

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**

**– Drucksache 20/6879 –**

**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**

Eine moderne und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor Deutschlands. Zur Sicherung und Modernisierung der Verkehrswege ist eine schnelle Umsetzung der erforderlichen Aus- und Neubauprojekte unerlässlich. Allerdings dauern die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben in Deutschland nach wie vor zu lange. Potenziale zur Beschleunigung der Verfahren sind bisher nicht gehoben worden. Weiterhin wurden die Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf Ebene des Bundesrechts bisher nicht umgesetzt.

### **B. Lösung**

Änderung der rechtlichen Vorgaben für die Planungs- und Genehmigungsverfahren, um die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu beschleunigen sowie die Richtlinie (EU) 2021/1187 umzusetzen sowie Prüfung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE.**

**Annahme einer Entschliebung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

**C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs bzw. Annahme mit abweichenden Änderungen, Verzicht auf eine Entschließung bzw. Annahme einer abweichenden Entschließung.

**D. Kosten**

Die Kosten wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/6879 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

„1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „Planfeststellungsverfahren“ die Wörter „im Internet veröffentlichen oder“ eingefügt.
- b) in Absatz 6 Satz 7 werden nach dem Wort „Planfeststellungsverfahren“ die Wörter „im Internet veröffentlichen oder“ eingefügt.“

- b) Die bisherigen Nummern 1 bis 13 werden die Nummern 2 bis 14.

- c) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

- „b) Nach Absatz 1 werden die folgenden Absätze 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Bei dem Bau oder der Änderung von Bundesautobahnen sind die Möglichkeiten der Erzeugung erneuerbarer Energien auf nutzbaren Flächen oder auf nutzbaren Anlagen auszuschöpfen; ausgenommen ist der Straßengrund. Dabei sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit ebenso wie die technische Umsetzbarkeit zu beachten.

(1b) Nutzbare Flächen und nutzbare Anlagen sind vom Träger der Straßenbaulast innerhalb von fünf Jahren in einem Kataster festzuhalten.“

- d) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 werden 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 Arbeitstagen 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 Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. In diesem Fall ist die oberste Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung der Bundesfernstraßen zusteht, das Fernstraßen-Bundesamt in den Genehmigungs- oder Anzeigeverfahren für die Anlage zu beteiligen. Die für die Erteilung der Genehmigung oder für die Anzeige zuständige Behörde hat im Rahmen der Beteiligung die Stellungnahme der jeweiligen Behörde nach Satz 2 einzuholen. Bedarf es keiner Genehmigung oder Anzeige der Anlage, hat der Vorhabenträger die in Satz 2 genannten Behörden um eine Stellungnahme zu dem Vorhaben zu ersuchen. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer in Satz 1 bezeichneten Anlage 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.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Bei geplanten Bundesfernstraßen gelten die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 vom Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird.“

- e) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:
- „5. § 9a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Vom Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden.“
- b) Absatz 3 Satz 8 wird wie folgt gefasst:
- „Die Festlegung tritt mit Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens außer Kraft.“ ‘
- f) Die bisherigen Nummern 5 bis 14 werden die Nummern 6 bis 15.
- g) Nummer 7 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
- „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 unterhaltsbedingten 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. Der Träger des Vorhabens kann die Feststellung des Plans nach Absatz 1 Satz 1 beantragen.“ ‘
- h) Nummer 8 wird wie folgt geändert:
- aa) § 17a wird wie folgt geändert:
- aaa) In Absatz 2 wird das Wort „kann“ durch das Wort „soll“ ersetzt.
- bbb) In Absatz 5 Satz 2 werden nach den Wörtern „Soll ein“ die Wörter „im Internet veröffentlichter oder“ eingefügt.

ccc) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

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

bb) § 17b wird wie folgt geändert:

aaa) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(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. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden 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. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. 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. Die Unterlagen nach Satz 1 sollen nach Ende der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlicht werden.“

bbb) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Bestehen Zweifel, welche Behörde nach Absatz 5 zuständig ist, führen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die oberste Landesstraßenbaubehörde das Benehmen darüber herbei, welche Behörde für das Vorhaben zuständig ist.“

i) Nach Nummer 8 wird folgende Nummer 9 eingefügt:

„9. In § 17c Nummer 3 werden nach dem Wort „und“ die Wörter „Veröffentlichung im Internet oder“ eingefügt.“

j) Die bisherigen Nummern 9 bis 15 werden die Nummern 10 bis 16.

- k) Nummer 10 wird wie folgt geändert:
- aa) Dem Buchstaben a wird folgender Buchstabe a vorangestellt:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigungsverfahren und Verfahren zu Entfallensentscheidungen nach § 17b Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 und § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für Vorhaben im Sinne des § 17 Absatz 1, soweit diese Bundesfernstraßen betreffen, die wegen
1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
  2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
  3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
  4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,
  5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe oder
  6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795)
- in der Anlage 1 aufgeführt sind. Satz 1 gilt auch für nach § 17 Absatz 1 von der Planfeststellungspflicht freigestellte Vorhaben, auch dann, wenn auf Antrag des Vorhabenträgers ein Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren durchgeführt wird.“ ‘
- bb) Die bisherigen Buchstaben a bis c werden die Buchstaben b bis d.
- l) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 11 eingefügt:
- , 11. § 17g wird wie folgt geändert:
- a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Wird der Plan nicht nach § 17a Absatz 3 Satz 1, § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Internet veröffentlicht, ist dieser vom Träger des Vorhabens auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.“
- b) In Satz 4 wird das Wort „Zugänglichmachung“ durch das Wort „Veröffentlichung“ ersetzt. ‘
- m) Die bisherigen Nummern 11 bis 15 werden die Nummern 12 bis 16.

n) Nummer 12 § 17i wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

1. im Abschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rodby gelegen ist oder
2. auf einem Kernnetzkorridor nach Anlage 2 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.“

bb) Absatz 2 wird aufgehoben.

cc) Die Absätze 3 bis 5 werden die Absätze 2 bis 4.

dd) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringenden Informationen und Unterlagen zu erteilen. 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.“

ee) In Absatz 4 werden die Wörter „Absätze 1 bis 4“ durch die Wörter „Absätze 1 bis 3“ ersetzt.

o) Nummer 13 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „eine vorzeitige Besitzeinweisung“ durch die Wörter „das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren“ durch die Wörter „dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.



p) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Dem § 24 werden die folgenden Absätze 14 bis 16 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.

(16) Für das Planfeststellungsverfahren gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, das nach Maßgabe dieses Gesetzes anzuwenden ist. Satz 1 gilt entsprechend, soweit das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“ ‘

q) Nummer 17 wird wie folgt geändert:

aa) In dem einleitenden Satzteil wird nach den Wörtern „Die Anlage“ die Angabe „1“ eingefügt.

bb) In der Überschrift der Anlage wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 1“ ersetzt.

r) Folgende Nummer 18 wird angefügt:

„18. Folgende Anlage 2 wird angefügt:

„Anlage 2

(zu § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)

Vorbemerkung:

Im Sinne dieser Anlage bedeuten

1. A: Bundesautobahn
2. AD: Autobahndreieck
3. AK: Autobahnkreuz
4. AS: Anschlussstelle
5. B: Bundesstraße

Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die für den Betrieb von Bundesfernstraßen notwendigen Anlagen. Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunk-

ten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind. Die Bezeichnung legt den jeweiligen Anfangs- und Endpunkt des Abschnitts fest.

Lfd. Nr.	Abschnitt	Kernnetzkorridor(e) (gegebenenfalls sind nur Teilabschnitte betroffen)
1	A1: AS Heiligenhafen-Ost (B207) – AD Horster Dreieck (A7)	Skandinavien Mittelmeer Nordsee – Ostsee
2	A1: AD Stuhr (A28) – AK Bremer Kreuz (A27)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
3	A1: AK Lotte/Osnabrück (A30) – AK Köln-West (A4)	Nordsee – Ostsee
4	A2: AK Bad Oeynhausen (A30) – AK Hannover Ost(A7) – AK Magdeburg (A14) – AD Werder (A10)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
5	A3: (Rotterdam-) – Bundesgrenze Niederlande/Deutschland – AD Köln-Heumar (A4/A59) – AK Frankfurter Kreuz (A5) – AK Bibelried (A7) – AK Nürnberg (A9) – AK Altdorf (A6) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (-Wels)	Rhein-Alpen Rhein-Donau Skandinavien Mittelmeer
6	A4: AK Aachen (A44) – AD Köln-Heumar (A3/A59)	Rhein-Alpen Nordsee – Ostsee
7	A4: AD Nossen (A14) – Bundesgrenze Deutschland/Polen (– Wotzlaw)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
8	A5: Frankfurter Kreuz (A3) – Bundesgrenze Deutschland/Schweiz (Basel)	Rhein-Alpen Rhein-Donau
9	A6: AK Altdorf (A3) – Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (– Praha)	Rhein-Donau
10	A7: (Kolding-) Bundesgrenze Dänemark/Deutschland – AD Horster Dreieck (A1) – AD Walsrode (A27) – AK Kreuz Biebelried (A3)	Skandinavien Mittelmeer Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
11	A8: AD Karlsruhe (A5) – AD München- Eschenried (A99) und AK München-Süd (A99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (– Salzburg).	Rhein-Donau Skandinavien Mittelmeer
12	A9: AD Potsdam (A10) – AK Nürnberg (A3) – AK München-Nord (A99)	Skandinavien Mittelmeer
13	A10: vollständig	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM) Skandinavien Mittelmeer
14	A11: AD Barnim (A10) – Bundesgrenze Deutschland/Polen (Szczecin/Świnoujście)	Nordsee – Ostsee

Lfd. Nr.	Abschnitt	Kernnetzkorridor(e) (gegebenenfalls sind nur Teilabschnitte betroffen)
15	A12: AD Spreeau (A10) – Bundesgrenze Deutschland/Polen (– Poznań)	Nordsee – Ostsee
16	A13: AK Schönefelder Kreuz (A10) – AD Dresden Nord (A4)	Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
17	A14: AK Magdeburg (A2) – AD Nossen (A4)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
18	A17: AD Dresden-West (A4) – Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (– Praha)	Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
19	A19: AS Rostock Überseehafen – AD Dreieck Wittstock/Dosse (A24)	Orient/Östliches Mittelmeer (OEM) Skandinavien Mittelmeer
20	A24: AS Hamburg Horn – AD Havelland (A10)	Orient/Östliches Mittelmeer (OEM) Nordsee – Ostsee Skandinavien Mittelmeer
21	A27: AS Bremerhaven-Zentrum – AK Bremer Kreuz (A1) – AD Walzrode (A7)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM) Skandinavien Mittelmeer
22	A28: AK Oldenburg-Ost (A29) – AD Stuhr (A1)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
23	A29: AS Jade-Weser-Port – AK Oldenburg-Ost (A28)	Nordsee – Ostsee Orient/Östliches Mittelmeer (OEM)
24	A30: (Hengelo-) Bundesgrenze Deutschland/Niederlande (A30) – Kreuz Lotte/Osnabrück (A1) – AK Bad Oeynhausen (A2)	Nordsee – Ostsee
25	A44: (Liège-) Bundesgrenze Deutschland/Belgien – AK Aachen (A4)	Nordsee – Ostsee Rhein-Alpen
26	A93: AD Inntal (A8) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (– Innsbruck)	Skandinavien Mittelmeer
27	A99: AD München-Eschenried (A8) – AK München-Süd (A8)	Rhein-Donau Skandinavien Mittelmeer
28	B207: AS Heiligenhafen-Ost (A1) – Puttgarden	Skandinavien Mittelmeer“.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 1“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Anlage 2 abschließend aufgeführt ist, liegt im überragenden öffentlichen Interesse.“ ‘

b) Die folgenden Nummern 3 und 4 werden angefügt:

- , 3. In der Überschrift der Anlage wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 1“ ersetzt.
4. Folgende Anlage 2 wird angefügt:

„Anlage 2  
(zu § 1 Absatz 3)

Vorbemerkung:

Für die in der Anlage 2 genannten Vorhaben ist das Bauziel des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage 1) in der am ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung maßgebend. Die Bedeutung der Abkürzungen, die in der Anlage 2 verwendet werden, entspricht der Bedeutung der Abkürzungen in der Vorbemerkung der Anlage 1.

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung	Bedarfsplan-Nr.
1	BW	A 5	AK Walldorf – AS Walldorf/Wiesloch	4
2	BW	A 5	AS Walldorf/Wiesloch – AK Heidelberg	4
3	BW	A 6	AK Mannheim – AS Schwetzingen/Hockenheim	9
4	BW	A 6	AK Weinsberg – ö AS Bretzfeld	11
5	BW	A 6	ö AS Bretzfeld – AS Öhringen	11
6	BW	A 6	AS Öhringen – AS Kupferzell (B 19)	11
7	BW	A 6	AS Kupferzell (B 19) – AS Ilshofen/Wolpertshausen	11
8	BW	A 6	AS Ilshofen/Wolpertshausen – AS Kirchberg	11
9	BW	A 6	AS Kirchberg – LGr. BW/BY	11
10	BY	A 3	AS Nittendorf – AS Sinzing	149
11	BY	A 3	AS Sinzing – AK Regensburg	149
12	BY	A 8	AS Hofoldingen Forst – AS Holzkirchen	163
13	BY	A 8	AS Holzkirchen – Leitzachbrücke	164
14	BY	A 8	Leitzachbrücke – Dettendorf (Irschenberg)	164
15	BY	A 8	Dettendorf (Irschenberg) – AD Inntal	164
16	BY	A 8	AD Inntal – AS Rosenheim	165
17	BY	A 8	ö AS Rosenheim – AS Achenmühle	165
18	BY	A 8	AS Achenmühle – Bernauer Berg	165
19	BY	A 8	Bernauer Berg – AS Felden	165

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung	Bedarfsplan-Nr.
20	BY	A 8	AS Felden – AS Grabenstätt	165
21	BY	A 8	AS Grabenstätt – Reichhausen	165
22	BY	A 8	Reichhausen – Vogling	165
23	BY	A 9	AS München – Frankfurter Ring – AS München – Schwabing	172
24	BY	A 92	AK Neufahrn – AD Flughafen-München	175
25	BY	A 94	AS München-Steinhausen – AS Feldkirchen-West	176
26	BY	A 94	AK München-Ost – AS Markt Schwaben	177
27	BY	A 99	AD München-Südwest – Tunnel Aubing	183
28	BY	A 99	Tunnel Aubing – AK München-West	183
29	BY	A 99	AK München-West – AK München-Nord	184
30	BY	A 99	AS Kirchheim – AS Haar	185
31	BY	A 99	AS Haar – AS Ottobrunn	185
32	BY	A 8/A 99	AS Ottobrunn (A 99) – (AK München-Süd) – AS Hofoldingen Forst	163, 185
33	HB	A 27	AK Bremen – AS HB-Überseestadt	496
34	HE	A 3	Wiesbadener Kreuz	510
35	HE	A 3	AS Frankfurt-Flughafen – AD Mönchhof	512
36	HE	A 3	AK Offenbach	515
37	HE	A 3	AS Hanau – AK Offenbach	516
38	HE	A 5	Westkreuz Frankfurt	518
39	HE	A 5	AK Darmstadt	520
40	HE	A 5	AD Reiskirchen – Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49)	523
41	HE	A 5	AK Bad Homburg – AS Friedberg	526
42	HE	A 5	AK Bad Homburg	527
43	HE	A 5	AK Nordwestkreuz Frankfurt – AK Bad Homburg	528
44	HE	A 5	Nordwestkreuz Frankfurt	529
45	HE	A 45	Gambacher Kreuz – n Talbrücke Langgöns	541
46	HE	A 45	n Talbrücke Langgöns – n Gießener Südkreuz	541
47	HE	A 45	n Gießener Südkreuz – s AS Wetzlar/Süd	541
48	HE	A 45	s AS Wetzlar/Süd – n AK Wetzlar	541
49	HE	A 45	n AK Wetzlar – AS Ehringshausen (n Talbrücke Lemptal)	541
50	HE	A 45	Talbrücke Onsbach (o) – s AS Herborn/West	541
51	HE	A 45	AS Herborn/West – s Talbrücke Lützelbach	541

