in Teilen begonnen werden. Dies gilt auch, wenn und soweit das Vorhaben UVP-pflichtig ist.

Die vorläufige Entscheidung über den vorzeitigen Baubeginn erfolgt unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Sie stellt einen Verwaltungsakt im Sinne des § 35 Satz 1 VwVfG dar. Allerdings trifft sie keine endgültigen Regelungen, da sie die Planfeststellung nicht ersetzt; sie stellt den Träger des Vorhabens lediglich vorübergehend vom Bedürfnis der vorherigen Planfeststellung frei, endgültige Entscheidungen bleiben der Planfeststellung vorbehalten. Wird der Plan festgestellt, so ersetzt diese die Zulassung des vorzeitigen Beginns, welche mit der Feststellung des Plans gegenstandslos wird.

Die Nummern 1 bis 3 regeln die Voraussetzungen, unter denen der vorzeitige Beginn zugelassen werden kann. Die Zulassung des vorzeitigen Beginns kann nur auf schriftlichen Antrag des Trägers des Vorhabens erteilt werden.

Nach Nummer 1 muss mit einer Entscheidung zugunsten des Antragstellers gerechnet werden können. Dies setzt die positive Prognose zugunsten des Gesamtvorhabens voraus, also eine überwiegende Wahrscheinlichkeit der Feststellung des Plans. Für die Begründung des berechtigten Interesses des Antragstellers an der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns nach Nummer 2 genügt jedes verständige, durch die besondere Sachlage gerechtfertigte Interesse, etwa das Interesse an einer zeitlichen Beschleunigung des Vorhabens. Alternativ kann die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns auch bei einem öffentlichen Interesse erfolgen. Dabei muss das öffentliche Interesse gerade an dem vorzeitigen Beginn und dem mit ihm verbundenen Zeitgewinn bestehen. So können beispielsweise eine verkehrsinfrastrukturelle Gesamtplanung eine möglichst kurze Bauzeit erfordern oder der vorzeitige Beginn der Bauarbeiten aus Gründen der Gefahrenabwehr erforderlich sein.

Wie Nummer 3 zeigt, erfolgt der vorzeitige Beginn auf Risiko des Trägers des Vorhabens; er verpflichtet sich, alle bis zur Entscheidung über den Planfeststellungsantrag durch den Bau oder die Änderung des Vorhabens verursachte Schäden zu ersetzen und, falls die kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, oder der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde, einen im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Nach Satz 2 steht es im Ermessen der Planfeststellungsbehörde vom Träger des Vorhabens eine Sicherheitsleistung zur Absicherung der Erfüllung seiner Pflichten aus Satz 1 Nummer 3 zu verlangen, deren Höhe von den Umständen des Einzelfalls abhängt.

Der Verweis in Satz 5 auf Absatz 2 Satz 9 und 10 stellt klar, dass die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist, sodass Rechtsbehelfe keine aufschiebende Wirkung haben und kein Vorverfahren stattfindet.

Gemäß Satz 6 ist die Entscheidung den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten bekanntzugeben. Dafür gelten die Digitalisierungsregelungen des § 18a Absatz 3 entsprechend.

Zu Buchstabe c (Absatz 4):

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung durch den neuen Absatz 3.

10. Zu Artikel 3 Nummer 3 (§ 18a Absatz 8 – neu – AEG)

In Artikel 3 Nummer 3 ist § 18a folgender Absatz 8 anzufügen:

„(8) Innerhalb von zwei Monaten nach Zugang des Plans prüft die Anhörungsbehörde dessen Vollständigkeit und, soweit erforderlich, fordert den Träger des Vorhabens unter genauer Bezeichnung der noch erforderlichen Unterlagen oder Daten zur Vervollständigung auf.“

Begründung:

Gemäß § 73 Absatz 1 und 2 VwVfG des Bundes und der Länder reicht der Vorhabenträger die Planunterlagen bei der Anhörungsbehörde ein. Diese hat die Unterlagen auf Vollständigkeit zu überprüfen. Innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans fordert die Anhörungsbehörde die betroffenen Fachbehörden zur Stellungnahme auf und veranlasst die Auslegung des Plans in den betroffenen Gemeinden.

Weder das VwVfG noch die einzelnen Fachgesetze bestimmen aber eine Frist, innerhalb welcher die Planunterlagen auf Vollständigkeit zu überprüfen sind. Erfahrungsgemäß nimmt die – nicht fristgebundene – Vollständigkeitsprüfung viel Zeit in Anspruch. Dies führt regelmäßig bereits vor formeller Einleitung der Planfeststellungsverfahren zu einer erheblichen Verfahrensverzögerung.

Hierzu wird auf folgenden Bericht verwiesen, der im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt worden ist (zum Beispiel Seiten 66, 95 ff.): Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung, Optimierung der Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, 2. August 2018. Dort wird festgestellt, dass von der Stellung des Planfeststellungsantrages bis zum Abschluss der Vollständigkeitsprüfung der Planfeststellungsunterlagen regelmäßig eine geraume Zeit vergeht.

Daher sollte insbesondere wegen der hohen Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene für die Verkehrswende in § 18a AEG eine Regelung eingeführt werden, demgemäß die Vollständigkeitsprüfung innerhalb einer bestimmten Frist zu erfolgen hat; vorgeschlagen wird hier eine Frist von zwei Monaten. Von einer solchen Neuregelung ist eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung zu erwarten.

Eine solche Fristenregelung kennt bereits das Raumordnungsgesetz in Bezug auf Raumordnungsverfahren. Hier hat die Prüfung der Verfahrensunterlagen auf Vollständigkeit innerhalb eines Monats zu erfolgen (vgl. § 15 Absatz 2 Satz 3 ROG in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG) vom 22.03.2023 (BGBl I Nr. 88)).

11. Zu Artikel 3 Nummer 6 (§ 20 Überschrift, Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, Nummer 3 – neu – AEG)

In Artikel 3 Nummer 6 ist § 20 wie folgt zu ändern:

- a) In der Überschrift sind nach den Wörtern „transeuropäischen Verkehrsnetz“ die Wörter „und nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen“ anzufügen.
- b) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Nummer 2 ist nach dem Komma das Wort „oder“ einzufügen.
 - bb) Folgende Nummer 3 ist anzufügen:

„3. in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. S. 1795) aufgeführt ist,“

Begründung:

Die Einführung einer Vier-Jahresfrist bei Genehmigungsverfahren zum Schienenausbau im Kernnetz der TEN ist als Maßnahme der Verfahrensbeschleunigung grundsätzlich zu begrüßen. Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann diese Frist durch das BMDV zweimal verlängert werden (§ 20 Absatz 3 AEG).

