

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

– Drucksache 21/4099 –

Gegenäußerung der Bundesregierung

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (§ 4 Absatz 7 Satz 2 – neu – bis 5 – neu – AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Regelung des § 4 Absatz 7 AEG soll sicherstellen, dass sich der Betreiber der Schienenwege nicht der Sicherheitsverantwortung nach § 4 Absatz 3 AEG entzieht, indem die dort genannten Aufgaben auf andere Unternehmen übertragen werden.

Zum anderen soll die Sicherheitsverantwortung für die gesamte Infrastruktur in der Hand eines Unternehmens liegen, um Verantwortungslücken, Haftungsfragen und Kompetenzkonflikte zu vermeiden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit zunehmender Digitalisierung die Kritikalität und Komplexität der Telekommunikationssysteme weiter ansteigt. Fahrbefehle werden z. B. nicht mehr optisch mit Streckensignalen gegeben, sondern direkt über das Kommunikationssystem auf das Fahrzeug übertragen. Vor diesem Hintergrund sowie im Sinne des De-Risking gegenüber kritischer Drittstaaten muss die kritische Infrastruktur vor hybriden Bedrohungen bestmöglich geschützt werden. Angesichts dessen ist § 4 Absatz 7 AEG so auszulegen, dass die betriebsnotwendigen Telekommunikationsanlagen im juristischen und wirtschaftlichen Eigentum des Betreibers stehen müssen.

Zu Ziffer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 3a – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 3 – neu –, 4 – neu – AEG), Nummer 18a – neu – (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 und 4 AEG), Artikel 17a – neu – (§ 305a Nummer 1 BGB))

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Aufhebung des Genehmigungserfordernisses für die Tarife und Ausführungsbestimmungen zur Kenntnis. Sie weist aber schon einmal darauf hin, dass die Erleichterungen bei der Einbeziehung nach § 305a BGB für die Tarif- und Ausführungsbestimmungen bei einer ersatzlosen Abschaffung des Genehmigungserfordernisses nicht aufrechterhalten werden können. Soll § 305a

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nummer 1 BGB aufrechterhalten werden, muss an die Stelle des Genehmigungserfordernisses die Pflicht zur Veröffentlichung der Tarif- und Ausführungsbestimmungen in einem amtlichen Bekanntmachungsblatt treten.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Wie in der Begründung zum Gesetzentwurf ausgeführt, dient die Regelung gerade dazu, die finanzverfassungsrechtlichen Grundsätze des Artikel 104a GG auch im Gesetzestext abzubilden.

Zu Ziffer 4 (Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 17 Absatz 2 Satz 2, 3 – neu –, Absatz 4 – neu – AEG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 5 (Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 17 Absatz 2 AEG), Artikel 4 Nummer 11 (§ 16a Absatz 2 FStrG), Artikel 6 Nummer 12 (§ 16 Absatz 2 WaStrG), Artikel 15 Nummer 8 (§ 32 Absatz 1 Nummer 2 PBefG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 6 (Zu Artikel 1 Nummer 5a – neu – (§ 17a Satz 2 AEG), Artikel 4 Nummer 19a – neu – (§ 17h Satz 2 FStrG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu und wird diesen im weiteren Gesetzgebungsverfahren aufgreifen. Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag zum Anlass, auch § 28b Satz 2 PBefG anzupassen.

Zu Ziffer 7 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1a AEG))

Die Bundesregierung teilt grundsätzlich die Auffassung des Bundesrates, dass die Möglichkeit der Planrechtsfreiheit für einzelne Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung bestimmter Vorhaben gezielt und sachgerecht erweitert werden sollte. Dabei ist jedoch der bisherige Ansatz zu wahren, wonach sich die Ausnahme vom planungsrechtlichen Genehmigungserfordernis grundsätzlich auf Einzelmaßnahmen bezieht. Den Begriff der Einzelmaßnahme verstand der Gesetzgeber in dem Sinne, dass sich das Bauvorhaben als solches ohne weitere genehmigungspflichtige Änderung anderer Bestandteile der bestehenden Bahnstrecke oder notwendiger Folgemaßnahmen umsetzen lässt (BT-Drs. 19/22139 S. 22). Dieser Ansatz trägt der Tatsache Rechnung, dass sich das Planrechtsverfahren als ein geordnetes Verfahren zur Konfliktlösung bei größeren und komplexen Maßnahmen bewährt hat und auch im Hinblick auf die Bewältigung von umweltrechtlichen Belangen angezeigt ist. Darüber hinaus ist im Zusammenhang mit der Ausweitung der Planrechtsfreiheit zu berücksichtigen, dass Einzelgenehmigungen aufgrund des Wegfalls der Konzentrationswirkung nach § 75 Absatz 1 VwVfG wieder aufleben und bei unterschiedlichen Behörden eingeholt werden müssen. Dies kann im Einzelfall auch einer Beschleunigung entgegenstehen. Die Bundesregierung ist deshalb grundsätzlich der Auffassung, dass die Ausweitung der Planrechtsfreiheit maßvoll betrieben werden sollte.