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung	Bedarfsplan-Nr.
52	HE	A 45	s AS Dillenburg – AS Haiger/Burbach	541
53	HE	A 45	AS Haiger/Burbach – AS Wilnsdorf	543
54	HE	A 60	AD Mainspitz – AD Rüsselsheim	547
55	HE	A 67	n AS Lorsch – AK Darmstadt	553
56	HE	A 67	AD Rüsselsheim – AD Mönchhof	553
57	NI	A 2	AS Hannover-Herrenhausen – AD Hannover-West	684
58	NI	A 2	AD Hannover-West	685
59	NI	A 2	AK Hannover-Buchholz (A 37)	687
60	NI	A 7	AD Salzgitter – n Wöhlertalbrücke	690
61	NI	A 7	n Wöhlertalbrücke – s AS Hildesheim	690
62	NI	A 27	AK Bremen – AS HB-Überseestadt	697
63	NI	A 30	ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) – AK Osnabrück-Süd	698
64	NW	A 1	AK Kamen – n AS Hamm-Bockum/Werne	846
65	NW	A 1	AS Hamm-Bockum/Werne – AS Ascheberg	847
66	NW	A 1	AD Erfttal – AS Hürth	851
67	NW	A 1	AS Hürth – AS Gleuel	851
68	NW	A 1	AS Gleuel – AK Köln-West	851
69	NW	A 1	AK Wuppertal-Nord	852
70	NW	A 1	AK Westhofen	853
71	NW	A 1	AS Münster-Nord (o) – AS Greven (o)	858
72	NW	A 1	AS Greven (m) – DEK Brücke	858
73	NW	A 1	n DEK Brücke – AS Lengerich/Tecklenburg	858
74	NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg – AK Lotte/Osnabrück (A 30)	858
75	NW	A 1	AK Leverkusen-West – AK Leverkusen (o)	859
76	NW	A 2	AD Bottrop	860
77	NW	A 3	AS Königsforst – AD Köln-Heumar (A 4)	861
78	NW	A 3	AK Leverkusen (A 1) – AD Langenfeld (A 542)	862
79	NW	A 3	AD Langenfeld – AK Hilden (o)	862
80	NW	A 3	AK Hilden	863
81	NW	A 3	AK Hilden – AK Ratingen-Ost	863
82	NW	A 3	AK Ratingen-Ost – AK Breitscheid (A 52)	864
83	NW	A 3	AK Breitscheid (A 52) – AS Duisburg-Wedau	865

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung	Bedarfsplan-Nr.
84	NW	A 3	AS Duisburg-Wedau – AK Kaiserberg (A 40)	865
85	NW	A 3	AK Oberhausen-West (A 42) – AS Oberhausen-Holten	867
86	NW	A 3	AS Oberhausen-Holten – AK Oberhausen (A 2/A 516)	867
87	NW	A 3	AK Oberhausen	867
88	NW	A 3	AK Oberhausen (A 2/A 516) – AS Dinslaken-Süd	868
89	NW	A 3	AS Dinslaken-Süd – AS Dinslaken-Nord	868
90	NW	A 4	AK Köln/Ost – AS Moitzfeld	872
91	NW	A 4	AK Köln-Süd (A 555)	875
92	NW	A 30	AK Lotte/Osnabrück (A 1) – AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW)	876
93	NW	A 40	AS Duisburg-Kaiserberg – AS Mülheim-Dümpten	880
94	NW	A 40	AS Mülheim-Dümpten – AS Mülheim-Heißen	881
95	NW	A 40	AS Mülheim-Heißen – AS Essen-Frohnhausen	882
96	NW	A 40	AD Bochum-West (A 448) – AS Bochum-Harpen	884
97	NW	A 42	AK Essen-Nord (A 52) – AS Essen-Altenessen	889
98	NW	A 42	AS Essen-Altenessen – AS Gelsenkirchen-Schalke	889
99	NW	A 42	AS Gelsenkirchen-Schalke – AK Herne (A 43)	889
100	NW	A 42	AS Bottrop-Süd – AK Essen-Nord (A 52)	890
101	NW	A 43	AS Witten-Heven – AS Bochum-Querenburg	891
102	NW	A 43	AS Bochum-Querenburg – AK Bochum (A 40)	891
103	NW	A 43	AK Bochum	891
104	NW	A 43	AS Bochum-Gerte (o) – AS Bochum-Riemke (m)	891
105	NW	A 43	AS Recklinghausen/Herten – AS Marl-Sinsen	891
106	NW	A 45	AS Lüdenscheid-Nord – AS Hagen-Süd	907
107	NW	A 45	AS Hagen-Süd – AK Hagen (A 46)	908
108	NW	A 45	AS Haiger/Burbach – AS Wilnsdorf	910
109	NW	A 45	AS Dortmund-Hafen – AK Dortmund-Nordwest (A 2)	915
110	NW	A 45	AK Hagen – AK Westhofen	916
111	NW	A 52	AK Mönchengladbach (A 61) – AK Neersen (A 44)	922
112	NW	A 52	AK Breitscheid (A 3) – AS Essen-Kettwig	923
113	NW	A 52	AS Essen-Kettwig – AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	923
114	NW	A 52	AK Essen-Nord – s AK Essen/Gladbeck	925
115	NW	A 52	s AK Essen/Gladbeck – AK Essen/Gladbeck	926

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung	Bedarfsplan-Nr.
116	NW	A 52	AK Essen/Gladbeck (A 2) – AS Gelsenkirchen-Buer	927
117	NW	A 57	AS Köln-Chorweiler – AS Dormagen	929
118	NW	A 57	AS Dormagen – AD Neuss-Süd (A 46)	929
119	NW	A 57	AK Kaarst	930
120	NW	A 57	AK Moers (A 40)	931
121	NW	A 57	AK Moers – AK Kamp-Lintfort (A 42)	932
122	NW	A 57	AS Krefeld-Oppum – AS Krefeld-Gartenstadt	933
123	NW	A 57	AS Krefeld-Gartenstadt – AK Moers (A 40)	933
124	NW	A 59	AD Bonn-Nordost (A 565) – AD Sankt Augustin-West (A 560)	934
125	NW	A 59	s AK Duisburg (A 40) – AS Duisburg-Marxloh	935, 936, 937, 938
126	NW	A 59	AD Sankt Augustin-West (A 560) – T+R-Anlage Liburer Heide	940
127	NW	A 59	T+R-Anlage Liburer Heide – AS Flughafen	940
128	NW	A 59	AS Flughafen – AD Köln-Porz (A 559)	940
129	NW	A 59	AK Bonn-Ost (A 562) – AS Bonn/Vilich	941
130	NW	A 59	AS Bonn/Vilich – AD Bonn-Nordost (A 565)	941
131	NW	A 559	AD Köln-Porz (A 59) – AK Köln-Gremberg (A 4)	950
132	RP	A 60	AS Ingelheim-West – AS Heidesheim	1064
133	RP	A 60	AD Mainz – AS Mainz-Finthen	1066
134	RP	A 60	AS Mainz-Finthen – AK Mainz-Süd	1066
135	RP	A 61	LGr. NW/RP – AD Sinzig	1067
136	RP	A 61	AD Sinzig – AS Mendig	1068
137	RP	A 61	Rheinbrücke Speyer (LGr. BW/RP) – AK Mutterstadt	1074
138	RP	A 61	AK Mutterstadt – AK Frankenthal	1074“.”

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Der Nummer 1 werden die folgenden Nummern 1 und 2 vorangestellt:

, 1. § 4 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Zulassungen und“ werden gestrichen.



- bbb) Nach dem Wort „Genehmigungen,“ werden die Wörter „Bewilligungen, Erlaubnisse und sonstige Zulassungen sowie“ angefügt.
- bb) Nach dem Wort „Verordnungen“ werden die Wörter „des Bundes“ angefügt.
- b) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Folgende Zulassungen nach Satz 1 Nummer 1 dürfen nur im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde erteilt werden:

  - 1. Erlaubnisse und Bewilligungen für Gewässerbenutzungen nach § 8 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes,
  - 2. Zulassungen nach § 78a Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Von der Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt nach Satz 1 Nummer 2 ausgenommen ist die Gewässeraufsicht nach § 100 des Wasserhaushaltsgesetzes für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Anlagen im Sinne des § 36 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sind.“

- 2. Nach § 11 wird folgender § 11a eingefügt:

„§ 11a

Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien

Bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“

- b) Die bisherigen Nummern 1 bis 9 werden die Nummern 3 bis 11.
- c) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
  - aa) § 18a wird wie folgt geändert:
    - aaa) In Absatz 2 wird das Wort „kann“ durch das Wort „soll“ ersetzt.
    - bbb) In Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „ein“ die Wörter „im Internet veröffentlichter oder“ eingefügt.
    - ccc) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

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

bb) § 18b Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(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. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden 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. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. 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. Die Unterlagen nach Satz 1 sollen nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlicht werden.“

d) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:

„6. In § 18c Nummer 3 werden die Wörter „Zustellung und“ durch die Wörter „Zustellung, Veröffentlichung im Internet oder“ ersetzt.“

e) Die bisherigen Nummern 6 bis 11 werden die Nummern 7 bis 12.

f) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 8 eingefügt:

„8. § 18f wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wird der Plan nicht nach § 18a Absatz 3 Satz 1, § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Internet veröffentlicht, ist dieser vom Träger des Vorhabens auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.“

b) In Satz 4 wird das Wort „Zugänglichmachung“ durch das Wort „Veröffentlichung“ ersetzt.“

g) Die bisherigen Nummern 8 bis 12 werden die Nummern 9 bis 13.

- h) Nummer 9 wird wie folgt geändert:
  - aa) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:
    - , b) In Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „wenn die“ die Wörter „Veröffentlichung im Internet oder die“ eingefügt.‘
  - bb) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c und in Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Bekanntmachung“ die Wörter „der Veröffentlichung im Internet oder“ eingefügt.
- i) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 eingefügt:
  - , 10. In § 19 Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „Vom Beginn“ die Wörter „der Veröffentlichung im Internet oder“ eingefügt.‘
- j) Die bisherigen Nummern 10 bis 13 werden die Nummern 11 bis 14.
- k) Nummer 11 § 20 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
  - „(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringenden Informationen und Unterlagen zu erteilen. 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 Plan genehmigung spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.“
- l) Nummer 12 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 werden die Wörter „eine vorzeitige Besitzeinweisung“ durch die Wörter „das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt. In Satz 2 werden die Wörter „dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren“ durch die Wörter „dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.
  - bb) In Satz 2 werden die Wörter „dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren“ durch die Wörter „dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.
- m) Nach Nummer 12 werden die folgenden Nummern 13 und 14 eingefügt:
  - , 13. § 23 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 23

##### Freistellung von Bahnbetriebszwecken

(1) Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung sowie der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung.

(2) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für ein Grundstück im Sinne des Absatzes 1 auf Antrag

1. des Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
2. des Eigentümers des Grundstücks,
3. der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder
4. des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Radwege- und Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,

die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so kann die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung erfolgen. Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung von nicht betriebsnotwendigen Eisenbahnanlagen keine Voraussetzung.

(3) Der Antragsteller hat die ihm bekannten erheblichen Tatsachen, die für eine Freistellung des Grundstücks von den Bahnbetriebszwecken nach Absatz 2 vorausgesetzt werden, vollständig offenzulegen und ist zur Mitwirkung bei der Ermittlung des Sachverhalts verpflichtet.

(4) Vor der Entscheidung nach Absatz 2 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, kommunale Verkehrsunternehmen, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern sowie den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet zu veröffentlichen; die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten und
3. der Bundesnetzagentur innerhalb der Frist nach Nummer 2 Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(5) Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit. Das Grundstück unterliegt damit der kommunalen Planungshoheit, soweit keine vorrangige künftige Nutzung für den Betrieb von Verkehrssystemen nach dem Personenbeförderungsgesetz erfolgen soll. In diesem Fall stellt die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit der hierfür zuständigen Behörde des Landes die Freistellungsentscheidung unter den Vorbehalt einer künftigen Zweckbestimmung für den öffentlichen Personenverkehr. Es findet § 28 des Personenbeförderungsgesetzes Anwendung.

(6) Die Entscheidung über die Freistellung ist neben dem Antragsteller dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten.“

14. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „Weitere Übergangsvorschriften“ durch die Wörter „Weitere Übergangsvorschriften, Schlussbestimmungen“ ersetzt.
- b) Absatz 9 wird aufgehoben.
- c) Folgender Absatz 12 wird angefügt:

„(12) Für das Planfeststellungsverfahren gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, das nach Maßgabe dieses Gesetzes anzuwenden ist. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

- n) Die bisherigen Nummern 13 und 14 werden die Nummern 15 und 16.

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. 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. Im überragenden öffentlichen Interesse liegen auch folgende Vorhaben und Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege:

- 1. Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr, deren Finanzierung ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt,

2. Vorhaben, die in Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) bezeichnet sind,
3. mehrere Schienenwegabschnitte übergreifende Maßnahmen zur Änderung, Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung von Betriebsanlagen, die mindestens einen nach § 55 Absatz 1 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes als überlastet erklärten Schienenweg umfassen sowie
4. Maßnahmen zur Digitalisierung von Schienenwegen und Schienenknoten, priorisiert Schienenkorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes, soweit das Unionsrecht eine Pflicht zur durchgehenden Ausrüstung der Schienenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem vorschreibt.“ ‘

b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nummer 27 der Anlage wird wie folgt gefasst:

lfd. Nr.	Vorhaben
„27	ABS Stuttgart – Nürnberg“.

bb) Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 der Anlage wird wie folgt um die laufenden Nummern 18 bis 27 ergänzt:

lfd. Nr.	Vorhaben
„18	ABS/NBS Ingolstadt – München mit Anbindung Flughafen München
19	ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL
20	ABS Oldenburg – Osnabrück
21	ABS Hockeroda – Blankenstein – Marxgrün
22	ABS/NBS Ducherow – Usedom – Seebad Heringdorf/Swinoujsice
23	Knoten Berlin
24	ABS Bingen – Hochspeyer, Neustadt – Wörth
25	ABS Öhringen – Schwäbisch Hall
26	ABS Hildesheim/Braunschweig – Dessau – Halle
27	Elektrifizierung Chemnitz Hbf - Chemnitz Süd“.

## 5. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

## a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

## aa) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Das Gleiche gilt für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 58 und 59 sowie den §§ 62 und 63 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.“

## bb) In Absatz 2 wird das Wort „kann“ durch das Wort „soll“ ersetzt.

## cc) In Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „ein“ die Wörter „im Internet veröffentlichter oder“ eingefügt.

## dd) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

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

## b) Nummer 3 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

## ,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. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden 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. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. 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. Die Unterlagen nach Satz 1 sollen nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlicht werden.“

- c) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
  - „4. In § 14c Nummer 3 werden die Wörter „Zustellung und“ durch die Wörter „Zustellung, Veröffentlichung im Internet oder“ ersetzt.“
- d) Die bisherigen Nummern 4 bis 10 werden die Nummern 5 bis 11.
- e) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:
  - „6. § 15 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
    - „(1) Sobald der Plan auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht, ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.“
- f) Die bisherigen Nummern 6 bis 11 werden die Nummern 7 bis 12.
- g) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 8 eingefügt:
  - „8. § 17 wird wie folgt geändert:
    - a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
      - „Wird der Plan nicht nach § 14a Absatz 3 Satz 1 dieses Gesetzes, § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Internet veröffentlicht, ist dieser vom Träger des Vorhabens auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.“
    - b) In Satz 4 wird das Wort „Zugänglichmachung“ durch das Wort „Veröffentlichung“ ersetzt.“
- h) Die bisherigen Nummern 8 bis 12 werden die Nummern 9 bis 13.
- i) Nummer 9 § 18 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
  - „(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringenden Informationen und Unterlagen zu erteilen. 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.“



- j) Nummer 10 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Wörter „eine vorzeitige Besitzeinweisung“ durch die Wörter „das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.
    - bb) In Satz 2 werden die Wörter „dem vorzeitigen Besitzeinweisungsverfahren“ durch die Wörter „dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung“ ersetzt.
  - k) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 11 eingefügt:
    - „11. § 56 wird wie folgt geändert:
      - a) In der Überschrift wird das Wort „Überleitungsbestimmungen“ durch die Wörter „Überleitungs- und Schlussbestimmungen“ ersetzt.
      - b) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Für das Planfeststellungsverfahren gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, das nach Maßgabe dieses Gesetzes anzuwenden ist. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“
  - l) Die bisherigen Nummern 11 bis 13 werden die Nummern 12 bis 14.
6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
    - „3. § 18a wird wie folgt geändert:
      - a) 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-Mailadresse des zuständigen Bearbeiters in der zuständigen Immissionsschutzbehörde mitzuteilen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat nach Eingang der Unterlagen binnen zehn Arbeitstagen 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 seine Aufsichtsbehörde quartalsweise über die Einhaltung der Fristen zu unterrichten.“

- b) Der bisherige Absatz 1a wird Absatz 1b.
- c) 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.“ ‘

- b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
    - „4. In § 30 Absatz 3 Satz 3 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.“ ‘
  - c) Nummer 5 wird aufgehoben.
  - d) Die Nummern 6 und 7 werden die Nummern 5 und 6.
7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird das Wort „dieser“ durch die Wörter „der Gewässerausbau“ ersetzt.
    - bb) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesbehörde“ die Wörter „oder eine andere von ihr bestimmte Behörde“ eingefügt.
    - cc) In Absatz 7 werden nach dem Wort „Güterverkehr“ die Wörter „nach Anlage 3“ eingefügt.
  - b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Buchstabe a wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
    - bb) In Buchstabe b wird das Wort „oder“ gestrichen.
    - cc) Buchstabe c wird aufgehoben.
  - c) In Nummer 4 wird die Bezeichnung von Anlage 3 wie folgt gefasst:

„Anlage 3

(zu § 70a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 7)“.