Der Anwendungsbereich dieser Regelung muss um alle in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz erweitert werden. Diese Maßnahmen dienen der Kompensation des Kohleausstieges. Deren verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen wird in § 21 Absatz 2 Satz 2 InvKG per Gesetz „aus Gründen der Strukturförderung“ festgestellt. Sie sind den TEN-Kernnetz-Maßnahmen in ihrer verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung gleichzustellen. Eine beschleunigte Realisierung dieser Projekte ist aus Sicht der Kohleländer dringend geboten, da die Planung vieler dieser Maßnahmen wegen der ungelösten Auskömmlichkeitsproblematik

immer noch nicht begonnen hat. Im Oktober 2021 hatte die DB AG den Kohleländern mitgeteilt, dass mit der Planung betriebswirtschaftlich nicht auskömmlicher Maßnahmen erst dann begonnen werden kann, wenn der DB AG entweder vom Bund oder von den Ländern ein finanzieller Ausgleich gezahlt wird. Bislang haben Bund, Länder und DB sich hierzu noch nicht auf ein gemeinsames Vorgehen einigen können.

Zudem folgt aus § 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG, dass die Länder eigene Mittel zur Beendigung der Maßnahmen einsetzen müssen, wenn diese bis Ende 2038 noch nicht abgeschlossen oder ausfinanziert sind. Auch dieser Umstand gebietet eine beschleunigte Planung der Maßnahmen. Die Notwendigkeit einer beschleunigten Umsetzung der InvKG-Schienenprojekte ergibt sich auch aus dem Beschluss des Koalitionsausschusses vom 29. März 2023, der feststellt, dass „die Geschwindigkeit der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten – Straße und Schiene – erhöht werden“ muss.

12. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 2, Absatz 3 BSWAG)

Artikel 4 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird das Wort „ist“ durch die Wörter „sowie die verkehrlichen Ziele des Deutschlandtaktes sind“ ersetzt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Der Bau ... < weiter wie Regierungsvorlage >.“

Begründung:

Mit dem Deutschlandtakt im Sinne eines integralen Taktfahrplans greift der Bund den Ansatz einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung auf. Aus dem Zielfahrplan für den Deutschlandtakt sollen insbesondere umfassende

Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet und bestehende Lücken in der Infrastruktur geschlossen werden.

Damit Eisenbahnvorhaben, die – nach der Änderung der Anlage des BSWAG in Artikel 4 des vorliegenden Gesetzentwurfs – der Verwirklichung des Deutschlandtaktes dienen sollen, auch entsprechend dessen Vorgaben geplant werden, sollte § 1 Absatz 2 BSWAG geändert werden.

Die verkehrspolitische Leitentscheidung des Deutschlandtaktes liegt – wie die Bedarfsfeststellung – auf einer der konkreten Vorhabenplanung vorgelagerten Ebene und stellt eine Leitlinie für den Planungsprozess dar. Diese gilt es – wie die Bedarfsfeststellung – gesetzlich zu verankern, damit die Vorgaben des Deutschlandtaktes in den Planungsprozess einfließen können.

13. Zu Artikel 4 Nummer 1 und Nummer 3 (§ 1 Absatz 3 und Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, für die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) mit den benannten Schienenverkehrsvorhaben in Anlage 4 Abschnitt 2 InvKG ebenso das überragende öffentliche Interesse festzustellen. Entsprechend ist in Artikel 4 Nummer 3 – „Anlage (zu § 1 Absatz 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ – die Anlage um die Vorhaben zum Ausbau von Schieneninfrastrukturen nach § 21 InvKG zu erweitern.

Begründung:

Die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 InvKG sind ein Ergebnis aus den Festlegungen zur regionalwirtschaftlichen Strukturstärkung der von der schrittweisen Beendigung der Kohleverstromung in Deutschland besonders betroffenen Regionen. In § 21 InvKG ist festgelegt, dass für die in Anlage 4 Abschnitt 2 InvKG genannten Vorhaben zum Ausbau von Schieneninfrastrukturen ein Bedarf besteht und der verkehrliche sowie volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte aus Gründen der Strukturförderung für diese Projekte im Lausitzer, Mitteldeutschen und Rheinischen Revier gegeben ist.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen auf den europäischen Energiemärkten ist eine beschleunigte Umsetzung dieser Projekte zum Zwecke der Strukturförderung im Lausitzer, Mitteldeutschen und Rheinischen Revier zu prüfen. Daher wird die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, inwieweit die zusätzlichen Investitionen in die Schienenwege nach § 21 InvKG zum überragenden öffentlichen Interesse erklärt werden können.

14. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 sind in § 1 Absatz 3 die Wörter „oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt“ durch die Wörter „, für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt oder die in den Anlagen 4 Abschnitt 2 oder 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen aufgeführt sind“ zu ersetzen.

Begründung:

Mit dem neuen § 1 Absatz 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz wird gesetzlich festgestellt, dass fest disponente und Vorhaben, für die im Bedarfsplan Schiene ein Vordringlicher Bedarf besteht, im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit“ dienen. Das ist zu begrüßen, da dadurch naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen vereinfacht werden, was zu einer zügigeren Projektrealisierung führt.

Der Anwendungsbereich dieser Regelung muss jedoch um alle in den Anlagen 4 Abschnitt 2 und 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz erweitert werden.

Diese Maßnahmen dienen der Kompensation des Kohleausstieges. Deren verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen wird in § 21 Absatz 2 Satz 2 InvKG per Gesetz „aus Gründen der Strukturförderung“ festgestellt. Sie sind den Bedarfsplanmaßnahmen in ihrer verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung gleich zu setzen. Eine beschleunigte Realisierung dieser Projekte ist aus Sicht der Kohleländer dringend geboten, da die Planung vieler dieser Maßnahmen wegen der ungelösten Auskömmlichkeitsproblematik noch nicht begonnen hat. Im Oktober 2021 hatte die DB AG den Kohleländern mitgeteilt, dass mit der Planung betriebswirtschaftlich nicht auskömmlicher Maßnahmen erst dann begonnen werden kann, wenn der DB AG entweder vom Bund oder von den Ländern ein finanzieller Ausgleich gezahlt wird. Bislang haben Bund, Länder und DB sich hierzu noch nicht auf ein gemeinsames Vorgehen einigen können.

Zudem folgt aus § 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG, dass die Länder eigene Mittel zur Beendigung der Maßnahmen einsetzen müssen, wenn diese bis Ende 2038 noch nicht abgeschlossen oder ausfinanziert sind. Auch dieser Umstand gebietet eine beschleunigte Planung der Maßnahmen.

Die Sinnhaftigkeit einer Gleichbehandlung der genannten Maßnahmen nach dem InvKG mit den Bedarfsplanmaßnahmen ergibt sich auch aus § 21 Absatz 2 Satz 1 InvKG, der feststellt, dass ein Bedarf für diese Projekte besteht, ebenso aus § 21 Absatz 2 Satz 3 InvKG, wonach die für Bedarfsplanmaßnahmen geltenden §§ 8 bis 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz sinngemäß anzuwenden sind.

15. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 sind in § 1 Absatz 3 die Wörter „liegt im überragenden öffentlichen Interesse“ durch die Wörter „liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung entspricht dem Gesetzentwurf in seiner aktuellen Fassung mit der Erweiterung, dass die bezeichneten Vorhaben auch der öffentlichen Sicherheit dienen.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Die Schienenverkehrsinfrastruktur muss neben dem Transport von Personen und Gütern in der Lage sein, militärisch notwendige Transporte mit erhöhten Lasten sowie Transporte der anderen Verkehrsträger aufzunehmen. Aus diesen Erwägungen ist es erforderlich gesetzlich festzuschreiben, dass entsprechende Vorhaben der öffentlichen Sicherheit dienen, und damit Entscheidungen zum Beispiel über naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 Bundesnaturschutzgesetz zu erleichtern.

16. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 1 ist dem Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

„Das Gleiche gilt für den Bau oder die Änderung von Bundesschienenwegen, die bisher nicht in den Bedarfsplan aufgenommen wurden und stattdessen unter Zuhilfenahme des § 11 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder anderweitig finanziert werden; Absatz 2 gilt entsprechend.“

Begründung:

Die Änderung des § 1 BSWAG durch Hinzufügung eines neuen Absatzes 3, dass Bedarfsplanvorhaben des vordringlichen Bedarfs im überragenden öffentlichen Interesse liegen, wird ausdrücklich begrüßt.

Sie entspricht auch dem Vorschlag in Modul 5.1 im Cluster 5 des Ergebnisberichts der „Beschleunigungskommission Schiene“ (BKS), Seiten 85 ff. Die Formulierung ist die gleiche, wie sie in § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) verwendet wird.

Allerdings unterscheidet die BKS Schiene zutreffend nicht zwischen EdB-Infrastrukturen, die mit Bedarfsplanmitteln gebaut werden, und solchen, wo die Finanzierung derzeit nach dem GVFG erfolgt. Dieser überkommene „Dualismus“ ist auch insofern nicht einsichtig, da auch letztere Aus- und Neubauten im „überragenden öffentlichen Interesse“ zur infrastrukturellen Anbindung der Regionen über die Schiene sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele liegen.

Zum anderen sollten auch diese Eisenbahninfrastrukturen in den Genuss der gesetzlichen Planrechtfertigung im Planfeststellungsverfahren kommen können, daher ordnet der zweite Halbsatz des neuen Satzes 2 hier eine Gleichstellung im Verfahren an. Ohnehin sollte sich das BSWAG perspektivisch zu einem Schienenwegeausbaugesetz weiterentwickeln, das alle Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland umfasst.

17. Zu Artikel 4 Nummer 1a – neu – (§ 3 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a – neu – BSWAG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

1a. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „des Fern- und Nahverkehrs“ gestrichen und das Wort „Fernverkehrsstrecken“ durch das Wort „Schienenverkehrsstrecken“ ersetzt.
- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Desgleichen sind in den Bedarfsplan Schienenverkehrsstrecken aufzunehmen, deren Aus- oder Neubau in zwischenstaatlichen oder europäischen Vereinbarungen oder Verträgen vorgesehen ist.“

Begründung:Zu Buchstabe a:

Es gibt im Recht der Eisenbahninfrastruktur keine Strecken, die dem Fern- oder Nahverkehr vorbehalten sind, etwa im Sinne einer Widmung. Die gesamte Eisenbahninfrastruktur steht grundsätzlich jeder Verkehrsart zur Benutzung offen, dies ist volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll. Von daher sind diese Worte überflüssig. Sie könnten auch insofern missverständlich sein, dass man glauben könnte, dass nur Strecken, auf denen diese beiden Verkehrsarten verkehren, in den Bedarfsplan aufgenommen werden könnten. Dies ist nicht der Fall. Die Streichung setzt daher die Gewährleistungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur des Bundes (EdB) nach Artikel 87e des Grundgesetzes konsequenter, präziser und eindeutiger um. Auch derzeit tatsächlich rein vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) befahrene Strecken der EdB können und sollen in den Bedarfsplan aufgenommen werden können.

Zu Buchstabe b:

Dieser Satz soll die besondere Verantwortung und Verpflichtung des Bundes im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastrukturen in einem zusammenwachsenden Europa verdeutlichen. Deutschland ist aufgrund seiner Mittellage eine zentrale Drehscheibe des Schienenverkehrsnetzes in Europa. Satz 2 unterstreicht diese europäische und internationale Offenheit, indem das „sollen“ von Satz 1 zum „müssen“ wird. Sind bereits Staatsverträge oder andere internationale Vereinbarungen zwischen Deutschland und anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Schweiz zum Zusammenwachsen der Eisenbahninfrastrukturen und/oder zu deren Ausbau getroffen worden, so müssen diese in den Bedarfsplan aufgenommen werden, da sich Deutschland damit international gebunden beziehungsweise positioniert hat. Dem Satz 2 kommt besondere Bedeutung für die Strecken des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) zu, aber auch für sonstige „Missing-Links“ zu Deutschlands Nachbarstaaten.

Als Beispiel für Baden-Württemberg ist die im deutsch-französischen Vertrag von Aachen zur deutsch-französischen Zusammenarbeit und Integration von 2019 enthaltene Strecke Freiburg-Colmar zu nennen, die dort als ein Projekt zur prioritären Umsetzung aufgeführt wird. Hier sei aber auch auf die deutsch-schweizerische Vereinbarung von Lugano (1996; Folgevereinbarung von 2021) oder die deutsch-französische Vereinbarung von La Rochelle (1992) hingewiesen. Aber auch in anderen Ländern mag es ähnliche Situationen und Projekte geben, denn Deutschland hat insgesamt neun Nachbarstaaten (im Uhrzeigersinn: DK, PL, CZ, A, CH, F, LUX, BE, NL), sodass es bestimmt weitere zwischenstaatliche beziehungsweise europäische Vereinbarungen oder Staatsverträge geben mag.

Die Rechtsänderung unterstützt insofern auch aktiv die Bemühungen der Europäischen Union zum Zusammenwachsen der Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten und wäre ein deutliches und positives Signal an die Nachbarländer.

Zwar könnte nach der Rechtsprechung der Bedarf für ein Verkehrsvorhaben auch in einem Staatsvertrag mit der gleichen Bindungswirkung für die Planfeststellung wie in den straßen- und eisenbahnrechtlichen Bedarfsplänen (§ 1 BSWAG, § 1 FStrAbG) festgelegt werden. Oft aber bestehen schon vor dem Abschluss eines Staatsvertrages – sofern es denn einen für die jeweilige Verbindung geben soll – schon andere internationale Vereinbarungen zur Vorhabenrealisierung. Dann ist es aber nur konsequent, dass diese Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen werden müssen, und damit auch insbesondere in den Genuss der gesetzlichen Planrechtfertigung nach § 1 Absatz 2 BSWAG kommen.

Eine Aufnahme kann durch Einzeländerung des BSWAG oder durch die regelmäßige Bedarfsplanaktualisierung nach § 4 BSWAG vorgenommen werden.