Angesichts dessen lehnt die Bundesregierung den Antrag des Bundesrates ab. Die umfangreichen Vorschläge zur Erweiterung des § 18 Absatz 1a AEG stehen gerade im Widerspruch zur Einzelmaßnahmensystematik der Regelung. Zudem schafft der Antrag Maßnahmenbündel, die nicht zwingend im Zusammenhang verwirklicht werden müssen. Durch den Umfang des Kataloges und die begrifflichen Dopplungen würde die Regelung insgesamt unübersichtlich und nicht praktikabel.

Darüber hinaus tragen die Vorschläge der bisherigen Vollzugspraxis nicht Rechnung: So werden in einigen der vorgeschlagenen Fälle bereits jetzt keine Planfeststellungsverfahren durchgeführt, sondern Plangenehmigungsverfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung. Hier kann bei Vorliegen der Voraussetzungen auch das Entfallen von

Planfeststellung und -genehmigung (§ 74 Absatz 7 VwVfG bzw. § 74b VwVfG-E) festgestellt werden. Andere der vorgeschlagenen Maßnahmen werden in der Verfahrenspraxis des Eisenbahnbundesamtes als wiederkehrende geringfügige Maßnahme und deshalb als nicht planrechtsrelevant eingeordnet.

Auch im Übrigen wird der Vorschlag des Bundesrates abgelehnt. Dies gilt insbesondere für den Vorschlag, wonach die Planfeststellungsbehörde über die Planrechtsfreiheit entscheiden und über andere erforderliche Verfahren Auskunft erteilen soll. Hierdurch würden Verantwortlichkeiten zur Planfeststellungsbehörde verschoben und im Hinblick auf die Beratung zu fremden Verfahren auch überschritten. Letztlich entstünden auf diese Weise neue Verfahren, die nicht zur Beschleunigung beitragen.

Zu Ziffer 8 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee (§ 18 Absatz 1a Nummer 8 AEG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ddd (§ 28 Absatz 1a Nummer 6 PBefG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates prüfen.

Zu Ziffer 9 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 1 AEG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates auf das geltend gemachte Beschleunigungspotential prüfen.

Zu Ziffer 10 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 3 AEG), Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 Satz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 5 (§ 14 Absatz 2 Satz 1, 4 WaStrG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 3 PBefG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 11 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 Satz 9 AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 12 (Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c – neu – (§ 18 Absatz 4 – neu – AEG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 13 (Zu Artikel 1 Nummer 6, 16 (§§ 18, 21 AEG), Artikel 6 Nummer 17 Buchstabe b (§ 20 Absatz 8 WaStrG), Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a (§ 28 Absatz 1a PBefG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 14 (Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 1 AEG), Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 1 FStrG), Artikel 6 Nummer 6 (§ 14a Absatz 1 WaStrG), Artikel 15 Nummer 6 (§ 29a Absatz 1 PBefG))

Die Bundesregierung hat den Vorschlag geprüft. Die Bundesregierung unterstützt die Sicherstellung der Geltung des § 20 UVPG, die zur Einhaltung europarechtlicher Anforderungen erforderlich ist. Jedoch enthalten § 18a AEG-E, § 17a FStrG-E, § 14a WaStrG-E, § 29a PBefG-E keine Maßgaben zur Anwendung von § 20 UVPG. § 20 UVPG gilt daher unverändert auch bei der Zulassung UVP-pflichtiger Vorhaben nach dem AEG, FStrG, WaStrG und PBefG. Die Ersetzung der Angabe „§§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ jeweils durch die Angabe „§§ 17 bis 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ wäre hingegen ungeeignet, die Umsetzung der Anforderungen nach Artikel 6 Absatz 5 der UVP-Richtlinie weiterhin zu gewährleisten. Der Vorschlag des Bundesrates ist daher abzulehnen.