8. Nach Artikel 10 werden die folgenden Artikel 11 bis 14 eingefügt:

„Artikel 11

Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

§ 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 71) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „6. über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben betreffen, die in dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Energieleitungsausbaugesetz, dem Bundesbedarfsplangesetz, dem § 43e Absatz 4 des Energiewirtschaftsgesetzes, dem § 76 Absatz 1 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz bezeichnet sind, über sämtliche Streitigkeiten zu Verfahren im Sinne des § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes, über sämtliche Streitigkeiten, die Vorhaben zur Errichtung und zur Anbindung von Terminals zum Import von Wasserstoff und Derivaten betreffen, sowie über die ihm nach dem LNG-Beschleunigungsgesetz zugewiesenen Verfahren,“.

Artikel 12

Änderung des Schnellladegesetzes

Nach § 1 des Schnellladegesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141) wird folgender § 1a eingefügt:

„§ 1a

Besondere Bedeutung der Errichtung und des Betriebs von Schnellladeinfrastruktur

Die Errichtung und der Betrieb von Schnellladepunkten und Schnellladestandorten an Bundesfernstraßen liegt im überragenden öffentlichen Interesse, solange und soweit eine bedarfsdeckende Ausstattung noch nicht erreicht ist. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gibt den Zeitpunkt, zu dem die bedarfsdeckende Ausstattung mit Schnellladepunkten und Schnellladestandorten erreicht ist, im Bundesanzeiger bekannt.“

## Artikel 13

## Änderung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes

Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vom 22. März 2020 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) geändert worden ist, wird aufgehoben.

## Artikel 14

## Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

§ 14 Satz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82, Nr. 126) wird aufgehoben.

9. Der bisherige Artikel 11 wird Artikel 15.;

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass

- Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur nach Jahrzehnten der Unterfinanzierung unabdingbar sind, damit der Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr ein stabiles Rückgrat klimafreundlicher Mobilität und energieeffizienten Gütertransports bilden können;
- die verkehrlichen Ziele des Masterplans Schienenverkehr uneingeschränkt gelten: Verdopplung der Verkehrsleistung sowie 25 Prozent Schienengüterverkehr bis 2030. Die Schieneninfrastrukturplanung des Bundes ist auf diese Ziele auszurichten;
- Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter abgesichert werden müssen, um prioritär eine fahrplanbasierte Infrastrukturplanung und einzelne Maßnahmen zur Etablierung eines Deutschlandtakts umzusetzen, was problemlose Ein- und Ausfahrten in die Knotenbahnhöfe und passende Reisezeiten zwischen den Städten voraussetzt, um neue feste Taktverkehre zu ermöglichen;
- für die Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) weiterhin gilt, dass eine Vorfestlegung über mögliche Trassen und konkrete Verläufe sowie zu erreichende Geschwindigkeiten oder Fahrzeiten mit der vorliegenden Gesetzesbegründung der Bundesregierung zu den Änderungen im BSWAG nicht getroffen worden ist;
- die Fahrzeit ein maßgebendes Kriterium für die Planung der künftigen Schieneninfrastruktur und die Umsetzung eines Deutschlandtakts ist.

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass

durch die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes eine Präzisierung zu den für einen Deutschlandtakt benötigten Neu- und Ausbaumaßnahmen vollzogen wird, die derzeit in der Anlage (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) zum Gesetz enthaltene Nummer 44 des Potentiellen Bedarfs „Deutschland-Takt“ in den Vordringlichen Bedarf aufrückt und dadurch die hohe Bedeutung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene unterstrichen wird.

## III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

- die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zum Verzicht von NKV-Bewertungen bei Maßnahmen zur Elektrifizierung und zur Netzresilienz („kleine und mittlere Maßnahmen“) sowie zur Reduzierung oder zum Entfall einer solchen Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen zügig umzusetzen;
- die Öffentlichkeitsarbeit und die Dialogprozesse für einen Deutschlandtakt insbesondere vor dem Planungsbeginn von Projekten regional zu stärken, bei den konkreten Trassenplanungen den regionalen Nutzen als ein zentrales Kriterium stets frühzeitig zu berücksichtigen und bei künftigen Überarbeitungen eines Deutschlandtakts den Deutschen Bundestag einzubinden;
- die Umsetzung eines Deutschlandtakts infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern;
- bei grenzüberschreitenden Vorhaben im transeuropäischen Netz die Initiative bei den Planungsverfahren zu ergreifen und einen digitalen Austausch der Informationen zwischen den Ländern sicherzustellen;
- die offenen Stellen bei den Planungsbehörden, insbesondere bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), zügig zu besetzen;
- mit den Ländern zu prüfen, ob die durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz erreichten Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz bezüglich der Planfeststellung auch im Personenbeförderungsgesetz übernommen werden, zur einfacheren Reaktivierung von Strecken die Mehrkosten von höhenfreien Kreuzungen in Vergleich zur kostengünstigsten Kreuzung in der Bewertungsmethodik als kostenneutral anzurechnen, wie es auch beispielsweise bei Maßnahmen zur Barrierefreiheit der Fall ist;
- die Finanzierung der im Gutachten Elektrische Güterbahn für wirtschaftlich erachteten Elektrifizierung Bremerhaven – Bremerförde – Rotenburg zu ermöglichen. Wenn dies nicht möglich ist, so ist die Finanzierung im Rahmen des Moderne-Schiene-Gesetzes zu prüfen;
- im Moderne-Schiene-Gesetz sicherzustellen, dass Überführungen über Schienenwege grundsätzlich elektrifizierungsfreundlich ausgestaltet werden;

- im Moderne-Schiene-Gesetz eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) herbeizuführen, die die Planfeststellungsbehörde ermächtigt, 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, auch wenn und soweit das Vorhaben UVP-pflichtig ist, und sich dabei an den Kriterien des Bundesrates für eine entsprechende Änderung des AEG zu orientieren;
- zu prüfen, wie bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit die Finanzierung der Elektrifizierung bzw. der Ausbau von NE-Infrastruktur im Bereich des überregionalen Schienengüterverkehrs sichergestellt werden kann.“

Berlin, den 18. Oktober 2023

#### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Felix Schreiner**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Felix Schreiner

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/6879** in seiner 112. Sitzung am 22. Juni 2023 beraten und ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Wirtschaftsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und in seiner 114. Sitzung am 5. Juli 2023 nachträglich an den Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten weiter zu beschleunigen und die Richtlinie (EU) 2021/1187 umzusetzen. Mit dem Gesetz sollen vor allem verschiedene Beschleunigungsmaßnahmen in die nachfolgend aufgeführten Gesetze aufgenommen werden:

- das Bundesfernstraßengesetz,
- das Fernstraßenausbaugesetz,
- das Allgemeine Eisenbahngesetz,
- das Bundesschienenwegeausbaugesetz,
- das Bundeswasserstraßengesetz,
- das Luftverkehrsgesetz,
- das Wasserhaushaltsgesetz,
- das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz,
- das Investitionsgesetz Kohleregionen sowie
- das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

So sollen etwa die geplanten Änderungen im Bundesfernstraßengesetz die Verfahren für Ersatzneubauten bei Brückenbauwerken vereinfachen und beschleunigen sowie rechtliche Vorgaben für erneuerbare Energien auf Bundesautobahnen und zur Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren in das Gesetz einfügen. Weitere Änderungen dienen der Umsetzung der in der Richtlinie (EU) 2021/1187 enthaltenen Vierjahresfrist für Genehmigungsverfahren. Mit den Änderungen im Fernstraßenausbaugesetz soll festgelegt werden, dass der Bau oder die Änderung bestimmter Bundesfernstraßen im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Entsprechende Regelungen sollen in die oben genannten weiteren Planungs- und Genehmigungsgesetzen eingefügt werden. Mit der Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung soll geregelt werden, dass unter bestimmten Voraussetzungen beim Ersatzneubau von Brücken der Bundesfernstraßen und in bestimmten Fällen für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 67. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 57. Sitzung am 18. Oktober 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)218 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)199 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)220 enthaltenen Entschließung. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD hat er den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)198 abgelehnt.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 51. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)199 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. abgelehnt. Der Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)198 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf in seiner 50. Sitzung am 18. Oktober 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. Den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)199 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)218 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD hat er den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)198 abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)220 enthaltenen Entschließung.

Der **Verkehrsausschuss** hat in seiner 58. Sitzung am 18. Oktober 2023 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. beschlossen, die Beschlussempfehlung und den Bericht an das Plenum gemäß § 66 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zum Gesetzentwurf auf Drucksache 20/6879 gemäß § 63 Absatz 2 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages unter Verzicht auf das Votum des **Ausschusses für Klimaschutz und Energie** abzugeben. Die Voraussetzungen dafür nach § 63 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages waren gegeben.



Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 44. Sitzung am 5. Juli 2023 mit dem Gesetzentwurf befasst. Er hat mitgeteilt, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben sei. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergebe sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung und Sustainable Development Goals (SDGs):

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 9 – Industrie, Innovation, Infrastruktur,
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden,
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung im Gesetzentwurf sei plausibel. Jedoch wäre es wünschenswert gewesen, wenn die Bundesregierung zu allen in Betracht kommenden Deutschen Nachhaltigkeitszielen den Bezug hergestellt, die konkreten Auswirkungen auf die Ziele der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie in der gebotenen Differenziertheit dargestellt und auf mögliche Zielkonflikte hingewiesen hätte. Eine Prüfbitte sei dennoch nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 20(26)75-2).

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

##### 1. Anberatung und öffentliche Anhörung

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 5. Juli 2023 beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu diesem Gesetzentwurf beschlossen. Er hat die öffentliche Anhörung in seiner 51. Sitzung am 20. September 2023 durchgeführt. Im Verlauf der öffentlichen Anhörung hatten die nachfolgenden Auskunftspersonen Gelegenheit, zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen:

- Prof. Dr. Manuel Brunner, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen;
- Lena Donat, Greenpeace e. V.;
- Dr. Florian Eck, Deutsches Verkehrsforum e. V. (DVF);
- Christian Funke, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.;
- Dr. Franziska Heß, BAUMANN Rechtsanwälte;
- Tim-Oliver Müller, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB);
- Dr. Ilja Nothnagel, DIHK – Deutsche Industrie- und Handelskammer.

Die vorab eingereichten, schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen sind auch auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar. Hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll zur 51. Sitzung verwiesen, das ebenfalls auch auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde.

##### 2. Abschließende Beratung

In seiner 57. Sitzung am 18. Oktober 2023 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 20(15)218). Weiterhin haben die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP dazu einen Entschließungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich ebenfalls aus der Beschlussempfehlung ergibt (Ausschussdrucksache 20(15)220). Der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und AfD, die abschließende Beratung zu vertagen, weil die Zeit zwischen dem Erhalt des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)218 und der abschließenden Ausschussberatung zu kurz bemessen sei, wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Die Fraktion der CDU/CSU hatte bereits am 26. September 2023 den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)199):

*„Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung*

*Gesetzentwurf der Bundesregierung 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 – Bundestagsdrucksache 20/6879 –*

*Der Ausschuss für Verkehr des Deutschen Bundestages empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 20/6879 mit folgenden Maßgaben/Ergänzungen, im Übrigen unverändert anzunehmen:*

*1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:*

*a. In § 17 Absatz 1 wird Satz 3 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 oder eines Tunnelbauwerks 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. In § 17 wird nach Absatz 2 der folgende Absatz 3 eingefügt:*

*„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- und 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 Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.*

*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 und Plangenehmigung zurückgenommen wurde. Absatz 2 Satz 9 und 10 gelten entsprechend. Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist in den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten entsprechend § 17a Absatz 3 bekanntzumachen.“*

*2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:*

*a. § 1 wird wie folgt geändert:*

*In § 1 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Anlage“ durch die Angabe „Anlage I“ ersetzt.*

b. § 1 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

*„Der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Anlage 2 aufgeführt ist, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Weitere Bundesfernstraßenprojekte, für die das überragende öffentliche Interesse festgestellt werden soll, können per Rechtsverordnung nach Absatz 4 festgelegt werden.“*

c. Absatz 4 wird wie folgt geändert:

*„Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Vorhaben zum Ausbau oder zur Änderung einer Bundesfernstraße nach Maßgabe des Satzes 3 bezeichnen, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Sie dienen der öffentlichen Sicherheit. Die oberste Landesstraßenbaubehörde des Landes, in dem ein in der Rechtsverordnung bezeichneter Abschnitt der Bundesfernstraßen liegen soll, ist anzuhören.“*

d. Aus der Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) wird Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Satz 2)

e. Folgende Anlage 2 wird angefügt:

„Anlage 2  
(zu § 1 Absatz 3)

*Vorbemerkung:*

*Die Bedeutung der Abkürzungen, die in der Anlage 2 verwendet werden, entspricht der Bedeutung der Abkürzungen in der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 Satz 2 (siehe Vorbemerkung).*

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Land</i>	<i>Straße</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Bedarfs-plan-Nr.</i>
1	BW	A 5	AK Walldorf – AS Walsdorf/Wiesloch	4
2	BW	A 5	AS Walldorf/Wiesloch – AK Heidelberg	4
3	BW	A 6	AK Mannheim – AS Schwetzingen/Hockenheim	9
4	BW	A 6	AK Weinsberg – ö AS Bretzfeld	11
5	BW	A 6	Ö AS Bretzfeld – Öhringen	11
6	BW	A 6	Öhringen – Kupferzell	11
7	BW	A 6	Kupferzell (B 19) – Ilshofen/Wolpertshausen	11
8	BW	A 6	Ilshofen/Wolpertshausen – Kirchberg	11
9	BW	A 6	Kirchberg – LGr. BW/BY	11
10	BW	A 8	AK Stuttgart – AS Stuttgart-Degerloch	15
11	BW	A 8	AS Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen	16
12	BW	A 8	AS Esslingen – AS Wendlingen	16
13	BY	A 3	AS Nittendorf – AS Sinzing	149
14	BY	A 3	AS Sinzing – AK Regensburg	149
15	BY	A 8	Hofoldingen Forst – AS Holzkirchen	163
16	BY	A 8	AS Holzkirchen – Leitzachbrücke	164
17	BY	A 8	Dettendorf (Irschenberg) – AD Inntal	164
18	BY	A 8	Leitzachbrücke – Dettendorf (Irschenberg)	164
19	BY	A 8	AD Inntal – AS Rosenheim	165
20	BY	A 8	Ö AS Rosenheim – Achenmühle	165
21	BY	A 8	Achenmühle – Bernauer Berg	165
22	BY	A 8	Bernauer Berg – AS Felden	165
23	BY	A 8	AS Felden – AS Grabenstätt	165
24	BY	A 8	AS Grabenstätt – Reichhausen	165
25	BY	A 8	Reichhausen – Vogling	165
26	BY	A 9	AS München – Frankfurter Ring – AS München – Schwabing	172
27	BY	A 92	AK Neufahrn – AD Flughafen - München	175
28	BY	A 94	AS München – Steinhausen – AS Feldkirchen - West	176
29	BY	A 94	AK München – Ost – AS Markt Schwaben	177
30	BY	A 99	AD München- SW – Tunnel Aubing	183
31	BY	A 99	Tunnel Aubing – AK München - West	183
32	BY	A 99	AK München – West – AK München - Nord	184