18. Zu Artikel 4 Nummer 2a – neu – (§ 8 Absatz 6 BSWAG)

In Artikel 4 ist nach Nummer 2 folgende Nummer einzufügen:

„2a. § 8 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung mit Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen, die die Sicherheit gewährleisten, die Kapazität der Schienenwege steuern, steigern oder andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden. Der Bund trägt im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes die Kosten für Entwicklungs-, Zulassungs- und IT-Leistungen, soweit diese nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen ohne Produktbezug beinhalten.“ ‘

Begründung:

Mit der Neufassung des § 8 Absatz 6 sollen bereits im Zuge des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes die von der Beschleunigungskommission Schiene im Dezember 2022 für die schnelle und umfassende Digitalisierung der Schiene vorgeschlagenen gesetzgeberischen Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählt insbesondere die Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen (ETCS)-Bordgeräten (sogenannte DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung) entsprechend des Zielbildes des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD).

Die bisherige Formulierung des § 8 Absatz 6 BSWAG steht auch wegen des Wortes „ortsfest“ nach Auskunft des Bundesfinanzministeriums einer Förderung der DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung entgegen. Zudem fehlt ein eindeutiger Fördertatbestand, für die Entwicklung und Implementierung weiterer Technologien (ATO – Automatic Train Operation; CTMS – Capacity & Traffic Management System; FRMCS – Future Railway Mobile Communication System) des „Digitalen Bahnbetriebs“ (DBS) als Bestandteil des Zielbildes der „Digitalen Schiene Deutschland“. Die Platzierung im § 8 Absatz 6 BSWAG stellt sicher, dass die Digitalisierung der Schiene nicht nur im Rahmen der Unterhaltung und Instandsetzung (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) im Wege eines 1:1-Ersatzes durchgeführt werden kann.

Die gesetzliche Grundlage muss daher schnellstmöglich geschaffen werden, um die von der Beschleunigungskommission geforderte dramatische Beschleunigung und Ver fünffachung der Modernisierungsgeschwindigkeit erreichen zu können.

Nach aktueller Bestimmung des § 8 Absatz 6 BSWAG gelten die Regelungen zu Investitionen des Bundes in § 8 Absatz 1 bis 4 BSWAG entsprechend auch „für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen ersetzen oder vermeiden“. Die bestehende Regelung bildet jedoch nicht ab, dass durch die Einführung von ETCS und den Technologien des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) die bislang nur streckenseitige konventionelle Leit- und Sicherungstechnik der Bundesschienenwege im Zuge der Digitalisierung der Schiene teilweise in die Fahrzeuge verlagert wird, die wiederum auf Bundesschienenwegen verkehren.

Damit einhergehend sollte geprüft werden, ob – zum Beispiel in einem neuen § 13 – eine Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung zum Vollzug dieses BSWAG geschaffen werden sollte, die die Details – auch zum neuen § 8 Absatz 6 BSWAG – festlegt. Für die Umsetzung wird auf jeden Fall der Erlass einer Verwaltungsvorschrift beziehungsweise einer Förderrichtlinie unter Beteiligung der Länder (vgl. Artikel 87e Absatz 5 Satz 1, 2 GG) für nützlich erachtet.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Beschleunigungskommission Schiene zur Umsetzung des neuen Kapazitätsmodells Deutschlandtakt eine explizite Aufnahme der Finanzierungsfähigkeit digitaler Systeme zur Kapazitätssteigerung/DCM in § 8 BSWAG durch das BMDV bis Mitte 2023 vorgeschlagen hat, siehe Cluster 1.2. Ebenso hat der Koalitionsausschuss im Bund in seinem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 ein Digitalisierungspaket Schiene beschlossen, mit dem die Nutzung der Kapazität der Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert werden soll. Zu diesem Paket gehört erstens die Einführung des digitalen Kapazitätsmanagements, zweitens die Ausweitung der Bundes-

förderung der ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) hinaus und drittens die Einführung der Technologien des Digitalen Bahnsystems“ (DBS).

19. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 9, laufende Nummer 17 BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 3 ist die Anlage Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 wie folgt zu ändern:

- a) In der laufenden Nummer 9 sind in der Spalte „Vorhaben“ nach den Wörtern „Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ“ die Wörter „ , ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ“ anzufügen.
- b) Die laufende Nummer 17 ist zu streichen.

Begründung:

Die vier genannten Bedarfsplanmaßnahmen sind eng miteinander verwoben. Sowohl die ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ als auch die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ sind jeweils durch einen gemeinsamen Abschnitt mit der ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof verbunden, die ABS Mühldorf – Landshut ist eine Lückenschlussmaßnahme. Es ist daher zweckmäßig, das Projektbündel um die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (Franken-Sachsen-Magistrale) zu erweitern. Zudem ist auch die Realisierung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ notwendig, um das geplante Angebot im Deutschlandtakt umsetzen zu können.

20. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 27 BSWAG)

Der Bundesrat bittet, die Bezeichnung der laufenden Nummer 27 in Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 in „ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg“ zu ändern.

Begründung:

Die Bezeichnung der bislang im potenziellen Bedarfs enthaltenen Maßnahme „ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg“ ist fortzuführen und nicht in „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“ zu ändern.

Die bisherige Bezeichnung des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg ist fortzuführen, bis der gesamte Korridor bei anstehenden Fortschreibungen des Bedarfsplans beziehungsweise des Zielfahrplans zum Deutschlandtakts unter Berücksichtigung der Ergebnisse des von den Ländern Bayern und Baden-Württemberg sowie der Region in Auftrag gegebenen Gutachtens „Angebots- und Infrastrukturkonzept für den Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg“ neu bewertet wurde.

Ferner ist die Maßnahme „Gleichzeitige Einfahrten Ellwangen“ – die auch Bestandteil der oben genannten Untersuchung ist – bereits für sich bedarfsplan-relevant, da sie vom gegenwärtigen Zielfahrplan abzuleiten ist. Sie ist daher als Maßnahme des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt in die Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufzunehmen. Die notwendige Kapazitätssteigerung im Bahnhof Ellwangen beruht auch auf einer Leistungsmehrung des Fernverkehrs von heute zweistündlich auf im Deutschlandtakt ein-stündlich.

21. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 42 – neu – und laufende Nummer 43 – neu – BSWAG)

In Artikel 4 Nummer 3 sind der Tabelle in der Anlage zu § 1 Absatz 1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 folgende Zeilen anzufügen:

Nr. 42	Breisach – Grenze D/F [– Neuf-Brisach – Colmar]	“
Nr. 43	Rastatt – Grenze D/F [– Roeschwoog – Haguenau]	

Begründung:

Die beiden Vorhaben sind Bestandteile der deutsch-französischen Vereinbarung von Aachen. Folgerichtig sind diese Vorhaben auch in der Anlage mit aufzuführen. Die Einordnung in den Vordringlichen Bedarf – anstatt in den Unterabschnitt 3 („Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)“, wo sich bisher kein Vorhaben findet) – rechtfertigt sich aus der Europafreundlichkeit des BSWAG und der Tatsache, dass teilweise (bei der Nummer 42) schon vertiefte Planungen existieren und bilaterale Arbeitsgruppen aus Deutschland wie Frankreich an der Umsetzung arbeiten.