Zu Ziffer 15 (Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 1, 2 AEG), Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 2 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, soweit er den § 17a Absatz 2 FStrG-E durch eine neue Formulierung ersetzt (Buchstabe b). Mit § 17a Absatz 2 Satz 1 FStrG-E wird in Übereinstimmung mit § 73b VwVfG-E und § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG-E klargestellt, dass die Durchführung des Erörterungstermins in das Ermessen der Zulassungsbehörde gestellt ist. Zudem wird mit § 17a Absatz 2 Satz 2 FStrG abweichend von § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG geregelt, dass bei Änderungsvorhaben von der Durchführung eines Erörterungstermins abgewichen werden soll.

Für den Vorschlag des Bundesrats, § 18a Absatz 2 AEG-E zu streichen (Buchstabe a), gelten die Ausführungen zu § 17a Absatz 2 FStrG-E entsprechend.

Zu Ziffer 16 (Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 AEG), Nummer 9 (§ 18d AEG))

Die Bundesregierung hat die Vorschläge des Bundesrates geprüft.

Die Bundesregierung sieht keine Widersprüche in den Regelungen zur Durchführung von Erörterungsterminen in den Fachgesetzen und im Verwaltungsverfahrensgesetz. Der Prüfbitt zur Regelung zu informellen Beteiligungsformaten gibt sie statt.

Zu Ziffer 17 (Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a (§ 18e Absatz 2 Satz 1a – neu – AEG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen zu Bundesverkehrswegen bereits aufgrund von § 80 Absatz 2 Nr. 3a VwGO die aufschiebende Wirkung von Klagen und Widersprüchen entfällt. Etwaige Doppelregelungen sind zu vermeiden.

Zu Ziffer 18 (Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b (§ 18e Absatz 3 AEG), Artikel 4 Nummer 18 Buchstabe c (§ 17e Absatz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 10 Buchstabe b (§ 14e Absatz 3 WaStrG), Artikel 15 Nummer 5 Buchstabe e (§ 29 Absatz 6 PBefG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der unbestimmte Rechtsbegriff „geringer Aufwand“ wird bereits in § 87b Absatz 3 Satz 3 VwGO verwendet und ist in den in Bezug genommenen Fachgesetzen bereits vor dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren vom 07.12.2018 eingeführt worden. Ein Konkretisierungsbedarf hat sich seitdem nicht aufgedrängt.

Zu Ziffer 19 (Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b (§ 18e Absatz 3 Satz 5 AEG), Artikel 4 Nummer 18 Buchstabe c (§ 17e Absatz 3 Satz 5 FStrG), Artikel 6 Nummer 10 Buchstabe b (§ 14e Absatz 3 Satz 7 WaStrG) und Artikel 15 Nummer 5 Buchstabe e (§ 29 Absatz 6 Satz 6 PBefG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die in Bezug genommenen Änderungen entsprechen aus Gründen der Vollzugstauglichkeit und Einheitlichkeit der bereits seit dem 21.03.2023 geltenden allgemeinen Regelung des § 6 Satz 5 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes. Ein Konkretisierungsbedarf hat sich seit Geltung dieser Norm nicht aufgedrängt.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu und prüft Korrekturbedarf auch in den weiteren, im Gesetzentwurf enthaltenen Fachgesetzen.

Zu Ziffer 21 (Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 20 Absatz 1 Satz 3, 6 AEG), Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a (§ 17i Absatz 1 Satz 3 FStrG), Artikel 6 Nummer 14 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 3, 6 WaStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Antrag des Bundesrates ab. Die bestehende Regelung bietet den Zulassungsbehörden die Möglichkeit, sinnvolle Entscheidungen je nach gegenwärtiger Arbeitslast zu treffen. Eine Soll-Regelung normiert hingegen eine Verpflichtung, von der nur in atypischen Fällen abgewichen werden kann. Es soll vermieden werden, dass fast abgeschlossene Verfahren kurz vor Abschluss für lange Zeit zurückgestellt werden, wenn ein neuer Antrag mit Bearbeitungsvorrang eingeht. Die zuständige Behörde kann im Ergebnis mit den bestehenden Regelungen eine insgesamt zielführendere und bürokratieärmere Abwicklung der Verfahren gewährleisten.