33	BY	A 99	AS Kirchheim – AS Haar	185
34	BY	A 99	AS Haar – AS Ottobrunn	185
35	BY	A 8/A 99	AS Ottobrunn (A 99) – (AK München – Süd) – AS Hofoldingen Forst	163, 165
36	HB	A 27	AK Bremen – AS HB-Überseestadt	496
37	HE	A 3	Wiesbadener Kreuz	510
38	HE	A 3	AD Mönchhof – Wiesbadener Kreuz	511
39	HE	A 3	AS Frankfurt – Flughafen – AD Mönchhof	512
40	HE	A 3	AK Offenbach	515
41	HE	A 3	AS Hanau – AK Offenbach	516
42	HE	A 5	Westkreuz Frankfurt	518
43	HE	A 5	Frankfurter Kreuz – Westkreuz Frankfurt	519
44	HE	A 5	AK Darmstadt	520
45	HE	A 5	AS Seeheim-Jugenheim – AK Darmstadt	521
46	HE	A 5	AD Reiskirchen – Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49)	523
47	HE	A 5	AK Bad Homburg – AS Friedberg	526
48	HE	A 5	AK Bad Homburg	527
49	HE	A 5	AK Nordwestkreuz Frankfurt – AK Bad Homburg	528
50	HE	A 5	Nordwestkreuz Frankfurt	529
51	HE	A 5	Westkreuz Frankfurt – AK Nordwestkreuz Frankfurt	530
52	HE	A 45	Gambacher Kreuz – n TB Langgöns	541
53	HE	A 45	N TB Langgöns – Gießener Südkreuz	541
54	HE	A 45	n Gießener Südkreuz – s AS Wetzlar/Süd	541
55	HE	A 45	S AS Wetzlar/Süd – n AK Wetzlar	541
56	HE	A 45	n AK Wetzlar – AS Ehringshausen (n TB Lemptal)	541
57	HE	A 45	TB Onsbach (o) – s AS Herborn/West	541
58	HE	A 45	AS Herborn/West – s TB Lützelbachs	541
59	HE	A 45	S AS Dillenburg – AS Haiger/Burbach	541
60	HE	A 45	AS Haiger/Burbach – AS Wilnsdorf	543
61	HE	A 60	AD Mainspitz – AD Rüsselsheim	547
62	HE	A 66	Schiersteiner Kreuz – Wiesbadener Kreuz	548
63	HE	A 67	n AS Lorsch – AK Darmstadt	553
64	HE	A 67	AK Darmstadt – AD Rüsselsheim	553

65	HE	A 67	AD Rüßelsheim – AD Mönchhof	553
66	HE	A 661	AK Bad Homburg – AS Bad Homburg	557
67	HH	A 23	AS Tornesch – AS Eidelstedt	506
68	NI	A 2	AS Hannover-Herrenhausen – AD Hannover – West	684
69	NI	A 2	AD Hannover – West	685
70	NI	A 2	AK Hannover – Buchholz (A 37)	687
71	NI	A 7	AD Salzgitter – n Wöhlertalbrücke	690
72	NI	A 7	n Wöhlertalbrücke – s AS Hildesheim	690
73	NI	A 27	AK Bremen – AS HB-Überseestadt	697
74	NI	A 30	ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) – AK Osnabrück – Süd	698
75	NW	A 1	AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne	846
76	NW	A 1	AS Hamm-Bockum/Werne – AS Ascheberg	847
77	NW	A 1	AD Erfttal – AS Hürth	851
78	NW	A 1	AS Hürth – AS Gleuel	851
79	NW	A 1	AS Gleuel – AK Köln-W	851
80	NW	A 1	AK Wuppertal – N	852
81	NW	A 1	AK Westhofen	853
82	NW	A 1	AS Münster-N (o) – AS Greven (o)	858
83	NW	A 1	AS Greven (m) – DEK Brücke	858
84	NW	A 1	n DEK Brücke – AS Lengerich/Tecklenburg	858
85	NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg – AK Lotte/Osnabrück (A 30)	858
86	NW	A 1	AK Leverkusen-W – AK Leverkusen (o)	859
87	NW	A 2	AD Bottrop	860
88	NW	A 3	AS Königsforst – AD Köln-Heumar (A 4)	861
89	NW	A 3	AK Leverkusen (A 1) - AD Langenfeld (A 542)	862
90	NW	A 3	AD Langenfeld – AK Hilden (o)	862
91	NW	A 3	AK Hilden	863
92	NW	A 3	AK Hilden – AK Ratingen-O	863
93	NW	A 3	AK Ratingen-O – AK Breitscheid (A 52)	864
94	NW	A 3	AK Breitscheid (A 52) – AS Duisburg-Wedau	865
95	NW	A 3	AS Duisburg-Wedau – AK Kaiserberg (A 40)	865
96	NW	A 3	AK Oberhausen-W (A 42) – AS Oberhausen-Holten	867

97	NW	A 3	AS Oberhausen-Holten – AK Oberhausen (A 2/A 516)	867
98	NW	A 3	AK Oberhausen	867
99	NW	A 3	AK Oberhausen (A 2/A 516) – AS Dinslaken-Süd	868
100	NW	A 3	AS Dinslaken-Süd – AS Dinslaken-Nord	868
101	NW	A 4	AK Köln/Ost – AS Moitzfeld	872
102	NW	A 4	AK Köln – S (A 555)	875
103	NW	A 30	AK Lotte/Osnabrück (A 1) – AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW)	876
104	NW	A 40	AS Duisburg-Kaiserberg – AS Mülheim-Dümpten	880
105	NW	A 40	AS Mülheim-Dümpten – AS Mülheim-Heißen	881
106	NW	A 40	AS Mülheim-Heißen – AS Essen-Frohnhausen	882
107	NW	A 40	AD Bochum-West (A 448) – AS Bochum-Harpen	884
108	NW	A 42	AK Essen-N (A 52) – AS Essen-Altenessen	889
109	NW	A 42	AS Essen-Altenessen – AS Gelsenkirchen-Schalke	889
110	NW	A 42	AS Gelsenkirchen-Schalke – AK Herne (A 43)	889
111	NW	A 43	AS Witten-Heven – AS Bochum-Querenburg	891
112	NW	A 43	AS Bochum-Querenburg – AK Bochum (A 40)	891
113	NW	A 43 A 43/A 40	AK Bochum	891
114	NW	A 43 A 43	AS Bochum-Gerte (o) – AS Bochum-Riemke (m)	891
115	NW	A 43	AS Recklinghausen/Herten – AS Marl-Sinsen	891
116	NW	A 45	AS Lüdenscheid-N – AS Hagen-S	907
117	NW	A 45	AS Hagen-S – AK Hagen (A 46)	908
118	NW	A 45	AS Dortmund-Hafen – AK Dortmund-NW (A 2)	915
119	NW	A 45	AK Hagen – AK Westhofen	916
120	NW	A 45	AS Haiger/Burbach – AS Wilnsdorf	910
121	NW	A 52	AK Mönchengladbach (A 61) – AK Neersen (A 44)	922
122	NW	A 52	AK Breitscheid (A 3) – AS Essen-Kettwig	923
123	NW	A 52	AS Essen-Kettwig – AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	923
124	NW	A 52	AK Essen-N – s AK Essen/Gladbeck	926
125	NW	A 52	s AK Essen/Gladbeck – AK Essen/Gladbeck	926
126	NW	A 52	AK Essen/Gladbeck (A 2) – AS Gelsenkirchen-Buer	927
127	NW	A 57	AS Köln-Chorweiler – AS Dormagen	929

128	NW	A 57	AK Kaarst	930
129	NW	A 57	AK Moers (A 40)	930
130	NW	A 57	AK Moers – AK Kamp-Lintfort (A 42)	931
131	NW	A 57	AS Krefeld-Oppum – AS Krefeld-Gartenstadt	933
132	NW	A 57	AS Krefeld-Gartenstadt – AK Moers (A 40)	933
133	NW	A 59	AD Bonn-NO (A 565) – AD Sankt Augustin-W (A 560)	934
134	NW	A 59	AD Sankt Augustin/West (A 560) – T+R-Anlage Liburer Heide	940
135	NW	A 59	T+R-Anlage Liburer Heide – AS Flughafen	940
136	NW	A 59	AS Flughafen – AD Köln-Porz (A 559)	940
137	NW	A 59	AK Bonn-O (A 562) – AS Bonn/Vilich	941
138	NW	A 59	AS Bonn/Vilich – AD Bonn-NO (A 565)	941
139	NW	A 59	s AK Duisburg (A 40) – AS Duisburg-Marxloh	935, 936, 937, 938
140	NW	A 559	AD Köln-Porz (A 59) – AK Köln-Gremberg (A 4)	950
141	RP	A 60	AS Ingelheim-West – AS Heidesheim	1064
142	RP	A 60	AD Mainz – AS Mainz-Finthen	1066
143	RP	A 60	AS Mainz-Finthen – AK Mainz – Süd	1066
144	RP	A 61	LGr. NW/RP – AD Sinzig	1067
145	RP	A 61	AD Sinzig – AS Mendig	1068
146	RP	A 61	Rheinbrücke Speyer (LGr. BW/RP) – AK Mutterstadt	1074
147	RP	A 61	AK Mutterstadt – AK Frankenthal	1074
148	SH	A 23	AS Tornesch – AS Eidelstedt	1267

### 3. Artikel 3 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 1a wird wie folgt gefasst:

„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,

15. Vertiefung von natürlichen und künstlichen Wasserstraßen,

16. Reaktivierungsprojekte für Personen- und/oder Güterverkehr auf bestehenden, gewidmeten Eisenbahnstrecken einschließlich der Schaffung von Oberleitungen, zusätzlichen Haltepunkten des Personenverkehrs einschließlich P&R-Anlagen, Überholgleisen, Büstra-Anlagen, Unterführungen oder Überführungen.

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.“

c. Ein neuer Absatz 3 wird eingefügt:

„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- und 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 Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

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 und Plangenehmigung zurückgenommen wurde. Absatz 2 Satz 9 und 10 gelten entsprechend. Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist in den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten entsprechend § 17a Absatz 3 bekanntzumachen.“

4. Artikel 5 ist wie folgt zu ändern.

- a. In § 8 wird Absatz 1 eingefügt:

„Zur Unterhaltung gehören auch Ersatzmaßnahmen, bei der die Funktion der Wasserstraßen im Wesentlichen in der bestehenden schiffahrtsfunktionalen Dimension erhalten bleibt. Dazu gehören auch Maßnahmen mit geringfügiger Kapazitätsausweitung (Optimierungen des Verkehrsraumes innerhalb der gleichen Schiffsklassen), auch der vorgezogene Ersatz von Einrichtungen mit Ausbau als unselbstständiger Teil eines Gesamtausbaus.“

- b. § 12 wird Absatz 2a angefügt:

„Eine wesentliche Umgestaltung eines oder beider Ufer einer Bundeswasserstraße nach Satz 1 Nummer 1 liegt insbesondere nicht vor, wenn die Umgestaltung unselbstständiger Teil eines Ausbaus der Bundeswasserstraße ist, keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt und die Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung erforderlich ist.“

5. Nach Artikel 5 ist ein neuer Artikel 5a „Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes“ einzufügen:

Das Bundesstraßenwasserausbaugesetz vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3224) wird wie folgt geändert:

- a. In § 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„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.“

- b. In den §§ 4, 5 und § 7 werden jeweils

aa. die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“

bb. die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

6. Nach Artikel 7 ist ein neuer Artikel 7a „Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ einzufügen:

Das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 24 Abs. 3 Gesetz zur Modernisierung des notariellen Berufsrechts und zur Änd. weiterer Vorschriften vom 25.6.2021 (BGBl. I S. 2154), wird wie folgt geändert:

§ 74a wird neu eingefügt:

*„Rechts- und Sachänderungen ab dem Zeitpunkt der Vollständigkeitserklärung der Antragsunterlagen haben auf das weitere Verfahren keine Auswirkungen. Der Vorhabenträger kann im Einzelfall davon abweichen.“*

7. Artikel 10 ist wie folgt zu ändern.

a. § 14a wird wie folgt gefasst:

*„(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 Geleislageänderungen,*
  - 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 inter-modalen 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.“

b. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

aa. Ziffer 14.7 wird wie folgt gefasst:

„14.7 Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen, insbesondere Bahnstromfernleitungen“

bb. Ziffern 14.8, 14.8.1 und 14.8.2 werden gestrichen.

cc. Ziffer 14.8.3 wird zu Ziffer 14.8 und die Wörter „einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere“ werden gestrichen.

dd. Ziffer 14.8.3.1 wird zu Ziffer 14.8.1.

ee. Ziffer 14.8.3.2 wird zu Ziffer 14.8.2.

## **Begründung**

### **Artikel 1**

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

Es handelt sich bei Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 um eine Erweiterung der Begriffe „und Tunnelbauwerke“. Damit wird dem Bedarf einer Verfahrensfreistellung auch für diese Form des Ingenieurbauwerkes Rechnung getragen.

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

Bei dem neuen Absatz 3 handelt es sich um das bereits im LNG-Beschleunigungsgesetz bekannte Beschleunigungsinstrument des vorzeitigen Baubeginns, der erweiterten Vorarbeiten und der vorzeitigen Besitzeinweisung, damit Vorhaben zeitlich früher ermöglicht werden können. Die Planfeststellungsbehörde wird ermächtigt, 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; endgültigen 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 Nummer 1 bis 3 regeln die Voraussetzungen, unter denen der vorzeitige Beginn zugelassen werden kann. Die Zulassung des vorzeitigen Beginns kann nur auf schriftlichem 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 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 mit ihm verbundenen Zeitgewinn bestehen. Wie Num-

mer 3 zeigt, erfolgt der vorzeitige Beginn auf Risiko des Trägers des Vorhabens. Der Verweis in Satz 4 auf Absatz 2 Satz 9 und 10 ist eine Klarstellung. Gemäß Satz 5 ist die Entscheidung den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten bekanntzugeben. Dafür gelten die Digitalisierungsregelungen des § 17a Absatz 3 entsprechend.

#### Artikel 2

##### Zu Buchstabe a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Anfügung der neuen Anlage 2.

##### Zu Buchstabe b)

Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesautobahn, der in der neuen Anlage 2 aufgeführt ist, im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.

Eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Mobilitäts- und Exportnation Deutschland eine Notwendigkeit. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist ein gut funktionierendes und ausgebautes Verkehrsnetz. Es geht um die soziale Sicherheit und die Teilnahme der Menschen in unserem Land. Für die heimische Wirtschaft ist sie die Grundlage für eine hohe Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrswege schafft wirtschaftliche Dynamik, trägt zur Stärkung der Standortattraktivität bei und sichert eine gute Vernetzung der Menschen untereinander – in Stadt und Land.

Ausgewählte Bedarfsplanvorhaben, die fest disponiert sind oder für die ein Vordringlicher Bedarf jeweils mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im März 2023 vorgestellte Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose geht davon aus, dass der Verkehr in Deutschland bis 2051 weiter zunehmen wird. Dies betrifft insbesondere den Güter- und Transportverkehr. Das bedeutet konkret, dass der Verkehrsträger Straße langfristig die tragende Rolle im Verkehrssystem beibehalten wird.

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 bzw. § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

##### Zu Buchstabe c)

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 und zudem der öffentlichen Sicherheit dient.

##### Zu Buchstabe d)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Anfügung der neuen Anlage 2.

##### Zu Buchstabe e)

Es handelt sich hierbei um Vorhaben, 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.

#### Artikel 3

##### Zu Buchstabe a)

Es wird der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen, Drucksache 198/23 (Beschluss). Auf die Begründung wird verwiesen.

##### Zu Buchstabe b)

Es wird der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen, Drucksache 198/23 (Beschluss). Auf die Begründung wird verwiesen.