22. Zu Artikel 4 allgemein

Der Bundesrat bittet sicherzustellen, dass bei der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt und insbesondere bei der Erarbeitung der Langfrist-Verkehrsprognose 2040 im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans die Planungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr vollumfänglich in den Bewertungsprozess aufgenommen werden.

Begründung:

Die Projekte beziehungsweise Projektbündel für den Deutschlandtakt sind als Teil des Bedarfsplans Schiene im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nach § 4 BSWAG hinsichtlich der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschaft- und Verkehrsentwicklung zu überprüfen. Im Ergebnis der BPÜ ist der Zielfahrplan Deutschlandtakt den neuen verkehrlichen Entwicklungen gemäß der Langfrist-Verkehrsprognose entsprechend fortzuschreiben beziehungsweise anzupassen.

Der Gutachter des Bundes hat angekündigt, für die Fortschreibung der Lang-frist-Verkehrsprognose die bereits für den SPNV vorhandenen Daten aus dem vorliegenden Zielfahrplan (Prognosehorizont 2030) zu übernehmen und nur punktuell Abfragen (zum Beispiel zu neuen Fahrzeugkonzepten) vorzunehmen.

In dem Bewertungsprozess müssen die Planungen der Aufgabenträger für den SPNV aber vollumfänglich für den Prognosehorizont 2040 aufgenommen werden. Nur in dieser Form kann sichergestellt werden, dass diese Zielsetzungen bei den Planungen des Bundes berücksichtigt werden, eine dementsprechende Dimensionierung der Infrastruktur erfolgen wird und die Klimaschutzziele des Bundes und der Länder tatsächlich auch erreicht werden können. Letztlich würde ohne die Berücksichtigung der Planungen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr das wesentliche Ziel des Deutschlandtakts, ein verlässliches und aufeinander abgestimmtes Angebotskonzept von Fern- und Nahverkehr, verfehlt werden.

23. Zu Artikel 5a – neu – (§ 1 Absatz 3 – neu – WaStrAbG)

Nach Artikel 5 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 5a

Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes

Dem § 1 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224) wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“ ‘

Begründung:

Der großen Bedeutung des Verkehrsträgers Wasserstraße wird in dem Gesetzentwurf in seiner aktuellen Fassung nicht ausreichend Rechnung getragen. Dies gilt gerade auch mit Blick auf den Nord-Ostsee-Kanal als einer zentralen Verkehrsachse in Norddeutschland. Alle Vorhaben erhöhen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen. Sie wirken kapazitätserhöhend und ermöglichen bestimmte Verkehre erst.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Die Bedarfsplanvorhaben, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein Vordringlicher Bedarf festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Wasserstraße abgewickelt. Die Wasserstraße kann zudem in Krisensituationen (zum Beispiel Ausfall von Pipelines) weitere Kapazitäten aufnehmen. Die aktuellen Erfahrungen mit Niedrigwasserperioden machen deutlich, dass in solchen Situationen die Gütertransporte nur schwer von anderen Verkehrsträgern ersetzt werden können. Daher gilt es, durch die Vorhaben diese Transportkapazitäten zu sichern und zu erhöhen.

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

24. Zu Artikel 6 Nummer 2 Buchstabe a0 – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 6 Nummer 2 ist dem Buchstaben a folgender Buchstabe a₀ voranzustellen:

„a₀) In Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„bei der Errichtung von Windenergieanlagen beträgt die Frist einen Monat.“ ‘

Begründung:

Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen hat die beteiligte Behörde nach § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG eine Stellungnahme innerhalb einer Frist von einem Monat abzugeben. Diese Frist sollte zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren auch für die Zustimmung der

Luftfahrtbehörde nach § 12 Absatz 2 Satz 1 LuftVG gelten. Denn bei der Entscheidung nach § 12 Absatz 2 Satz 1 LuftVG handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine interne Stellungnahme an die Genehmigungsbehörde (BVerwG, Urteil vom 16. Juli 1965 – IV C 30.65 –, juris). Daher sollte die Frist des § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG auch für die Beteiligung der Luftfahrtbehörde angewendet werden.

25. Zu Artikel 6 Nummer 3 Buchstabe b (§ 18a Absatz 1a Satz 5 LuftVG)

In Artikel 6 Nummer 3 Buchstabe b sind in § 18a Absatz 1a Satz 5 die Wörter „zwei Monate“ durch die Wörter „einen Monat“ zu ersetzen.

Begründung:

Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren von Windenergieanlagen hat die beteiligte Behörde nach § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG eine Stellungnahme innerhalb einer Frist von einem Monat abzugeben. Diese Frist sollte zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren auch für die Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung im Rahmen des § 18a Absatz 1 LuftVG gelten. Denn bei der Entscheidung nach § 18a Absatz 1 LuftVG handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine interne Stellungnahme an die Genehmigungsbehörde (BVerwG, Urteil vom 7. April 2016 – 4 C 1/15 –, Rn. 10, juris). Daher sollte die Frist des § 10 Absatz 5 Satz 2 BImSchG auch für die Beteiligung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung angewendet werden.

26. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a WHG)

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass mit der Neuregelung des § 70a des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des trans-europäischen Verkehrsnetzes auch in Bezug auf Häfen in Bundesrecht umgesetzt werden soll.
- b) Der Bundesrat bittet, § 70a WHG im weiteren Gesetzgebungsverfahren daraufhin zu überprüfen, ob die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2021/1187 in Bezug auf Häfen vollständig umgesetzt werden. Es sollten Umsetzungslücken vermieden werden, die gegebenenfalls durch Änderung des Landesrechts zu schließen wären. Unter anderem sollten folgende Fragen geprüft und der Gesetzestext zu § 70a WHG gegebenenfalls angepasst werden:
 - aa) Die Neuregelung des § 70a Absatz 1 WHG knüpft ausdrücklich an eine Erweiterung eines in der neuen Anlage 3 des WHG aufgeführten Hafens an. Nicht erfasst ist der Neubau betroffener Häfen. Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob § 70a Absatz 1 WHG statt an einer Hafenerweiterung allgemein an Vorhaben in Bezug auf Anlage 3 des WHG anknüpfen sollte, angelehnt an § 10b Absatz 1 Satz 1 LuftVG (Artikel 6 Nummer 1).
 - bb) Der Bundesrat begrüßt, dass alle bundes- oder landesrechtlich geregelten Zulassungsverfahren im Hinblick auf eine landseitige Hafenerweiterung (wie Gebäude, Anlagen nach BImSchG oder Straßen-/Eisenbahnanbindung), die zu einer wasserseitigen Hafenerweiterung (das heißt einem Gewässerausbau) hinzukommt, fakultativ über eine einheitliche Stelle abgewickelt werden (§ 70a Absatz 2 WHG).