Zu Ziffer 22 (Zu Artikel 1 Nummer 16a – neu – (§ 23 Absatz 2b – neu –, Absatz 6 Satz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die beabsichtigte Ergänzung des Freistellungsverfahrens in § 23 AEG um ein Zustimmungserfordernis der Eigentümer von mittelbar oder unmittelbar angrenzenden Grundstücken soll die Einschränkung oder Gefährdung umliegender Eisenbahnbetriebsanlagen verhindern und damit einen Planungstorso verhindern. Der beabsichtigte Zweck wird nach Ansicht der Bundesregierung jedoch bereits über die geltenden Beteiligungsregelungen gewährleistet. Es ist nicht erkennbar, warum diese nicht ausreichen sollen. Das vom Bundesrat geforderte zusätzliche Beteiligungs- und Zustimmungserfordernis schafft Verzögerungen im Verwaltungsverfahren und ein Ungleichgewicht zwischen den Beteiligten: Während die Angrenzer ein Zustimmungsverweigerungsrecht erhalten, steht dies dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für dessen Grundstück eine Freistellung erfolgen soll, nicht zu. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass die vom Bundesrat zitierte Präsidialverfügung aufgrund der mehrfachen Änderung des § 23 AEG überholt ist.

Zu Ziffer 23 (Zu Artikel 1 Nummer 16a – neu – (§ 24b – neu – AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der geltend gemachte Regelungsbedarf wird nicht gesehen. Die entsprechende Norm in § 10 FStrG kam bisher praktisch nicht zur Anwendung. Darüber hinaus können sich Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereits heute mit Waldbesitzern vertraglich über die Vornahme entsprechende Anpflanzungen im Sinne eines entsprechenden Schutzkonzeptes verständigen.

Zu Ziffer 24 (Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d (§ 38 Absatz 9 AEG), Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 15 FStrG), Artikel 15 Nummer 10 (§ 62 Absatz 4 PBefG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 25 (Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d (§ 38 Absatz 9 AEG), Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 15 FStrG), Artikel 6 Nummer 26 Buchstabe b (§ 56 Absatz 10 WaStrG), Artikel 10 Nummer 3 (§ 74 Absatz 7 BNatSchG), Artikel 15 Nummer 10 (§ 62 Absatz 4 PBefG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 26 (Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu –, 52 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nach Ansicht der Bundesregierung liegen die Voraussetzung des Katalogs nach § 18e Absatz 1 AEG bei den genannten Vorhaben nicht erkennbar vor.

Zu Ziffer 27 (Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für das Vorhaben wird derzeit kein verkehrlicher Bedarf gesehen. § 50 Absatz 1 VwGO ist als Ausnahmenvorschrift restriktiv auszulegen. Aus verfassungs- und rechtspolitischen Gründen soll die erst- und zugleich letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur für eng begrenzte Sonderfälle vorgesehen werden (Kraft, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 16. Auflage 2022, § 50 Rn. 1 mit Verweis auf BVerwG, DVBl 1984, 1015, wiederum mit Hinweis auf BVerfGE 8, 174). Eine Regelung zur gerichtlichen Zuständigkeit für Klageverfahren erscheint deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angezeigt.

Zu Ziffer 28 (Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. § 50 Absatz 1 VwGO ist als Ausnahmenvorschrift restriktiv auszulegen. Aus verfassungs- und rechtspolitischen Gründen soll die erst- und zugleich letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur für eng begrenzte Sonderfälle vorgesehen werden (Kraft, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 16. Auflage 2022, § 50 Rn. 1 mit Verweis auf BVerwG, DVBl 1984, 1015, wiederum mit Hinweis auf BVerfGE 8, 174).

Der Ausbau der ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland ist im Bedarfsplan in der Kategorie Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf enthalten. Ein schwerwiegender Verkehrsengpass kann aber auf Grundlage des Bezugsfalls der Eisenbahnverkehrsprognose nicht detektiert werden. Der Nutzen der Maßnahme liegt insbesondere in Fahrzeitverkürzungen im SPV sowie ein Abbau der Ankunftsverspätungen zwischen Niebüll und Westerland. Zusätzlich profitieren die Autoshuttlezüge von kürzeren Fahrzeiten und einem Abbau der Ankunftsverspätungen zwischen Niebüll und Westerland.