Zu Buchstabe c)

Bei dem neuen Absatz 3 handelt es sich um das aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz bekannte Beschleunigungsinstrument des vorzeitigen Baubeginns, der erweiterten Vorarbeiten und der vorzeitigen Besitzeinweisung, damit Vorhaben zeitlich früher ermöglicht werden können. Die Planfeststellungsbehörde wird ermächtigt, in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag den Beginn des Baus oder der Änderung des Vorhabens 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 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, endgültigen 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 schriftlichem 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. Für die Begründung des berechtigten Interesses des Antragstellers an der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns nach Nummer 2 genügt jedes verständige, durch 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 an dem vorzeitigen Beginn und mit ihm verbundenen Zeitgewinn bestehen. Wie Nummer 3 zeigt, erfolgt der vorzeitige Beginn auf Risiko des Trägers des Vorhabens. Der Verweis in Satz 4 auf Absatz 2 Satz 9 und 10 ist eine Klarstellung. Gemäß Satz 5 ist die Entscheidung den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten bekanntzugeben. Dafür gelten die Digitalisierungsregelungen des § 17a Absatz 3 entsprechend.

Artikel 5

Zu Buchstabe a)

Für die deutsche Volkswirtschaft haben Bundeswasserstraßen eine große Bedeutung. In den kommenden Jahren werden sie noch eine größere Rolle spielen, denn laut Zahlen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird der Verkehr in Deutschland bis 2051 besonders stark im Güterbereich zunehmen. Im Vergleich zu 2019, und damit dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt die Verkehrsleistung um die Hälfte – von 679 auf 990 Mrd. Tonnenkilometer. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss – neben Straßen und Schienen – auch die Bundeswasserstraßen umfassen. Der Wirtschaftsverkehr ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und moderne Logistik angewiesen. Der Gütertransport soll effizienter und umweltfreundlicher werden und die Verlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße voranbringen.

Die Neuerung umfasst Schleusen-Ersatzneubauten mit einer Verbreiterung und bzw. oder einer Verlängerung der Schleusenkammern sowie Baumaßnahmen, bei denen im Rahmen der Instandsetzung durch neue erforderliche Bauteile bzw. den Rückbau von Bauteilen oder durch Ersatzneubau an gleicher Stelle eine optimierte Nutzung der Schleuse erreicht werden kann, ohne dass dies vorrangiger Anlass für die Maßnahmen ist. Umfasst ist zudem der Ersatzneubau neben einer alten Schleuse.

Zu Buchstabe b)

Es handelt sich um eine entsprechende Übernahme der Systematik im Straßenbau.

Artikel 5a

Zu Buchstabe a)

Der überragenden Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur, vergleiche Begründung zu Artikel 5 Nummer 1, wird Rechnung getragen. 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.

Zu Buchstabe b)

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen.

Artikel 7a

Derzeit müssen die Planungen gemäß den neuesten fachlichen Erkenntnissen und Gesetzen während des laufenden Genehmigungsverfahrens angepasst werden. Dadurch kommt es während des Planungsverfahrens häufig zu Verzögerungen und langwierigen Überarbeitungen, weil sich technische oder verkehrliche Rahmenbedingungen ändern. Das Instrument der gesetzlichen Stichtagsregelung, vgl. Satz 1, für Rechts- und Sachänderungen schafft die Grundlage dafür, dass Änderungen nach einem bestimmten Stichtag nicht mehr berücksichtigt werden müssen. Satz 2 stellt klar, dass der Vorhabenträger von der gesetzlichen Stichtagsregelung Abstand nehmen kann, wenn dies im Einzelfall und im Interesse aller Beteiligten geboten ist.

Artikel 10

Zu Buchstabe a)

Es wird der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen, Drucksache 198/23 (Beschluss). Auf die Begründung wird verwiesen.

Zu Buchstabe b)

Es wird der Stellungnahme des Bundesrates entsprochen, Drucksache 198/23 (Beschluss). Auf die Begründung wird verwiesen.“

Die Fraktion der AfD hatte bereits am 26. September 2023 den folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)198):

*Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek zum*

*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 – Drucksache 20/6879 –*

*Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags wolle beschließen:*

*I. Der Ausschuss stellt fest:*

*1. In Deutschland dauern die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten immer noch zu lange. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung leistet einen zu geringen Beitrag, das Problem zu lösen.*

*2. 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. Die Festlegung der besonders wichtigen Vorhaben erfolgte durch einen Koalitionsausschuss, folglich wurde politisch und nicht sachlich entschieden. Wichtige Autobahn-Vorhaben können aus politischen Gründen nicht rasch verwirklicht werden.*

*3. Alle fest disponierten Vorhaben (FD), fest disponierten Vorhaben zur Engpassbeseitigung (FD-E) sowie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VD) und Vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VD-E) des Bundesverkehrswegeplans 2030 sind besonders wichtig und somit im öffentlichen Interesse.*

*II. Der Verkehrsausschuss fordert die Bundesregierung auf, den Gesetzentwurf abzuändern und zu ergänzen und dafür*

*1. Artikel 1 ihres Gesetzentwurfs dahingehend neu zu fassen, dass in der Anlage zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz alle fest disponierten Vorhaben (FD), fest disponierten Vorhaben zur Engpassbeseitigung (FD-E) sowie des Vordringlichen Bedarfs (VD) und Vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VD-E) aufgenommen werden.*

2. Artikel 1 ihres Gesetzentwurfs dahingehend neu zu fassen, dass in § 17 Absatz 1 Satz 3 des Bundesfernstraßengesetzes nach den Wörtern „Eine Änderung im Sinne von Satz 2 liegt insbesondere nicht vor“ die Wörter „wenn sie der Unterhaltung und Instandhaltung von Brücken dienen oder der Erweiterung und Schaffung von Rastanlagen“ eingefügt werden.

Berlin, den 21. September 2023

Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek

### **Begründung**

Am 28.03.2023 haben sich die Parteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP in einem Koalitionsausschuss auf die Beschleunigung von einer begrenzten Zahl von besonders wichtigen Straßenverkehrsprojekten geeinigt (vgl. Bundestagsdrucksache 20/6920, Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der AfD). Für die Straße gilt dies dabei ausschließlich für Projekte im Bundesverkehrswegeplan mit der Kennzeichnung FD-E und VB-E (Engpassbeseitigungen). Für Schienenprojekte gilt die Einschränkung auf Engpässe nicht. Hier soll für alle Projekte, die als Vordringlicher Bedarf (VB) oder als Fest Disponiert (FD) eingestuft sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt werden

Die Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein, Daniel Günther (CDU), wertet die Nicht-Berücksichtigung der Autobahn 20 (A 20) als „absoluten Rückschlag“ und „katastrophale Meldung“, der Ministerpräsident von Sachsen, Michael Kretschmer (CDU) beklagt, dass „nicht ein einziges Verkehrsprojekt in einem ostdeutschen Land“ beschleunigt werde (vgl. [www.welt.de/politik/deutschland/plus244559568/Koalitionsausschuss-Das-koennen-wir-uns-nicht-gefallen-lassen-wettert-Guenther.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/plus244559568/Koalitionsausschuss-Das-koennen-wir-uns-nicht-gefallen-lassen-wettert-Guenther.html)).

Von beiden Ministerpräsidenten, die von Koalitionen aus CDU und Bündnis90/Grünen bzw. CDU, Bündnis90/Grüne und SPD gestützt werden, sind keine Bundesratsinitiativen im Interesse ihrer Länder bekannt.

Um die Interessen auch dieser Bundesländer zu berücksichtigen ist ein Entschließungsantrag geboten.

Die **Fraktion der SPD** erläuterte, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag werde ein weiterer Schritt unternommen, um Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland zu beschleunigen. Bekanntermaßen dauerten die Verfahren bis zur Realisierung von Infrastrukturprojekten bisher zu lang. Man müsse dieses Thema ganzheitlich bearbeiten, indem etwa Klageverfahren verkürzt würden. Klägerinnen und Kläger hätten nunmehr nur noch zehn Wochen Zeit für die Klagebegründung. Weiterhin würden Behördenfehler, wie etwa die unterbliebene Beteiligung, nicht zum Baustopp führen. Infrastrukturvorhaben im besonderen öffentlichen Interesse seien von den Gerichten prioritär behandelt. Stark belastete Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen könnten zukünftig deutlich schneller saniert und ausgebaut werden. Die Beseitigung von Stauschwerpunkten und Engpassstellen werde zu einem überragenden öffentlichen Interesse. Die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen würden zukünftig beschleunigt realisiert werden können. Das Thema der Brückensanierung sei etwa im Hinblick auf die Rahmedetalbrücke und die Bedeutung der erforderlichen Sperrungen für die Menschen und Unternehmen vor Ort im Ausschuss häufig diskutiert worden. Der zur Abstimmung stehende Gesetzentwurf sowie der Änderungsantrag würden die Planungs- und Genehmigungszeiten für den beschleunigten Neubau solcher Brücken etwa dadurch deutlich verkürzen, dass beim Ersatzneubau von Brücken und Bundesfernstraßen keine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen müsse. Auch zukünftig werde das Straßenverkehrsnetz die Hauptlast der Verkehre, insbesondere im Güterverkehr, tragen. Dies gelte vor allem für die ländlichen Räume, in denen über 50 Prozent der Bevölkerung lebe. Daher würde das überragende öffentliche Interesse für über 130 Bundesfernstraßenvorhaben festgestellt. Diese könnten vorrangig gebaut werden. Weiterhin würden über 300 Schieneninfrastrukturmaßnahmen beschleunigt. Das Gesetz sei eine der größten verkehrspolitischen Reformen der letzten Jahre.

Die **Fraktion der CDU/CSU** kritisierte das Beratungsverfahren im Ausschuss. Einen derart umfangreichen Änderungsantrag am späten Nachmittag des Tages vor der abschließenden Beratung den Oppositionsfraktionen zur Verfügung zu stellen, sei respektlos. Der Gesetzentwurf stamme vom Mai 2023. Der vorliegende Entwurf sowie der Änderungsantrag stellten einen Minimalkonsens dar und würden keine großen Änderungen beim Thema der Planungsbeschleunigung bringen. Das eigene Ziel, die Verfahrensdauern mindestens zu halbieren, werde die Bundesregierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht erreichen. Es sei auch nicht gelungen, wie angekündigt die Systematik des LNG-Beschleunigungsgesetzes, an dem sie als Fraktion mitgewirkt habe, auf den vorliegenden



Gesetzesentwurf zu übertragen. Anspruch und Wirklichkeit klappten weit auseinander. Im Dezember 2022 habe die Fraktion der FDP noch angekündigt, die Möglichkeit für ein vorzeitiges Bauen schaffen zu wollen. Der Gesetzesentwurf enthalte diese Möglichkeit aber nicht. Die öffentliche Anhörung habe die mangelhafte Umsetzung der Ziele der Regierungskoalitionen offengelegt. Nahezu alle Auskunftspersonen hätten Ausführungen zu der Frage gemacht, was zu tun sei, um die Planungsbeschleunigung voranzutreiben. Der Änderungsantrag schreibe zwar das überragende öffentliche Interesse für einige Straßenbauprojekte fest, was sie auch anerkenne. Es bleibe aber unklar, wie mit den Ländern im föderativen System umgegangen werden solle. So sei etwa die Autobahn A 8 in Baden-Württemberg nicht enthalten, weil dieses Vorhaben von Seiten des baden-württembergischen Verkehrsministers abgelehnt werde. Es sei aber eine Bundesfernstraße, die hätte beschleunigt werden müssen. Es sei offensichtlich nicht gelungen, mit den Bundesländern Konsens herbeizuführen. Es fehlten zahlreiche Ortsumfahrungen aus ganz Deutschland und weitere Autobahnen, die nicht enthalten seien. Weiterhin würden die Bundeswasserstraßen sträflich vernachlässigt und blieben unberücksichtigt. Man fordere mit dem eigenen Änderungsantrag eine gesetzliche Stichtagsregelung, so dass veränderte Rahmenbedingungen ab dem Zeitpunkt der Vollständigkeitserklärung der Antragsunterlagen keine Berücksichtigung mehr fänden. Weiterhin fordere man eine Präklusionsregelung, um die Möglichkeit zeitlich zu beschränken, Einwendungen einzubringen. Es werde zudem eine Genehmigungsfiktion für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die Begrenzung des nationalen Naturschutzrechts auf europarechtliche Vorgaben sowie die verbindliche Einführung von Bonus- und Malusregelungen gefordert. Der Änderungsantrag beschäftige sich explizit mit Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung in Deutschland. Wenn ein solcher Gesetzesentwurf eingebracht werde, müssten die Verfahren bekannt sein und beleuchtet werden. Sie könne nicht feststellen, dass dies der Regierungskoalition gelungen sei. Das Thema werde verfehlt. Es werde keine Beschleunigung erreicht. Vielmehr leiste sie mit ihrem Änderungsantrag einen Beitrag dazu.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, dass mit dem vorliegenden Gesetz das Maßnahmenengesetzvorbereitungsgesetz aus der vorhergehenden Legislaturperiode, das nicht zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, sondern zu Verzögerungen von mindestens einem Jahr geführt habe, abgeschafft werde. Der vorliegende Gesetzesentwurf berühre insgesamt zehn Gesetze und zielen auf die Beschleunigung von über 300 Schieneninfrastrukturprojekten mit insgesamt über 4.500 km Strecke. Es sei gut, dass über 38.000 km schneller digitalisiert würden, dass das besondere öffentliche Interesse für die Schnellladeinfrastruktur festgestellt werde, dass Radwege beschleunigt würden, dass die Nutzung erneuerbarer Energien entlang der Fahrspuren von Bundesstraßen und Bundesautobahnen ermöglicht werden solle, dass das Thema der Brückensanierung vorangetrieben werde. Dass die Bundesautobahn 8 nicht aufgenommen worden sei, basiere auf der Entscheidung der gesamten baden-württembergischen Landesregierung aus BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU und nicht allein auf der Entscheidung des Verkehrsministers. Weiterhin liege es an der Systematik des Bundesverkehrswegeplans, dass keine Infrastrukturvorhaben aus den östlichen Bundesländern im Gesetzesentwurf enthalten seien. Die enthaltene Auflistung folge der Logik des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans nach dem Bundesfernstraßenbaugesetz. Die ostdeutschen Bundesländer seien nicht benachteiligt. Die öffentliche Anhörung habe Zweifel ergeben, ob die Regelungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit Europarecht vereinbar seien. Es sei in jedem Fall gut, dass Umweltmediationen ermöglicht würden.