Jedoch wird für diese Zulassungsverfahren – im Unterschied zu Verfahren hinsichtlich eines Gewässerausbaus (vgl. § 70a Absatz 1 Satz 2 und 3 WHG) – weder ein Vorrangstatus begründet noch eine Fristenregelung von vier Jahren getroffen (vgl. Artikel 3 Absatz 1 und 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187).

Ferner wird für diese Zulassungsverfahren in § 70a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 WHG keine erweiterte Informationspflicht der einheitlichen Stelle begründet, was sämtliche für die Erteilung dieser Zulassungen beizubringenden Informationen und Unterlagen betrifft, einschließlich aller Stellungnahmen, die für die Zulassungen eingeholt und vorgelegt werden müssen (vgl. Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2021/1187).

- cc) § 70a Absatz 2 WHG betrifft den Fall, dass eine Hafenerweiterung sowohl wasser- als auch landseitig erfolgt. Für eine wasserseitige Hafenerweiterung (das heißt einen Gewässerausbau) ist § 68 WHG einschlägig, für eine landseitige die jeweils einschlägigen Zulassungstatbestände des Bundes- wie Landesrechts (wie Anlagen- oder Gebäudeerweiterung nach der jeweiligen Landesbauordnung beziehungsweise dem BImSchG oder Straßen- oder Eisenbahnanbindung nach dem FStrG, dem jeweiligen Straßengesetz des Landes oder dem AEG).

Der Gesetzentwurf enthält aber keine Regelung zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 für den Fall einer ausschließlich landseitigen Hafenerweiterung. Diesbezüglich bittet der Bundesrat zu prüfen, ob § 70a WHG ergänzt werden sollte.

Falls die Bundesregierung insoweit kompetenzrechtliche Probleme sieht, könnte die entsprechende Ergänzung des WHG gegebenenfalls auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG (Recht der Wirtschaft) gestützt werden, da Erweiterung und Betrieb eines Hafens im Rahmen wirtschaftlicher Tätigkeit erfolgen.

Falls die Bundesregierung aber der Auffassung sein sollte, dass eine ausschließlich landseitige Hafenerweiterung nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fällt, sollte dies ausdrücklich klargestellt werden. Damit würde den Ländern verdeutlicht werden, dass insoweit keine Umsetzungslücken bestehen, die gegebenenfalls durch Änderung des Landesrechts zu schließen wären.

27. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a Absatz 4 Satz 1 WHG)

In Artikel 7 Nummer 2 sind in § 70a Absatz 4 Satz 1 nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „oder eine von ihr bestimmte Behörde“ einzufügen.

Begründung:

Den zuständigen obersten Landesbehörden sollte die Entscheidung überlassen werden, nach ihrem Ermessen die Zuständigkeit für die Verlängerung der Frist nach Absatz 1 Satz 1 einer von ihr bestimmten Behörde zu übertragen. Eine abschließende Festsetzung der Zuständigkeit durch eine bundesrechtliche Regelung ist nicht erforderlich.

28. Zu Artikel 9 Nummer 01 – neu – (§ 22 Absatz 3 Satz 3 – neu – InvKG)

Artikel 9 Nummer 1 ist folgende Nummer voranzustellen:

„01. § 22 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Realisierung der Schieneninfrastrukturmaßnahmen nach Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 darf nicht davon abhängig gemacht werden, dass sie für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur betriebswirtschaftlich auskömmlich oder dass bei fehlender betriebswirtschaftlicher Auskömmlichkeit finanzielle Ausgleichszahlungen zu entrichten sind.“ ‘

Begründung:

Artikel 9 ist um eine neue Nummer 01 zu erweitern, wonach alle in der Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum InvKG aufgeführten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehrsnetz auch dann realisiert werden können, wenn deren betriebswirtschaftliche Auskömmlichkeit nicht vorliegt oder nur durch Zahlung von Ausgleichsmaßnahmen herbeigeführt werden kann.

Damit wird gewährleistet, dass diese Maßnahmen geplant und gebaut werden können und eine echte Kompensation für den Kohleausstieg sind. Es hat sich nach Inkrafttreten des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) herausgestellt, dass die Kohleländer wegen der fehlenden betriebswirtschaftlichen Auskömmlichkeit ansonsten zur Realisierung der Maßnahmen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht unerhebliche eigene Mittel einsetzen müssten. Das würde dem Hauptzweck des InvKG zuwiderlaufen, mit Bundesmitteln echte

Kompensationen für den Ausstieg aus der Kohleverstromung zu leisten. Die Projekte sollen infrastrukturelle Grundlage für den Strukturwandel sein. Sie sollen die Verkehrsnachfrage erst möglich machen und sollten nicht von einer in den strukturschwachen Kohleregionen nur schwer zu prognostizierenden zukünftigen Nachfrage abhängig gemacht werden. Der Kohleausstieg ist eine singuläre Sondersituation, die Abweichungen von den allgemeinen Regelungen für den Ausbau des Schienennetzes rechtfertigt. Eine Finanzierung der durch die DB Netz AG wegen Nicht-Auskömmlichkeit geltend gemachten Ausgleichsbeträge mit Bundesmitteln könnte dabei gegebenenfalls durch Mittel des im Koalitionsausschuss vom 29. März 2023 beschlossenen „Investitionshochlauf Schiene“ ermöglicht werden. Die Zahlung von Ausgleichsbeträgen durch den Bund soll durch die Regelung nicht ausgeschlossen werden. Sie darf jedoch nicht Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahmen sein.

Die vorgeschlagene Regelung wäre ein erster sichtbarer Schritt zur Schaffung der – im Koalitionsvertrag des Bundes geforderten – gemeinwohlorientierten einheitlichen Infrastrukturgesellschaft, der in der singulären Sondersituation Kohleausstieg das Gemeinwohl gegenüber den Unternehmensinteressen der DB AG überwiegen lässt.

29. Zu Artikel 9 Nummer 3 – neu – (§ 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG)

In Artikel 9 ist nach Nummer 2 folgende Nummer anzufügen:

„3. In § 27 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „bis zum Jahr 2038“ gestrichen.“

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird die Finanzierung der Kompensationsmaßnahmen nach den Kapiteln 3 und 4 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) von der Fertigstellung und Ausfinanzierung bis Ende 2038 entkoppelt. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass einzelne Schienenmaßnahmen nach Kapitel 4 des InvKG wegen der noch nicht gelösten Auskömmlichkeitsproblematik des Bundes bis dahin nicht fertiggestellt oder ausfinanziert werden können. Dies hätte zur Folge, dass die Kohleländer Mittel der Landeshaushalte in erheblichem Umfang zur Fertigstellung der Projekte einsetzen müssten. Die DB AG geht beispielsweise schon jetzt davon aus, dass mindestens die Maßnahme (Berlin) – Cottbus – Görlitz (Anlage 4 Abschnitt 1 Laufende Nummer 19 zum InvKG) voraussichtlich erst 2040 in Betrieb gehen kann.