Vor diesem Hintergrund ist die im Vorschlag genannte Begründung für eine Aufnahme des Vorhabens in die Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG aus fachlicher Sicht nicht hinreichend.

Zu Ziffer 29 (Zu Artikel 1 Nummer 21 (laufende Nummer 51 – neu – Anlage 1 zu § 18e Absatz 1))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. § 50 Absatz 1 VwGO ist als Ausnahmenvorschrift restriktiv auszulegen. Aus verfassungs- und rechtspolitischen Gründen soll die erst- und zugleich letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur für eng begrenzte Sonderfälle vorgesehen werden (Kraft, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 16. Auflage 2022, § 50 Rn. 1 mit Verweis auf BVerwG, DVBl 1984, 1015, wiederum mit Hinweis auf BVerfGE 8, 174).

Für das Vorhaben wird derzeit kein verkehrlicher Bedarf gesehen. Eine Regelung zur gerichtlichen Zuständigkeit für Klageverfahren erscheint deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angezeigt.

Zu Ziffer 30 (Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 1, 2 BSWAG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 31 (Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 32 (Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 3 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG), Artikel 17a – neu – (§ 3 Nummer 1 c Satz 2 GVFG))

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Zielrichtung des Vorschlages des Bundesrates, die Elektrifizierung von Schienenstrecken über den Verzicht auf eine vollumfängliche Nutzen-Kosten-Untersuchung zu erleichtern. Den unterschiedlichen Verfahren bei der Aufstellung des Bedarfsplans nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie der Durchführung der standardisierten Bewertung für Vorhaben, für die eine anteilige Bundesfinanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebt wird, ist jedoch Rechnung zu tragen. Der konkrete Vorschlag des Bundesrates begegnet deshalb inhaltlichen Bedenken. Die Bundesregierung wird eigene Regelungsvorschläge zum BSWAG und zum GVFG ausarbeiten.

Zu Ziffer 33 (Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 11c Absatz 6 Satz 1, 3, 5 BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Mit der im Juni 2024 verabschiedeten 4. Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wurde erstmals die Förderung eines hochwertigen Ersatzverkehrs bei Generalsanierungen geregelt. Mit § 11c Absatz 6 BSWAG wurde den Ländern die Option eingeräumt anstelle von dem in § 11c Absatz 3 BSWAG vorgegebenen hochwertigen straßengebundenen Ersatzverkehrs diesen auch schienengebunden durchzuführen. Entscheidend für die Kostenerstattung ist, dass nach § 11c Absatz 6 Satz 5 BSWAG eine einheitliche Entscheidung für straßengebundene oder schienengebundene Ersatzverkehre erfolgen muss. Im Rahmen des Vermittlungsausschusses im Jahr 2024 waren sich alle Beteiligten einig, dass das Kostenerstattungsverfahren für die Ersatzverkehre möglichst einfach und transparent gehalten werden soll. Aus diesem Grund wurde sich im Gesetzgebungsverfahren bewusst gegen eine Mischlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren bei Korridorsanierungen entschieden.

Diese Entscheidung wurde mit der Notwendigkeit einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für Mischlösungen sowie dem zusätzlichen Prüfaufwand für das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Kostenerstattungsverfahrens begründet. Der zusätzliche Prüfaufwand begründet sich u. a. dadurch, dass nachvollzogen werden muss, ob es sich bei den schienengebundenen Ersatzverkehren um zusätzliche Verkehre handelt. Nur so kann eine Doppelförderung dieser Verkehre (z. B. durch Regionalisierungsmittel und Mitteln nach § 11c Absatz 5 BSWAG) ausgeschlossen werden.

Zu Ziffer 34 (Zu Artikel 2 allgemein)

Die Bundesregierung prüft derzeit den notwendigen gesetzlichen Anpassungsbedarf, um den Infraplan verbindlich zu regeln und berücksichtigt hierbei auch die Vorschläge aus den Beschlüssen des Bundesrats vom 12.05.2023 und 29.09.2023 (Drs. 198/23 (B) und 379/23 (B)). Sie wird nach Abschluss der Prüfung den Entwurf einer entsprechenden gesetzlichen Regelung vorlegen.