Die **Fraktion der FDP** betonte, dass jedes Ausschussmitglied mit Infrastrukturvorhaben aus der eigenen Region vertraut sei, die sich über viele Jahre hinzögen. Die Koalitionsfraktionen setzten mit dem Gesetzesentwurf und dem Änderungsantrag das Ziel des Koalitionsvertrages um, Deutschland beschleunigen zu wollen. Das betreffe sowohl Schienen- als auch Straßeninfrastrukturprojekte. Insbesondere für die vielen maroden Brücken in Deutschland bedeute der Gesetzesentwurf eine Beschleunigung. Die Länder bei den knapp 140 Maßnahmen nach ihren Prioritäten zu befragen, sei sinnvoll gewesen. Die Landesregierungen der Bundesländer seien für die Rückmeldungen verantwortlich und müssten diese gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern erläutern. Insbesondere die Rückmeldungen aus Nordrhein-Westfalen seien vor dem Hintergrund der konkreten Verkehrssituation in diesem Bundesland, wo die Menschen viel im Stau stünden, die Bahn oftmals verspätet sei oder ganz ausfalle und wo es viele Baustellen gebe, sehr erfreulich. Es sei gut, dass Infrastrukturmaßnahmen gerade auch in Ballungszentren zukünftig schneller realisiert würden. Man sei den Mitarbeitenden im Bundesministerium für Digitales und Verkehr sehr dankbar für die konstruktive Begleitung und Unterstützung. Dieses Gesetz auf den Weg zu bringen, sei sehr erfreulich.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte ebenso das Ausschussberatungsverfahren. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen hätte aufgrund der Kürze der Zeit, in der dieser zur Prüfung zur Verfügung gestanden habe, nicht durchgearbeitet werden können. Dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland scheinbar endlos seien, wolle die Fraktion gleichwohl selbstverständlich ändern. Man habe sich diesbezüglich im Ausschuss etwa zu einem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU geäußert. Der Gesetzentwurf zeige eine deutliche Ungleichbehandlung der Verkehrsträger. Das Beschleunigungspotenzial bei Wasserstraßen und Bundesfernstraßen werde nicht ausgeschöpft, während es bei den Bundesschienenwegen realisiert werde. Letzteres erkenne die Fraktion an. Es würden aber bestimmte Bundesautobahnvorhaben explizit herausgegriffen, ohne den Bundesverkehrswegeplan als Ganzes beschleunigen zu wollen. Das sei bedauerlich und man halte das für falsch. Diese Auffassung werde von verschiedenen Landesregierungen geteilt. So kritisiere etwa der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein die Nichtberücksichtigung der A 20 als Rückschlag. Von einigen Ländern werde auch kritisiert, dass kein Verkehrsprojekt in Ostdeutschland beschleunigt werden solle. So könne man mit wichtigen Infrastrukturprojekten nicht umgehen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erläuterte, warum sie das Gesetz ablehne. Durch den Änderungsantrag werde aus einer Liste mit 148 Infrastrukturvorhaben eine Liste mit 138 Vorhaben, was den Gesetzentwurf nicht besser mache. Etwa 4.500 Brücken müssten saniert werden. Insgesamt gebe es einen großen Sanierungsstau. Viele Projekte könnten nicht umgesetzt werden, weil enorme Personalkapazitäten im Planungsbereich in den 1990er Jahren abgebaut worden seien. Aus finanziellen und aus Gründen des Klimaschutzes sei es sinnvoll, keine neuen Bundesautobahnen zu bauen, sondern das bestehende Netz mit vollem Einsatz zu sanieren. Für bestimmte Vorhaben das überragende öffentliche Interesse festzustellen, führe dazu, dass etwa die Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Zulassungsentscheidung weitgehend keine Rolle mehr spiele. Das sei ein Abbau von demokratischen Beteiligungsmöglichkeiten, der nicht mitgetragen werden könne. Weiterhin sei zwar richtig, ein Moderne-Schiene-Gesetz zu fordern. Es sei aber nicht die Aufgabe der Regierungsfractionen, eine solche Forderung im Wege eines Entschließungsantrags an die eigene Regierung zu stellen. Da diese Forderung unter dem Haushaltsvorbehalt stehe, sei sie auch nicht mehr als eine Absichtserklärung, die das Bundesministerium dankend zur Kenntnis nehmen könne.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)199 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)218 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)218.

Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD hat er den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)198 abgelehnt.

Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt der **Verkehrsausschuss** die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)220 enthaltenen Entschließung.

## **B. Besonderer Teil**

Begründung zu den Änderungen unter Buchstabe a der Beschlussempfehlung:

### **Zu Nummer 1 (Artikel 1)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 2 FStrG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 17a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe b**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe c (§ 3 Absatz 1a und 1b FStrG)**

##### **Zu Absatz 1a**

Ziel der Regelung ist es, die Möglichkeiten der Erzeugung erneuerbarer Energien auszuschöpfen. Dies dient der Förderung der Klimaziele des Bundes. Flächenpotentiale im Bereich der Bundesautobahnen (§ 1 Absatz 4 FStrG) sollen für den Ausbau von erneuerbaren Energien genutzt werden, soweit dies mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit vereinbar und technisch umsetzbar ist. § 3 Absatz 1a 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. Ziel ist, den Bau oder die Änderung einer Bundesautobahn sowie die jeweilige Errichtung von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien parallel zu realisieren, damit die Maßnahmen zeitgleich unter Verkehr gehen bzw. in Betrieb genommen werden können.

##### **Zu Absatz 1b**

Die Autobahn GmbH des Bundes übt im Auftrag des Bundes Aufgaben der Straßenbaulast auf den Bundesautobahnen aus. Ihr obliegt die Erstellung eines Katasters für die Bundesautobahnen mit den grundsätzlich nutzbaren Flächen und Anlagen, die sich im Eigentum der Autobahn GmbH des Bundes befinden. Hinweise Dritter zur Eignung von Flächen werden geprüft. Dieses Kataster soll innerhalb von fünf Jahren erstellt werden. Die Autobahn GmbH des Bundes kann Dritte mit der Erfüllung der Aufgabe betrauen. 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. Unabhängig von der Erstellung des Katasters können Anlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien nach Absatz 1a errichtet werden.

#### **Zu Buchstabe d**

##### **Zu § 9 Absatz 2a Satz 2 FStrG**

Die Änderung greift einen Änderungsantrag des Bundesrates auf. 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 FStrG 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 würde und im Genehmigungsverfahren zeitintensiv nachgesteuert werden müsste, um die Zustimmungsfiktion zu vermeiden.

**Zu § 9 Absatz 2b FStrG**

Die Änderung erfolgt aufgrund der Hinweise des Bundesrates und stellt klar, dass Absatz 2b nicht nur für nach anderen Vorschriften genehmigungspflichtige Anlagen gilt, sondern auch in Fällen, in denen keine Genehmigungspflicht besteht oder die Anlagen einer Behörde anzuzeigen sind. Bedarf es weder einer Genehmigung noch der Anzeige der Anlage bei einer anderen Behörde, ist die Errichtung den in Satz 2 genannten Behörden anzuzeigen.

**Zu § 9 Absatz 2c FStrG**

Die Nennung dieses unverändert gebliebenen Absatzes erfolgt aus rechtsförmlichen Gründen.

**Zu § 9 Absatz 4 FStrG**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 17a FStrG im Internet veröffentlicht werden sollen.

**Zu Buchstabe e (§ 9a Absatz 1 Satz 1 FStrG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 17a FStrG im Internet veröffentlicht werden sollen.

**Zu Buchstabe f**

Anpassung der Gliederung.

**Zu Buchstabe g (§ 17 Absatz 1 Satz 3 FStrG)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, durch die klargestellt wird, dass der Träger des Vorhabens in allen Fällen, in denen keine Änderung einer Bundesfernstraße vorliegt, gleichwohl ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren beantragen kann.

**Buchstabe h****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 17a FStrG)**

Die Änderung von § 17a Absatz 2 dient der weiteren, konsequenten Digitalisierung der Anhörungsverfahren und führt statt der bisherigen „Kann“-Vorschrift eine „Soll“-Vorschrift ein. Der Austausch zwischen der Anhörungsbehörde und dem Träger des Vorhabens bzw. den beteiligten Behörden wird dadurch grundsätzlich digital gestaltet und die jeweiligen Verfahrensabläufe beschleunigt.

Im Verhältnis zu Privatpersonen und Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) gegen die Entscheidung nach § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) einzulegen, bleibt es hingegen bei der Regelung im Gesetzentwurf der Bundesregierung, dass die Anhörungsbehörde die Auslegung des Plans durch Veröffentlichung auf ihrer Internetseite bewirken soll, es aber auch weiterhin möglich ist, Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich zu übermitteln. Bei der Veröffentlichung der Planunterlagen soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind. Visualisierungen sollen in gängigen technischen Formaten zur Verfügung gestellt werden. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen. Die Regelungen zur Bekanntmachung gelten unabhängig davon, ob ein solcher Antrag gestellt wurde. Im Fall von digitalen Erörterungen gemäß Absatz 6 sollen betriebssystemunabhängige und für die Bürgerinnen und Bürger kostenfreie Formate verwendet werden.

Die Änderung in Absatz 5 berücksichtigt, dass nun nach § 17a FStrG die Veröffentlichung im Internet erfolgen soll.

Der neue Absatz 8 stellt fest, dass die Durchführung informeller Beteiligungsformate möglich ist, diese jedoch von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig sind und sein Ergebnis nicht vorwegnehmen dürfen.

**Zu Doppelbuchstabe bb (§ 17b FStrG)**

In Absatz 3 dient der Tausch der Sätze 2 und 3 der Klarstellung, dass die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen grundsätzlich erfolgen muss und nicht nur dann, wenn eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wurde. Die Streichung des ursprünglichen Hinweises im neuen Satz 3, dass die leicht zu erreichende

Zugangsmöglichkeit „während der Dauer der Veröffentlichung“ beantragt werden muss, erfolgt aus redaktionellen Gründen. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen.

Der neue Satz 5, wonach die Unterlagen nach Satz 1 auch nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist im Internet veröffentlicht werden sollen, erweitert die Möglichkeit der Kenntnisnahme und dient einer besseren Information der Bürgerinnen und Bürger. Der Zeitpunkt für die Zustellung nach Satz 4 ändert sich dadurch nicht. Bei der Veröffentlichung der Unterlagen nach Satz 1 im Internet soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind.

Absatz 6 enthält redaktionelle Änderungen. Einerseits wird klargestellt, dass die Entscheidung nach Absatz 6 den Fall erfasst, dass in Fällen nach Absatz 5 keine Einigung über die Zuständigkeit herbeigeführt werden kann. Andererseits wird der gebräuchliche Begriff der Landesstraßenbaubehörde übernommen.

#### **Zu Buchstabe i (§ 17c Nummer 3 FStrG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 17a FStrG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe j**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe k (§ 17e Absatz 1 FStrG)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Die bisherige Zuständigkeitsregelung in § 17e Absatz 1 FStrG wird angepasst, um den Rechtsschutz rechtssicherer auszugestalten.

Durch die Neufassung des Absatzes 1 wird klargestellt, bei welchen Streitgegenständen das Bundesverwaltungsgericht erst- und letztinstanzlich zuständig ist. Die bisherige Regelung in § 50 Absatz 1 Nummer 6 der VwGO wird inhaltlich übernommen, wonach sich die Zuständigkeit auf sämtliche Streitigkeiten erstreckt, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben betreffen, die in der Anlage 1 zum FStrG aufgeführt sind. Dabei wird klargestellt, dass dies auch für die Entscheidungen nach § 17b Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 4 FStrG in Verbindung mit § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) gilt, d. h. in Fällen, in denen entschieden wird, von Planfeststellung oder Plangenehmigung abzusehen (sog. Entfallensentscheidung). Dies berücksichtigt die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO auch Rechtsschutzverfahren umfasst, bei denen zu klären ist, ob bestimmten Baumaßnahmen an dem betreffenden Verkehrsweg ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren hätte vorausgehen müssen (BVerwG Urteil vom 11.07.2013 – 9 VR 5/13 –, zitiert nach juris Rz. 8).

Neu geregelt wird die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für nach § 17 Absatz 1 FStrG von der Planfeststellungspflicht freigestellte Vorhaben. Dies umfasst Maßnahmen, die weder den Bau noch die Änderung einer Bundesfernstraße darstellen und für die kein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchgeführt wird und für die daher auch keine Entscheidung nach § 17b Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 4 FStrG in Verbindung mit § 74 Absatz 7 VwVfG getroffen werden kann, wonach Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen würden. Erfasst sind Vorhaben, die entsprechend den Kriterien des § 17 Absatz 1 Satz 2 FStrG keine Änderung darstellen oder für die gesetzlich klargestellt ist, dass sie keine Änderung darstellen (§ 17 Absatz 1 Satz 3 FStrG) und die in der Anlage 1 zum FStrG aufgeführt sind. Die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts soll auch auf diese Projekte erstreckt werden, um die Rechtsschutzverfahren einheitlich zu regeln und so zu beschleunigen. Ansonsten würde die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts davon abhängen, ob die Maßnahme den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße darstellt oder nicht und ggf. auch davon, ob nach der neuen Regelung in § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG trotz fehlender Planfeststellungspflicht doch ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren „freiwillig“ durchgeführt wird. Die Neuregelung schafft insoweit Rechtssicherheit.

Es bleibt bei der bisherigen Regelung, wonach die erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur Vorhaben erfasst, die auf den in der Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1 FStrG) genannten Abschnitten liegen. Die Kriterien, nach denen die Bundesfernstraßenabschnitte vom Gesetzgeber festzulegen sind (§ 17e Absatz 1 Nummer 1 bis 6 FStrG), werden nicht geändert.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Anpassung der Gliederung.

**Zu Buchstabe l (§ 17g FStrG)**

Die Änderung in Satz 1 berücksichtigt, dass die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet nach der Neufassung von § 17a FStrG durch die Anhörungsbehörde erfolgen soll. Insoweit ist klarzustellen, dass eine Veröffentlichung der Planunterlagen in diesem Fall durch den Träger des Vorhabens nicht notwendig ist. Diese kann aber freiwillig erfolgen. Bei der Änderung in Satz 4 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

**Zu Buchstabe m**

Anpassung der Gliederung.

**Zu Buchstabe n****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 17i Absatz 1 FStrG)**

Zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. Juli 2021 ist es erforderlich, die vorermittelten Abschnitte des Kernnetzes nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a sowie der Kernnetzkorridore nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187 im deutschen Recht festzulegen. Für den Bereich der Bundesfernstraßen sieht der Entwurf der Bundesregierung bislang vor, diese Festlegung im Rahmen einer Rechtsverordnung zu treffen, während im AEG und WaStrG die Festlegung in den Gesetzen selber erfolgt. Durch die Änderung in § 17i Absatz 1 wird die Regelung für die Bundesfernstraßen rechtssystematisch an die des AEG und des WaStrG angeglichen.

Einziger vorermittelter Abschnitt des Kernnetzes im Sinne der Richtlinie (EU) 2021/1187 ist im Bereich der Bundesfernstraßen der Streckenabschnitt „Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rødby“. Dieser wird daher in § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 FStrG genannt, und für diesen Abschnitt sind die §§ 17i ff. FStrG anzuwenden. Der genannte Streckenabschnitt entspricht dem vorermittelten Abschnitt des Kernnetzes im Anhang der Richtlinie (EU) 2021/1187 für die Bundesfernstraßen. Damit wird für diesen Abschnitt der Anwendungsbereich der neuen §§ 17i, 17j und 17k FStrG festgelegt. § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 dient der Umsetzung von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2021/1187. Der genannte Abschnitt liegt auf dem TEN-V-Kernnetzkorridor Skandinavien Mittelmeer.

Nach § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 FStrG sind die §§ 17i ff. FStrG auch bei einem Planfeststellungsverfahren oder einem Plangenehmigungsverfahren für ein im Kernnetzkorridor nach Anlage 2 gelegenes Vorhaben anzuwenden, dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Genehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreitet. § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 mit der Anlage 2 zum FStrG dient der Umsetzung von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187 und legt somit ebenfalls einen vorhabenbezogenen Anwendungsbereich der neuen §§ 17i, 17j und 17k FStrG fest. Die Bezeichnung der Streckenabschnitte in der Anlage 2 dient folglich ausschließlich der Umsetzung der vorgenannten europarechtlichen Regelungen. Welche Projekte und Teilprojekte auf diesen Streckenabschnitten umgesetzt werden und damit auch, ob es sich um Neubau- oder Erweiterungsprojekte handelt, wird gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) ist, gesondert entschieden. Darüber trifft § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Anlage 2 zum FStrG keine Aussage.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

Anpassung aufgrund des Entfalls der Verordnungsermächtigung.

**Zu Doppelbuchstabe cc**

Anpassung der Gliederung.

**Zu Doppelbuchstabe dd (§ 17i Absatz 2 FStrG)**

Die Änderung übernimmt einen Änderungsantrag des Bundesrates. 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

Absatz 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.

#### **Zu Buchstabe o (§ 18f Absatz 1a FStrG)**

Die Änderung dient der Klarstellung, dass vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses lediglich das Verfahren zur Besitzeinweisung durchgeführt werden kann, nicht jedoch der Vollzug der Besitzeinweisung.

#### **Zu Buchstabe p (§ 24 Absatz 16 FStrG)**

Die Regelung macht für das Planfeststellungsverfahren das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) anwendbar. Gleiches gilt für den Fall, dass das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) auf das VwVfG verweist. Die Regelungen ermöglichen es der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, Verfahrensschritte im Rahmen der Planfeststellung auch nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung verwaltungsverfahrenrechtlicher Vorschriften (5. VwVfÄndG) nach den bislang anzuwendenden Verfahrensvorschriften des VwVfG, d. h. analog, durchzuführen. Es handelt sich um eine Übergangsvorschrift, um allen Bundes- oder Landesbehörden ausreichend Zeit einzuräumen, die Verfahrensschritte digital auszugestalten. Da die Verfahrensregelungen im UVPG ebenfalls auf Vorschriften des VwVfG verweisen, gelten auch insoweit die alten Regelungen des VwVfG, um einen Gleichlauf der Verfahren sicherzustellen. Satz 3 stellt zudem klar, dass die Regelung auch gilt, wenn im Rahmen des Verfahrens zur Linienbestimmung (§ 16 FStrG) die Verfahrensregelungen des UVPG anzuwenden sind.