Eine Beibehaltung der jetzigen Regelung läuft dem eigentlichen Hauptzweck des InvKG zuwider, mit Bundesmitteln echte Kompensationen für den Ausstieg aus der Kohleverstromung zu leisten. Die geltende Koppelung der Ausreichung der InvKG-Mittel für Schienenmaßnahmen an die Fertigstellung und Ausfinanzierung bis Ende 2038 wäre im hohen Maße unbillig, da die Verzögerung des Planungsbeginns dieser Maßnahmen nicht im Verantwortungsbereich der Länder liegt. Erst im Oktober 2021 haben die Kohleländer von den Ausgleichsforderungen der DB AG erfahren. Bis heute ist es dem Bund und der DB AG nicht gelungen eine Lösung zu finden, die finanzielle Belastungen der Länder ausschließt.

Zur Klarstellung wird betont, dass die vorgeschlagene Regelung keine Änderung des Kohleausstiegsdatums 2038 bewirken soll, sondern lediglich die Koppelung der Fertigstellung und Ausfinanzierung der genannten Infrastrukturmaßnahmen vom Kohleausstiegsdatum beseitigen soll.

30. Zu Artikel 10 Nummer 2 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 UVPG)

In Artikel 10 Nummer 2 sind in § 14c Absatz 1 Satz 1 die Wörter „Bundesautobahnen oder Bundesstraßen“ durch die Wörter „Bundesautobahnen, Bundesstraßen oder Bundesschienenwegen“ zu ersetzen.

Begründung:

Der im Gesetzentwurf neu eingefügte § 14c UVPG schafft als Sonderregelung zu § 9 UVPG Verfahrensvereinfachungen für die erhaltungsbedingte Erneuerung von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die mit einer baulichen Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau der jeweiligen Strecke verbunden werden. Diese Regelung ist im Hinblick auf die avisierte Verkehrsverlagerung

von der Straße auf die Schiene in Korrespondenz mit den Herausforderungen im Schienennetzausbau sowie den geplanten Korridorsanierungen auf Bundesschienenwege auszuweiten.

Auf Grundlage dieser Sonderregelung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich, wenn der Bauwerkszustand eine vorgezogene erhaltungsbedingte Erneuerung erfordert. Die Planung und die Durchführung dieser Maßnahmen werden damit beschleunigt, ohne das materielle Schutzniveau für Natur und Umwelt abzusenken. Durch die beschleunigte Erneuerung von Brücken mit einer geringen Restnutzungsdauer soll vermieden werden, dass Streckenabschnitte der Bundesschienenwege wegen eines unzureichenden Bauwerkszustands wiederholt gesperrt werden müssen. Die vollständige Sperrung von Schienenwegen hat gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen zur Folge und kann in der betroffenen Region mit wirtschaftlichen und sozialen Nachteilen verbunden sein. Eine Umleitung der betroffenen Züge ist nur mit erheblichem Aufwand umzusetzen und setzt die Anwohner der Umleitungsstrecken regelmäßig erheblichen Belästigungen durch gestiegenen Verkehrslärm aus.

Mit dem vorgezogenen Ausbau des Brückenbauwerks wird die Entscheidung über den später geplanten Ausbau der Strecke nicht vorweggenommen. Diese Entscheidung ist in einem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu treffen, welches die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beziehungsweise einer Vorprüfung im Einzelfall beinhaltet, in der unter anderem die verkehrsbedingten Umwelteinwirkungen durch die kapazitätserhöhende Wirkung des Gesamtvorhabens ermittelt und bewertet werden.

31. Zu Artikel 10a – neu – (Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Nach Artikel 10 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 10a

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

§ 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Bei Vorhaben zur Elektrifizierung einer Schienenstrecke oder zur Errichtung von Tank- und Ladeeinrichtungen für lokal emissionsfreie Antriebe muss kein gesonderter Wirtschaftlichkeitsnachweis nach Absatz 1 Buchstabe erfolgen.“

Begründung:

Die neue Version (2016+) der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr bewirkt, insbesondere durch die Erhöhung des Kostensatzes für CO₂-Emissionen, dass Elektrifizierungsmaßnahmen auf Bahnstrecken grundsätzlich einen hohen positiven Nutzen-Kosten-Indikator aufweisen. Um entsprechende Maßnahmen zu beschleunigen, sollte daher zukünftig auf eine Wirtschaftlichkeitsberechnung in diesen Fällen verzichtet werden. Das gleiche gilt für die Errichtung von Tank- und Ladeeinrichtungen für lokal emissionsfreie Antriebe.

32. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehenen rechtlichen Änderungen in den Fachplanungsgesetzen der Verkehrsträger, um die Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zu beschleunigen. Die Regelungen zur Vereinfachung, Straffung und Digitalisierung sind geeignet, die Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten und damit insgesamt deutlich zu verkürzen.

- b) Der Bundesrat hält es allerdings für geboten, die Regelungen zur Genehmigungsbeschleunigung und zur Digitalisierung sinngemäß auch im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) anzupassen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dazu zeitnah einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.

Begründung

Zur Vereinfachung des Fachplanungsrechts ist es sachgerecht und notwendig, die Regelungen in allen Fachgesetzen anzupassen, um eine Zersplitterung des Fachplanungsrechts zu vermeiden und die Planung bei Infrastrukturvorhaben unter rechtlich einheitlichen Bedingungen und Standards durchführen zu können. Die Zersplitterung des Fachplanungsrechts kann zu Anwendungsfehlern in den Behörden führen. Zudem erhöht ein einheitliches Planungsrecht die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber verkehrlichen Infrastrukturvorhaben. Ferner können standardisierte Arbeitsabläufe erarbeitet werden, die ebenfalls zur Planungsbeschleunigung beitragen und die Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden entlasten.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Unbeschadet etwaiger erforderlicher rechtsförmlicher Änderungen äußert sich die Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a Satz 2 FStrG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 2a und Absatz 2b FStrG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a, Artikel 3 Nummer 6 und Artikel 10 Nummer 2 (§ 17 Absatz 1 Satz 1 bis 3 FStrG, § 20a Absatz 1 AEG und § 14c und d UVPG)Zu Buchstabe a:

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

Zu Buchstabe b:

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Formulierung „sollen“ ist für die internationale Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Vorhaben ausreichend. Die weichere Formulierung eröffnet es den zuständigen deutschen Behörden, bei zu weit gehenden Prüfungsbitten anderer Vertragsstaaten differenzierend zu antworten.

4. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 2 Satz 1 und Satz 1a – neu – FStrG)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag zum Anlass, § 17i Absatz 2 Satz 1 FStrG dahingehend zu ergänzen, dass sich die Ermächtigung zum Erlass der Rechtsverordnung auf „Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung“ bezieht.

Im Übrigen lehnt die Bundesregierung den Vorschlag ab. Nach Artikel 80 Absatz 2 GG bedürfen Rechtsverordnungen eines Bundesministers unter anderem dann der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie auf Grund von Bundesgesetzen erlassen werden, die der Zustimmung des Bundesrates bedürfen oder die von den Ländern im Auftrage des Bundes ausgeführt werden.