Zu Ziffer 35 (Zu Artikel 3 Nummer 01 – neu – (§ 1 Absatz 6 Satz 2 – neu – EBKrG), Nummer 02 – neu – (§ 2 Absatz 3 Satz 2 – neu – EBKrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zu 01: Fälle, bei denen der an der Eisenbahnkreuzung beteiligte Schienenbaulastträger nicht ermittelt werden kann und deswegen eine Verzögerung bei der Planung der Eisenbahnmaßnahme auftritt, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Wer Schienenbaulastträger ist, ergibt sich aus dem öffentlichen Eisenbahnrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz bzw. Landeseisenbahngesetze). Dies sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die auf Grundlage einer Unternehmensgenehmigung einen Schienenweg betreiben (§ 6 Absatz 1 AEG). Hier besteht kein Raum für eine Entscheidung der Anordnungsbehörde.

Zu 02: Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken kommt es darauf an, ob noch Kreuzungen im rechtlichen Sinne bestehen. Kreuzungen im rechtlichen Sinne bestehen noch, wenn lediglich eine Betriebseinstellung nach § 11

AEG, aber noch keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgt ist. Auch in dieser Frage besteht kein Raum für eine Entscheidung der Anordnungsbehörde.

Zu Ziffer 36 (Zu Artikel 3 allgemein)

Die Bundesregierung nimmt Buchstabe a) zur Kenntnis und prüft weitergehende Regelungen im Eisenbahnkreuzungsrechts (Buchstaben b, c und d) und die vorgeschlagenen Quoten für Fälle des § 12 Absatz 2 EKrG-E.

Zu Ziffer 37 (Zu Artikel 4 (§ 1 Absatz 1 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Eine weitgehende gesetzliche Definition der unbestimmten Rechtsbegriffe in § 1 Absatz 1 FStrG ist nicht geboten; die Begriffe sind insbesondere durch die Rechtsprechung inhaltlich geschärft.

Zu Ziffer 38 (Zu Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 5 Satz 2 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Nach § 74a Absatz 4 VwVfG-E kann für Vorhaben, die einer UVP-Pflicht unterliegen, auch ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. In diesem Fall sind die Verfahrensschritte nach dem UVPG durchzuführen. Das beinhaltet dann auch die Auslegung der Unterlagen. Insoweit ist der Wortlaut in § 2 Absatz 3 Satz 2 FStrG zutreffend.

Zu Ziffer 39 (Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der Katalog wurde bewusst auf Vorhaben beschränkt, die gegenüber anderen öffentlichen oder privaten Belangen von Dritten als besonders rechtfertigungsbedürftig angesehen werden. Die Instandsetzung von Tunneln löst diese Konflikte in der Regel nicht aus. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen dienen dem konkreten Schutz der Verkehrsteilnehmer und haben damit sogar eine höhere Privilegierung als in § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG.

Zu Ziffer 40 (Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, wird aber den Begriff der Rastanlage in der Gesetzesbegründung näher beschreiben und klarstellen, dass auch reine Parkplätze als unbewirtschaftete Rastanlagen auf Bundesfernstraßen erfasst sind.

Zu Ziffer 41 (Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 5 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Es kann sich nur um eine Soll-Regelung handeln, da eine einseitige Bindung des Straßenbaulastträgers Bund aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich ist. Da es sich bei Radwegen nicht um Bundesfernstraßen handelt, hat der Bund für den Neu- und Ausbau von Radwegen keine Gesetzes- und Vollzugskompetenzen im FStrG. Die Zuständigkeiten der für Radwege zuständigen Baulastträger lässt § 3 Absatz 1 Satz 5 FStrG-E unberührt.

Zu Ziffer 42 (Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 5 und Satz 6 – neu – FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der Straßenbaulastträger stellt Dritten seine Infrastruktur für den Bau von Radwegen zur Verfügung. Dies ist mit erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden und daher ist es gerechtfertigt, dass der Dritte den Bedarf nachweist.