#### **Zu Buchstabe q (Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 FStrG)**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung zur Nummerierung der Anlage infolge der Hinzufügung einer weiteren Anlage zum FStrG. Die bisherige Anlage wird in Anlage 1 umbenannt.

#### **Zu Buchstabe r (Anlage 2 zu § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 FStrG)**

Die Anlage 2 enthält eine Auflistung der Streckenabschnitte mit Blick auf Vorhaben nach § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 FStrG. Sie beschreibt die Bundesfernstraßen in Deutschland betreffenden Verläufe der nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2021/1187 zu berücksichtigenden TEN-V-Kernnetzkorridore. Grundlage der Auflistung sind die am 01.09.2022 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. Die Abschnitte werden mit ihren Anfangs- und Endpunkten benannt.

#### **Zu Nummer 2 (Artikel 2)**

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

Die bisherigen Änderungsbefehle der Nummer 1 werden aufgehoben und neugefasst. Die Festlegung von Projekten im überragenden öffentlichen Interesse soll nicht mehr im Wege einer Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr festgelegt werden, sondern direkt in einer Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG). Der neu gefasste Änderungsbefehl in Nummer 1 enthält in Buchstabe a eine redaktionelle Anpassung von § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG aufgrund der Anfügung der neuen Anlage 2 in das FStrAbG und fügt einen neuen Absatz 3 in das FStrAbG ein (Buchstabe b). Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesautobahn, der in der neuen Anlage 2 abschließend aufgeführt ist, im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf jeweils mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ feststellt und zu denen die Länder ihr politisches Einvernehmen erklärt haben.

Die Regelung greift wesentliche Elemente des LNG-Beschleunigungsgesetzes auf, um auch der herausragenden Bedeutung einer leistungsfähigen Fernstraßeninfrastruktur für das Gemeinwohl gerecht zu werden.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Mobilität ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern eine angemessene 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 jeweils mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

#### **Zu Buchstabe b**

Es handelt sich bei der Umbenennung der Anlage um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Anfügung der neuen Anlage 2.

Die neue Anlage 2 benennt abschließend die Abschnitte, die unter die Regelung des neuen § 1 Absatz 3 fallen. Es handelt sich hierbei um Vorhaben, 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 und für die die Länder ihr politisches Einvernehmen erklärt haben. Für die genannten Vorhaben ist das Bauziel des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in der am Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes geltenden Fassung maßgebend.

#### **Zu Nummer 3 (Artikel 3)**

##### **Zu § 4 Absatz 6 AEG**

Die Änderungen in § 4 Absatz 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) dienen der Klärung von Zuständigkeitsfragen in wasserrechtlichen Verfahren zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Wasserbehörden der Länder und tragen auch zu Erleichterungen auf Seiten des Vorhabenträgers bei.

##### **Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 6 Satz 1 AEG)**

Aus Gründen der Klarstellung ist es erforderlich, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen ausdrücklich zu nennen, um bereits nach dem Wortlaut der Vorschrift Entscheidungen zur Gewässerbewirtschaftung, wie insbesondere zur Einleitung von Abwasser, zu erfassen. Der Begriff „sonstige Zulassungen“ umfasst im Sinne eines Oberbegriffs alle übrigen, nicht ausdrücklich genannten administrativen Gestattungen.

Die Klarstellung, dass es sich um Gesetze oder Verordnungen des Bundes handeln muss, dient der Abgrenzung gegenüber Entscheidungen auf der Grundlage von Gesetzen und Rechtsverordnungen der Länder, die von Bundesbehörden nicht vollzogen werden können. Dies gilt vor allem für Befreiungen in Wasser- und Heilquellenschutzgebieten (§ 52 Absatz 1 Satz 2 und 3, auch in Verbindung mit § 53 Absatz 5 WHG), da erst durch Rechtsverordnungen der Länder konkrete Verbote und sonstige Einschränkungen geregelt werden. Entsprechend ist die Erteilung von Befreiungen zu Verboten solcher Rechtsverordnungen Ländersache und kann nicht durch das Eisenbahn-Bundesamt vorgenommen werden.

##### **Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 6 Satz 2 und 3 AEG)**

Mit dem neuen Satz 2 wird eine Benehmensregelung bei bestimmten wasserrechtlichen Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes in den Fällen des § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 AEG eingeführt. Damit werden die zuständigen Wasserbehörden nicht nur bei Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben einbezogen (§ 19 Absatz 1 und Absatz 3 WHG, §§ 18, 18b AEG), mit denen die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, sondern auch bei anderen wasserrechtlichen Verfahren, insbesondere bei der Erteilung von Bewilligungen und Erlaubnissen. Weiter wird die Benehmensregelung auf Ausnahmeentscheidungen in Überschwemmungsgebieten, die sich unmittelbar aus dem Bundesrecht ergeben, erstreckt. Das Bundesrecht sieht für das Errichten von Mauern oder das nicht nur kurzfristige Lagern von Gegenständen (§ 78a Absatz 2 WHG) eine bundesrechtliche Zulassung



vor, die nach § 4 Absatz 6 Nummer 1 AEG in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts fällt. Soweit die Rechtsverordnungen der Länder zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten sonstige Verbote enthalten, die nicht bereits konkret durch Bundesrecht vorgegeben sind, sind Entscheidungen über Ausnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt als Bundesbehörde nicht möglich.

Nach dem neuen Satz 3 sind von der Gewässeraufsicht (§ 100 WHG) durch das Eisenbahn-Bundesamt Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Anlagen im Sinne des § 36 Absatz 1 WHG sind, ausgenommen. Damit weicht Satz 3 von dem historisch gewachsenen und in § 4 Absatz 6 AEG verankerten Grundsatz ab, wonach das Eisenbahn-Bundesamt für die vollständige Überwachung der Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes zuständig ist. Ziel der Neuregelung ist es, eine verfassungsrechtlich unzulässige Mischverwaltung zu vermeiden, die sich ansonsten aufgrund der unberührt bestehenbleibenden landesrechtlichen Genehmigungspflichten für Anlagen nach § 36 Absatz 1 WHG ergibt. Ein Nebeneinander von Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt einerseits (§ 6 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 AEG) und der Überwachung der Einhaltung von Genehmigungen nach Landesrecht für Anlagen nach § 36 Absatz 1 WHG durch die zuständigen Wasserbehörden andererseits soll ausgeschlossen werden. Auch wenn § 36 Absatz 1 WHG aus sich heraus durch das Eisenbahn-Bundesamt vollziehbar wäre, steht seiner Gewässeraufsicht aufgrund der landesrechtlichen Genehmigungstatbestände der Grundsatz entgegen, dass dem Bund der Vollzug von Landesrecht, hier die Überwachung der Einhaltung von Genehmigungen nach Landesrecht, verwehrt ist.

#### **Zu § 11a – neu – AEG**

Strom aus erneuerbaren Energien leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands. Die Regelung trägt zum konsequenten Ausbau der erneuerbaren Energien bei, indem sie darauf abzielt, dass hierfür auch die Flächenpotentiale im Bereich der Eisenbahnanlagen genutzt werden. § 11a AEG flankiert somit die Umsetzung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz. Der stufenweise Ausbau von Photovoltaikanlagen entlang der Bahnstrecken des Bundes leistet einen notwendigen Beitrag, um den Bahnbetrieb bis 2040 netto-klimaneutral zu betreiben und zu unterhalten. Bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen soll deren Nutzung zur Erzeugung erneuerbarer Energien künftig integraler Bestandteil der Planungen der Betreiber von Eisenbahnanlagen sein. 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 vor allem auch unter Betrachtung des Potenzials der Bahnanlagen für die Solargewinnung eine bedarfsgerechte Errichtung gewährleistet ist.

#### **Zu Buchstabe b**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe c**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 18a AEG)**

Die Änderung von § 18a Absatz 2 dient der weiteren, konsequenten Digitalisierung der Anhörungsverfahren und führt statt der bisherigen „Kann“-Vorschrift eine „Soll“-Vorschrift ein. Der Austausch zwischen der Anhörungsbehörde und dem Träger des Vorhabens bzw. den beteiligten Behörden wird dadurch grundsätzlich digital gestaltet und die jeweiligen Verfahrensabläufe beschleunigt.

Im Verhältnis zu Privatpersonen und Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der VwGO gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, bleibt es hingegen bei der Regelung im Gesetzentwurf der Bundesregierung, dass die Anhörungsbehörde die Auslegung des Plans durch Veröffentlichung auf ihrer Internetseite bewirken soll, es aber auch weiterhin möglich ist, Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich zu übermitteln. Bei der Veröffentlichung der Planunterlagen soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind. Visualisierungen sollen in gängigen technischen Formaten zur Verfügung gestellt werden. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen. Die Regelungen zur Bekanntmachung gelten unabhängig davon, ob ein solcher Antrag gestellt wurde. Im Fall von digitalen Erörterungen gemäß Absatz 6 sollen betriebssystemunabhängige und für die Bürgerinnen und Bürger kostenfreie Formate verwendet werden.

Die Änderung in Absatz 5 Satz 2 berücksichtigt, dass nun nach § 18a AEG die Veröffentlichung im Internet erfolgen soll.

Der neue Absatz 8 stellt fest, dass die Durchführung informeller Beteiligungsformate möglich ist, diese jedoch von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig sind und sein Ergebnis nicht vorwegnehmen dürfen.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 18b Absatz 3 AEG)**

In Absatz 3 dient der Tausch der Sätze 2 und 3 der Klarstellung, dass die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen grundsätzlich erfolgen muss und nicht nur dann, wenn eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wurde. Die Streichung des ursprünglichen Hinweises im neuen Satz 3, dass die leicht zur erreichende Zugangsmöglichkeit „während der Dauer der Veröffentlichung“ beantragt werden muss, erfolgt aus redaktionellen Gründen. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen.

Der neue Satz 5, wonach die Unterlagen nach Satz 1 auch nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist im Internet veröffentlicht werden sollen, erweitert die Möglichkeit der Kenntnisnahme und dient einer besseren Information der Bürgerinnen und Bürger. Der Zeitpunkt für die Zustellung nach Satz 4 ändert sich dadurch nicht. Bei der Veröffentlichung der Unterlagen nach Satz 1 im Internet soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind.

#### **Zu Buchstabe d (§ 18c Nummer 3 AEG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 18a AEG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe e**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe f (§ 18f AEG)**

Die Änderung in Satz 1 berücksichtigt, dass die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet nach der Neufassung von § 18a AEG durch die Anhörungsbehörde erfolgen soll. Insoweit ist klarzustellen, dass eine Veröffentlichung der Planunterlagen in diesem Fall durch den Träger des Vorhabens nicht notwendig ist. Diese kann aber freiwillig erfolgen. Bei der Änderung in Satz 4 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Buchstabe g**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe h (§ 18g AEG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 18a AEG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe i (§ 19 Absatz 1 Satz 1 AEG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 18a AEG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe j**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe k (§ 20 Absatz 2 AEG)**

Die Änderung übernimmt einen Änderungsantrag des Bundesrates. 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 Absatz 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

Genehmigungsverfahren 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.

#### **Zu Buchstabe l (§ 21 Absatz 1a AEG)**

Die Änderung dient der Klarstellung, dass vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses lediglich das Verfahren zur Besitzeinweisung durchgeführt werden kann, nicht jedoch der Vollzug der Besitzeinweisung.

#### **Zu Buchstabe m**

#### **Zu § 23 AEG**

##### **Zu Absatz 1**

Der neu vorangestellte Absatz 1 dient der Klarstellung des Vorrangs des Erhalts von Eisenbahninfrastruktur auch für künftige Nutzungen. Die eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung erfolgt auf das Grundstück bezogen und umfasst alle Betriebsanlagen im Sinne des AEG und damit auch Serviceeinrichtungen. Der Bezug auf die Betriebsanlagen wird aus der bestehenden Regelung übernommen.

##### **Zu Absatz 2**

Folgeänderung von Satz 1. Das überragende öffentliche Interesse wird als Abwägungskriterium für die Entscheidung auf Freistellung des Grundstücks von der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung hervorgehoben. Mit diesem hinzugefügten Abwägungskriterium wird der strenge Maßstab, der bei der gebundenen Verwaltungsentscheidung anzulegen ist, nochmals verstärkt. Satz 5 wird unverändert aufgrund des Sachzusammenhangs in Absatz 5 (neu) übernommen und dort vorangestellt.

##### **Zu Absatz 3**

Diese Regelung konkretisiert die Mitwirkungspflicht nach § 26 Absatz 2 VwVfG. Die Verpflichtung zur vollständigen Offenlegung erheblicher Tatsachen durch den Antragsteller ergänzt die aufgrund des Amtsermittlungsgrundsatzes durchzuführende Aufforderung an betroffene Kreise, zu der beantragten Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken eine Stellungnahme abzugeben. Die Aufforderung zur Stellungnahme wird weiterhin im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

##### **Zu Absatz 4**

Um den Nachweis des fehlenden Verkehrsbedürfnisses seitens der Planfeststellungsbehörde umfassend überprüfen zu können, wird der Bundesnetzagentur Gelegenheit gegeben, zu dem Freistellungsvorhaben und den Erläuterungen im Antrag Stellung zu nehmen. Durch die Beteiligung der kommunalen Verkehrsunternehmen wird sichergestellt, dass deren Planungen für eine mögliche Nutzung der Flächen für den öffentlichen Verkehr im Rahmen des Entwidmungsverfahrens bekannt werden und die Planfeststellungsbehörde bei Bedarf einen Vorbehalt nach Absatz 5 vorsehen kann.

##### **Zu Absatz 5**

Grundstücke, die nicht mehr für eisenbahnbetriebliche Zwecke benötigt werden, die aber für eine künftige Nutzung als Betriebsanlage für den öffentlichen Personenverkehr in Betracht kommen, sollen soweit dies im Freistellungsverfahren nach § 23 AEG festgestellt wird, unter Vorbehalt in die kommunale Planungshoheit übergehen. Damit wird sichergestellt, dass mit Blick auf eine künftige Nutzung des Grundstücks als Betriebsanlage des öffentlichen Personenverkehrs keine kommunalen Planungsvorhaben vorweg genommen werden, die einer solchen Nutzung im Weiteren entgegenstehen könnten. Die Anwendung von § 28 Personenbeförderungsgesetz bleibt hiervon unberührt.

##### **Zu Absatz 6**

Der bisherige Absatz 3 wird unverändert in Absatz 6 überführt.

**Zu § 38 AEG**

Die Regelung macht für das Planfeststellungsverfahren das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, anwendbar. Gleiches gilt für den Fall, dass das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPg) auf das VwVfG verweist. Des Weiteren wird die Überschrift der Regelung angepasst. Die Regelungen ermöglichen es der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, Verfahrensschritte im Rahmen der Planfeststellung auch nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung verwaltungsverfahrenrechtlicher Vorschriften (5. VwVfÄndG) nach den bislang anzuwendenden Verfahrensvorschriften des VwVfG, d. h. analog, durchzuführen. Es handelt sich um eine Übergangsvorschrift, um allen Beteiligten ausreichend Zeit einzuräumen, die Verfahrensschritte digital auszugestalten. Da die Verfahrensregelungen im UVPg ebenfalls auf Vorschriften des VwVfG verweisen, gelten auch insoweit die alten Regelungen des VwVfG, um einen Gleichlauf der Verfahren sicherzustellen.

**Zu Buchstabe n**

Anpassung der Gliederung.