Die von der Ermächtigungsgrundlage umfassten Bundesfernstraßen werden ausschließlich in Bundesverwaltung geführt. Die Rechtsverordnung ergeht damit nicht aufgrund eines Bundesgesetzes, das von den Ländern im Auftrag des Bundes ausgeführt wird. Dies wäre nur der Fall, wenn von den Bundesfernstraßen zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auch solche umfasst wären, die von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet werden.

5. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 17i Absatz 3 Satz 1, Satz 2 FStrG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

6. Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 Absatz 14 und 15, Absatz 16 – neu – FStrG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Ein Bedarf für eine Übergangsregelung wird nicht gesehen. Die gesetzlichen Regelungen im FStrG und im FStrAbG ergänzen größtenteils lediglich die Möglichkeiten der Planfeststellungsbehörde, bspw. die Regelungen zur Digitalisierung. Einzig die Regelung in § 17i Absatz 1 Satz 1 FStrG, wonach Genehmigungsverfahren bei bestimmten Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz innerhalb von vier Jahren abgeschlossen sein müssen, kann sich auf ein bereits eingeleitetes Verfahren auswirken. Dazu enthält jedoch § 17i Absatz 5 FStrG eine spezielle Übergangsregelung.

7. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 1 Satz 4a – neu – und Absatz 2 Satz 10 AEG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

8. Zu Artikel 3 Nummer 1a – neu –, Artikel 10 Nummer 1a – neu – und Nummer 4 – neu – (§ 18 Absatz 1a AEG und § 14a sowie Anlage 1 UVPG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

9. Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 18 Absatz 2 Satz 10, Absatz 3 und 4 – neu – AEG) *

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Der Vorschlag lässt gegenüber der bestehenden Regelung kein relevantes Beschleunigungspotenzial erwarten.

10. Zu Artikel 3 Nummer 3 (§ 18a Absatz 8 – neu – AEG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

11. Zu Artikel 3 Nummer 6 (§ 20 Überschrift, Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, Nummer 3 – neu – AEG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

12. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 2, Absatz 3 BSWAG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

13. Zu Artikel 4 Nummer 1 und Nummer 3 (§ 1 Absatz 3 und Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

14. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

15. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Formulierung entspricht dem im Rahmen der Ressortabstimmung gefundenen politischen Kompromiss.

16. Zu Artikel 4 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

17. Zu Artikel 4 Nummer 1a – neu – (§ 3 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a – neu – BSWAG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Aufgabe des Bundes liegt maßgeblich in der Herstellung einer bedarfsgerechten Fernverkehrsinfrastruktur, da die Zuständigkeit für den Nahverkehr bei den Ländern liegt. Insofern sollte der Gegenstand des Bedarfsplans nicht geändert werden. Der Begriff „Fern- und Nahverkehr“ schließt alle Verkehre, ob Güter- oder Personenverkehr, ein und dient damit der Klarheit.

18. Zu Artikel 4 Nummer 2a – neu – (§ 8 Absatz 6 BSWAG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

19. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 laufende Nummer 9, laufende Nummer 17 BSWAG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Aufnahme des Vorhabens ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ in das Projektbündel 9 sollte nicht erfolgen, da das Vorhaben in Bezug auf die Verkehrsströme in Konkurrenz zum Vorhaben ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ steht, statt wie beabsichtigt Synergien zu entfalten. Eine Aufnahme hätte zur Folge, dass bei einer späteren Bewertung die prognostizierten Verkehre auf der Ost-West-Achse auf die beiden Vorhaben aufgeteilt würden. Dies würde das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich verschlechtern. Bei jeweils unabhängigen Projektbewertungen können die prognostizierten Verkehre im jeweiligen projektspezifischen Planfall dem jeweiligen Vorhaben umfänglich zugeordnet werden.

20. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nummer 27 BSWAG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Sollte sich im Ergebnis der Fortschreibung des Deutschlandtakts eine andere Infrastrukturanforderung ergeben, ist diese im Zuge der zukünftigen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung in den Bedarfsplan einzubringen.

21. Zu Artikel 4 Nummer 3 (Anlage (zu § 1 Absatz 1) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nummer 42 – neu – und Nummer 43 – neu – BSWAG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Bei der Änderung der Anlage handelt es sich nicht um eine inhaltliche Neuaufstellung, sondern um eine Anpassung an die Ergebnisse der Bewertung der Vorhaben des potenziellen Bedarfs.

22. Zu Artikel 4 allgemein

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

23. Zu Artikel 5a – neu – (§ 1 Absatz 3 – neu – WaStrAbG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Formulierung entspricht dem im Rahmen der Ressortabstimmung gefundenen politischen Kompromiss.

24. Zu Artikel 6 Nummer 2 Buchstabe a – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 2 LuftVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Weitere Verkürzungen von Fristen bei komplexen Prüfungen wie denen in § 12 LuftVG führen zu nicht akzeptablen Risiken für die Luftfahrt und damit für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Sollte die Prüfung aufgrund eines einfacheren Sachverhalts vor Ablauf der Frist beendet sein, geben die Luftfahrtbehörden ihre Entscheidung bereits jetzt entsprechend früher bekannt.

25. Zu Artikel 6 Nummer 3 Buchstabe b (§ 18a Absatz 1a Satz 5 LuftVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Entscheidung setzt eine Begutachtung durch die Flugsicherungsorganisation voraus; innerhalb von nur einem Monat sind die verschiedenen Prozessschritte nicht sicher umzusetzen.

26. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a WHG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

27. Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 70a Absatz 4 Satz 1 WHG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit einer Änderung zu und schlägt vor, nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „oder eine andere von ihr bestimmte Behörde“ einzufügen.

Die oberste Landesbehörde darf nicht die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde bestimmen, da diese sich sonst ihre Verlängerungsanträge selbst genehmigen könnte.

28. Zu Artikel 9 Nummer 01 – neu – (§ 22 Absatz 3 Satz 3 – neu – InvKG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vorgeschlagene Änderung betrifft eine Thematik, an deren Lösung im Rahmen des bestehenden Systems derzeit auf verschiedenen Ebenen innerhalb der Bundesregierung und mit den betroffenen Ländern gearbeitet wird. Den zu erarbeitenden Lösungsvorschlägen sollte an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden.

29. Zu Artikel 9 Nummer 3 – neu – (§ 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

§ 27 Absatz 2 Satz 1 InvKG stellt – wie bereits die Eckpunkte der Bundesregierung vom 22. Mai 2019 – klar, dass die weiteren Maßnahmen des Bundes nach den Kapiteln 3 und 4 InvKG in einem Umfang von bis zu 26 Milliarden Euro bis zum Jahr 2038 realisiert werden können. Nach Ansicht der Bundesregierung sollte

diese auf breitem gesellschaftlichen Konsens basierende politische Übereinkunft nicht verändert werden, in dem der Zeitrahmen auf unbestimmte Zeit verlängert wird.

30. Zu Artikel 10 Nummer 2 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 UVPG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

31. Zu Artikel 10a – neu – (Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist mit Blick auf § 7 BHO zwingend zu beachten.

32. Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