**Zu Nummer 4 (Artikel 4)****Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 3 BSWAG)**

Ziel der Regelung ist die verstärkte Fokussierung und schnellere Realisierung von Schienenvorhaben aufgrund der erheblichen Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene für eine nachhaltige, klimagerechte Mobilität. Durch die Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses soll diesen Vorhaben in Abwägungskonstellationen beim Zusammentreffen mit anderen Rechtsgütern eine herausgehobene Stellung beigemessen und der besonderen Rolle im Kontext des Klimawandels und den Transformationsprozessen hin zu einer klimaneutralen Mobilität von Personen und Gütern Rechnung getragen werden. Vor diesem Hintergrund soll diese Akzentuierung den Verkehrsträger Schiene stärken und den Neu-, Aus- und Umbau der betreffenden Strecken sowie Ersatzinvestitionen im Hochleistungsnetz beschleunigen. Die in Nummer 1 bis 4 genannten Vorhaben dienen grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

**Zu Satz 2 Nummer 1**

Infrastrukturvorhaben, die ganz oder teilweise nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden, haben stets einen besonders hohen Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Finanzierung erfolgt aufgrund der Bedeutung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde. Das Vorhaben muss dafür die Voraussetzungen des § 3 GVFG erfüllen. Den Ländern obliegt nach § 2 GVFG die Auswahl der Vorhaben, die gefördert werden.

**Zu Satz 2 Nummer 2**

Die im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) genannten Schienenvorhaben haben eine besondere Bedeutung für den Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft und zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums in den Braunkohlerevieren nach Artikel 104b des Grundgesetzes (GG).

**Zu Satz 2 Nummer 3**

Erfasst werden im Wesentlichen die anstehenden Generalsanierungen in den Hochleistungskorridoren, mindestens anteilig. Die bekannten Hochleistungskorridore enthalten in den meisten Fällen mindestens einen Streckenabschnitt, der ein überlasteter Schienenweg ist.

Gemäß der gesetzlichen Regelung besteht das überragende öffentliche Interesse dann für die gesamte zusammenhängende Maßnahme und nicht nur für den überlasteten Abschnitt selbst. Insbesondere die Begrifflichkeiten aus § 18 AEG werden aufgegriffen, so dass die Regelung einerseits für Erneuerungen gilt, die einer Planfeststellung bedürfen, andererseits für Maßnahmen, die keiner Planfeststellung bedürfen.

Die rechtliche Anknüpfung erfolgt über die Einstufung als überlasteter Schienenweg im Sinne des § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) durch den Betreiber der Schienenwege. Bei den als überlastet erklärten Schienenwegabschnitten handelt es sich nach derzeitigem Stand regelmäßig um kleine Schienenwegabschnitte, deren unzureichender Zustand sich jedoch mindestens auf die Verbindung zwischen zwei größeren Zentren auswirkt,

wobei auch netzweite Auswirkungen nicht ausgeschlossen sind. Nach aktuellem Stand liegt auf den derzeit bekanntgegebenen, zunächst in den Blick genommenen Hochleistungskorridoren wie z. B. der Strecke Frankfurt/Main–Mannheim oder Hamburg–Berlin jeweils mindestens ein für überlastet erklärter Schienenwegabschnitt. Es liegt nach § 55 ERegG in der Hand des Schienennetzbetreibers, einen Schienenweg nach dem Auftreten von Nutzungskonflikten für überlastet zu erklären. Auch ist perspektivisch damit zu rechnen, dass künftig ausgewiesene Hochleistungskorridore stark beanspruchte Streckenabschnitte umfassen werden.

#### **Zu Satz 2 Nummer 4**

Die besondere Bedeutung dieser Maßnahmen ergibt sich daraus, dass die fortschreitende Digitalisierung der Schieneninfrastruktur der Sicherheit des Schienenverkehrs und der bestmöglichen Nutzung der Kapazität der Schiene dient. Derzeit macht die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 gemäß Art. 12 Abs. 2 lit. a), Art. 39 Abs. 2 lit. a) iii) i. V. m. der Durchführungsverordnung (EW) 2017/6 Vorgaben für die Ausrüstung mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS auf TEN-Korridoren. Änderungen der Verordnung (EU) 1315/2013 stehen an, die Nachfolge-Verordnung wird absehbar ebenfalls Vorgaben für die digitale Ausrüstung auf den Korridoren machen.

#### **Zu Buchstabe b**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

##### **Zur Anlage (zu § 1 Absatz 1) zu Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nummer 27**

Durch die Umbenennung in die Bezeichnung ABS Stuttgart – Nürnberg ist der gesamte Korridor Stuttgart–Nürnberg inkl. der südlichen Route über Schwäbisch Gmünd enthalten. Die südliche Streckenführung über die Rems- / Obere Jagstbahn (ABS Stuttgart–Schwäbisch Gmünd–Aalen–Nürnberg) ist gegebenenfalls eine im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigende Alternative, die durch die örtliche Abgrenzung nicht ausgeschlossen werden kann.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

##### **Zur Anlage (zu § 1 Absatz 1) zu Abschnitt 2 Unterabschnitt 2**

Die Aufnahme der genannten Elektrifizierungsprojekte (lfd. Nummern 17 bis 26) erfolgt mit Blick auf die Klimaziele des Bundes und soll zu einem emissionsärmeren Betrieb auf den jeweiligen Strecken beitragen.

#### **Zu Nummer 5 (Artikel 5)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 14a WaStrG)**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa**

Durch die Änderung werden für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung die §§ 58 und 59 sowie den §§ 62 und 63 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze des § 14a WaStrG anwendbar.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Die Änderung von § 14a Absatz 2 dient der weiteren, konsequenten Digitalisierung der Anhörungsverfahren und führt statt der bisherigen „Kann“-Vorschrift eine „Soll“-Vorschrift ein. Der Austausch zwischen der Anhörungsbehörde und dem Träger des Vorhabens bzw. den beteiligten Behörden wird dadurch grundsätzlich digital gestaltet und die jeweiligen Verfahrensabläufe beschleunigt.

Im Verhältnis zu Privatpersonen und Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der VwGO gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, bleibt es hingegen bei der Regelung im Gesetzentwurf der Bundesregierung, dass die Anhörungsbehörde die Auslegung des Plans durch Veröffentlichung auf ihrer Internetseite bewirken soll, es aber auch weiterhin möglich ist, Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich zu übermitteln. Bei der Veröffentlichung der Planunterlagen soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind. Visualisierungen sollen in gängigen technischen Formaten zur Verfügung gestellt werden. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen. Die Regelungen zur Bekanntmachung gelten unabhängig davon, ob ein solcher Antrag gestellt wurde. Im Fall von digitalen Erörterungen

gemäß Absatz 6 sollen betriebssystemunabhängige und für die Bürgerinnen und Bürger kostenfreie Formate verwendet werden.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc**

Die Änderung in Absatz 5 Satz 2 berücksichtigt, dass nun nach § 14a WaStrG die Veröffentlichung im Internet erfolgen soll.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd**

Der neue Absatz 8 stellt fest, dass die Durchführung informeller Beteiligungsformate möglich ist, diese jedoch von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig sind und sein Ergebnis nicht vorwegnehmen dürfen.

#### **Zu Buchstabe b (§ 14b Absatz 3 WaStrG)**

In Absatz 3 dient der Tausch der Sätze 2 und 3 der Klarstellung, dass die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen grundsätzlich erfolgen muss und nicht nur dann, wenn eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wurde. Die Streichung des ursprünglichen Hinweises im neuen Satz 3, dass die leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit „während der Dauer der Veröffentlichung“ beantragt werden muss, erfolgt aus redaktionellen Gründen. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen.

Der neue Satz 5, wonach die Unterlagen nach Satz 1 auch nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist im Internet veröffentlicht werden sollen, erweitert die Möglichkeit der Kenntnisnahme und dient einer besseren Information der Bürgerinnen und Bürger. Der Zeitpunkt für die Zustellung nach Satz 4 ändert sich dadurch nicht. Bei der Veröffentlichung der Unterlagen nach Satz 1 im Internet soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind.

#### **Zu Buchstabe c (§ 14c Nummer 3 WaStrG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 14a WaStrG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe d**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe e (§ 15 Absatz 1 WaStrG)**

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 14a WaStrG im Internet veröffentlicht werden sollen.

#### **Zu Buchstabe f**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe g (§ 17 WaStrG)**

Die Änderung in Satz 1 berücksichtigt, dass die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet nach der Neufassung von § 14a WaStrG durch die Anhörungsbehörde erfolgen soll. Insoweit ist klarzustellen, dass eine Veröffentlichung der Planunterlagen in diesem Fall durch den Träger des Vorhabens nicht notwendig ist. Diese kann aber freiwillig erfolgen. Bei der Änderung in Satz 4 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Buchstabe h**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Buchstabe i (§ 18 Absatz 2 WaStrG)**

Die Änderung übernimmt einen Änderungsantrag des Bundesrates. 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 Absatz 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.

#### **Zu Buchstabe j (§ 20 Absatz 1a WaStrG)**

Die Änderung dient der Klarstellung, dass vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses lediglich das Verfahren zur Besitzeinweisung durchgeführt werden kann, nicht jedoch der Vollzug der Besitzeinweisung.

#### **Zu Buchstabe k (§ 56 WaStrG)**

Die Regelung macht für das Planfeststellungsverfahren das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, anwendbar. Gleiches gilt für den Fall, dass das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) auf das VwVfG verweist. Des Weiteren wird die Überschrift der Regelung angepasst. Die Regelungen ermöglichen es der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, Verfahrensschritte im Rahmen der Planfeststellung auch nach Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung verwaltungsverfahrenrechtlicher Vorschriften (5. VwVfÄndG) nach den bislang anzuwendenden Verfahrensvorschriften des VwVfG, d. h. analog, durchzuführen. Es handelt sich um eine Übergangsvorschrift, um ausreichend Zeit einzuräumen, die Verfahrensschritte digital auszugestalten. Da die Verfahrensregelungen im UVPG ebenfalls auf Vorschriften des VwVfG verweisen, gelten auch insoweit die alten Regelungen des VwVfG, um einen Gleichlauf der Verfahren sicherzustellen.

#### **Zu Buchstabe l**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Nummer 6 (Artikel 6)**

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

##### **Zu § 18a Absatz 1a LuftVG**

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.

Der Verwendung des Begriffs „Arbeitstage“ bezweckt die einheitliche Formulierung mit § 9 Absatz 2a Satz 2 FStrG. Diesbezüglich wurde ein Änderungsantrag des Bundesrates aufgegriffen, der darauf beruht, dass nach allgemeiner Rechtsauffassung mit dem Begriff der Werktage alle Tage einer Woche mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen gemeint sind, also auch Samstage (vgl. auch § 3 Absatz 2 Bundesurlaubsgesetz). Die Straßenbaubehörden, die über die Zustimmung nach § 9 Absatz 2 FStrG 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. Gleiches gilt auch für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hinsichtlich der Mitteilung an die vorlegende Immissionsschutzbehörde, ob die Unterlagen und Informationen vollständig sind.

##### **Zu § 18a Absatz 4 LuftVG**

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 Flugsicherungseinrichtungen zur Kontrolle des Flugbetriebs zu schützen sind,
- Festlegung von Parametern, durch die Störungsintensitäten für Flugsicherungseinrichtungen 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 Flugsicherungseinrichtungen,
- Festlegung der von den zuständigen Behörden und Sachverständigen zu Grunde zu legenden Methoden zur Ermittlung und zur Berechnung von Störungen bei den jeweiligen 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 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.

#### **Zu Buchstabe b (§ 30 Absatz 3 Satz 3 LuftVG)**

Anpassung der Ministeriumsbezeichnung. Zudem entfällt durch die komplette Neufassung die Änderung in Absatz 2 Satz 4.

#### **Zu Buchstabe c**

Entfall der Anfügung eines Absatzes 5 in § 73 LuftVG.

#### **Zu Buchstabe d**

Anpassung der Gliederung.

#### **Zu Nummer 7 (Artikel 7)**

#### **Zu Buchstabe a**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 70a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 WHG)**

Die Änderung in § 70a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 WHG dient der Klarstellung.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 70a Absatz 4 Satz 1 WHG)**

Die Änderung greift einen Vorschlag des Bundesrates auf. Den zuständigen obersten Landesbehörden soll die Entscheidung überlassen werden, nach ihrem Ermessen die Zuständigkeit für die Verlängerung der Frist nach Absatz 1 Satz 1 einer anderen von ihnen zu bestimmenden Behörde – ausgenommen der Planfeststellungsbehörde – zu übertragen.

#### **Zu Doppelbuchstabe cc (§ 70a Absatz 7 WHG)**

Die Änderung dient der Klarstellung.

#### **Zu Buchstabe b (§ 7 Absatz 4 Satz 2, § 45I, § 62 Absatz 4 Nummer 2 und § 62a Satz 1 WHG)**

Die Änderungen dienen der Korrektur eines Redaktionsversehens.

#### **Zu Buchstabe c (Anlage 3 zu § 70a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 7 WHG)**

Die Änderung passt die Bezeichnung von Anlage 3 an die Regelungen in § 70a WHG an, in denen Bezug auf die Anlage 3 genommen wird.



**Zu Nummer 8****Zu Artikel 11 (§ 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung im Zuge der Änderung von § 17e Absatz 1 FStrG. § 17e Absatz 1 FStrG modifiziert die bisherige Regelung in § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO, nach der das Bundesverwaltungsgericht für sämtliche Streitigkeiten zuständig ist, die Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren betreffen. Die konkretisierende Zuständigkeitszuweisung erfolgt in § 17e Absatz 1 FStrG. Auf die entsprechende Begründung wird verwiesen. § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO ist dementsprechend anzupassen. Das Bundesverwaltungsgericht bleibt – wie sich aus § 17e Absatz 1 FStrG ergibt – erstinstanzlich weiterhin nur für Rechtsstreitigkeiten betreffend die Genehmigung bzw. Zulässigkeit eines zugewiesenen Vorhabens zuständig.

**Zu Artikel 12 (Änderung des Schnellladegesetzes)**

Die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung, um den Umstieg auf Elektromobilität zu ermöglichen und trägt somit unmittelbar zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz bei. Aus diesem Grund liegen die flächendeckende Errichtung und der Betrieb von Schnellladepunkten und Schnellladestandorten an Bundesfernstraßen im Sinne dieses Gesetzes in einem überragenden öffentlichen Interesse. Zugleich ist die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur insbesondere für die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit für einen zukünftigen klimafreundlichen Güterverkehr erforderlich. Unterbrochene Lieferketten könnten eine erhebliche Gefahr für die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie zur Folge haben.

Durch die angestrebte Änderung im Schnellladegesetz (SchnellLG) soll der Errichtung von Schnellladepunkten gemäß § 2 Nummer 2 SchnellLG das entsprechende Gewicht beigemessen und von der zuständigen Behörde bei der Entscheidungsfindung und Abwägung mit anderen Rechtsgütern entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt auch im Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Neu- oder Ausbau erforderlicher Schnellladestandorte im Sinne des § 2 Nummer 4 SchnellLG. Dazu zählen insbesondere Flächen und Zuwegungen, die im Zusammenhang mit der Schnellladeinfrastruktur und der für den Betrieb dieser Infrastruktur erforderlichen Einrichtungen genutzt werden sowie Fahrzeugstellplätze, die als Wartebereich dienen.

Die Geltungsdauer der Regelung ist an die Erreichung der Flächendeckung von Schnellladeinfrastruktur im Sinne des § 2 Nummer 8 gekoppelt und wird dadurch zeitlich begrenzt. Der Zeitpunkt, zu dem die Bedarfsdeckung erreicht ist, wird im Bundesanzeiger bekanntgegeben.

**Zu Artikel 13 (Änderung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes)**

Die Regelung dient der Aufhebung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG). Die nach MgvG begonnenen vorbereitenden Verfahren werden nach dem jeweils für das Planfeststellungsverfahren geltenden Recht fortgesetzt. Eine erneute Antragstellung ist nicht erforderlich.

**Zu Artikel 14 (Änderung von § 14 Satz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes)**

Die Änderung in § 14 Satz 2 dient der Korrektur. Die Verweisung auf § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes geht ins Leere, da das in Bezug genommene Gesetz am 1. Januar 2023 außer Kraft getreten ist. Die zitierte Bestimmung sah vor, dass Rechtsverordnungen des Bundes im Bundesgesetzblatt oder im Bundesanzeiger verkündet werden. Im neuen Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetz vom 20. Dezember 2022 ist eine mit § 2 Absatz 1 des Vorgängergesetzes vergleichbare Fassung nicht mehr enthalten. Rechtsverordnungen des Bundes werden danach vielmehr ausschließlich im Bundesgesetzblatt verkündet.

Berlin, den 18. Oktober 2023

**Felix Schreiner**  
Berichterstatler