Zu Ziffer 43 (Zu Artikel 4 Nummer 3, 11 (§ 4 Satz 1 FStrG, § 16a Absatz 2 FStrG), Artikel 15 Nummer 8 (§ 32 Absatz 1 Satz 3, 4 PBefG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates zu Buchstabe a) Doppelbuchstaben aa) ab. Einer Änderung bedarf es nicht. § 4 FStrG-E regelt nur das Verhältnis gegenüber anderen Behörden im Sinne einer Abgrenzung von Hoheitsbefugnissen. Insoweit ist das Wort “einzustehen” im Sinne einer Verantwortungsübernahme gegenüber diesen Behörden richtig. Haftungsrechtliche Aspekte oder eine Gefährdungshaftung will § 4 FStrG in der geltenden Fassung und in der Entwurfsfassung hingegen nicht regeln.

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu Buchstabe a), Doppelbuchstabe bb) und zu Buchstabe b) zu und wird diese dem Grunde nach unter Berücksichtigung rechtsförmlich notwendiger Anpassungen aufgreifen.

Zu Ziffer 44 (Zu Artikel 4 Nummer 3 (§ 4 Satz 3 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. § 4 Satz 3 FStrG-E steht im unmittelbaren Zusammenhang mit § 4 Satz 2 FStrG-E. Insoweit ist keine gesonderte Regelung zu schaffen.

Zu Ziffer 45 (Zu Artikel 4 Nummer 7 Buchstabe a (§ 9a Absatz 1 Satz 1 FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Das Wort “Auslegung” ist hier zutreffend, da im Rahmen der Planfeststellung die Veröffentlichung im Internet nach wie vor als Auslegung bezeichnet wird.

Zu Ziffer 46 (Zu Artikel 4 Nummer 10 (§ 16 Absatz 1 Satz 1 FStrG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 47 (Zu Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, Satz 3 Nummer 3 – neu – FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die vorgeschlagene Ergänzung von § 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 FStrG durch die Angabe “mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung” könnte zu Rechtsunsicherheit führen. Sie könnte dahingehend verstanden werden, dass auf ein über die einzelne Baumaßnahme hinausgehendes Gesamt- und Endziel abzustellen ist. Maßgeblich ist aber, ob durch die anstehende Baumaßnahme in die jetzige Verkehrsfunktion der Straße eingegriffen wird und beabsichtigt ist, den Verkehr zu steigern. Einer ausdrücklichen Ergänzung der Beispiele für planfeststellungsfreie Baumaßnahmen um die Fallgruppe der Hang- und Felssicherungsmaßnahmen ist nicht geboten. Da diese Maßnahmen nicht in die Verkehrsfunktion der Straße eingreifen, sie nicht darauf abzielen, den Verkehr zu steigern und zudem der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen, bedarf es bereits nach geltender Rechtslage keines Planfeststellungsverfahrens.

Zu Ziffer 48 (Zu Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 Satz 1 FStrG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates im Hinblick auf das geltend gemachte Beschleunigungspotential und nimmt ihn zum Anlass, auch § 17 Absatz 2 Satz 9 FStrG-E redaktionell zu berichtigen. In § 17 Absatz 2 Satz 9 FStrG-E wird die Angabe „Wiederherstellung des früheren Zustands“ durch die Angabe „Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands“ ersetzt.

Zu Ziffer 49 (Zu Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a (§ 17i Absatz 1 Satz 5 – neu –, 6 – neu – FStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Nach der Gesetzessystematik erfolgt die Festlegung von Vorhaben von militärischer Relevanz nicht im Bundesfernstraßengesetz sondern in § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes. Die dortige Regelung listet die entsprechenden Vorhaben auf. Einer weiteren Festlegung in § 17i Absatz 1 Satz 5 FStrG bedarf es hingegen nicht. Diese würde, abgesehen vom Spezialfall der Festen Fehmarnbeltquerung, nur Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von 300 Millionen Euro erfassen.

Zu Ziffer 50 (Zu Artikel 4 Nummer 26 (Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1) FStrG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates. Es wird darauf hingewiesen, dass § 50 Absatz 1 VwGO als Ausnahmenvorschrift restriktiv auszulegen ist. Aus verfassungs- und rechtspolitischen Gründen soll die erst- und zugleich letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur für eng begrenzte Sonderfälle vorgesehen werden (Kraft, in: Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 16. Auflage 2022, § 50 Rn. 1 mit Verweis auf BVerwG, DVBl 1984, 1015, wiederum mit Hinweis auf BVerfGE 8, 174).

Zu Ziffer 51 (Zu Artikel 5 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 – neu –, Satz 3 FStrAbG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zu Ziffer 52 (Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 5 WaStrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zu Ziffer 53 (Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 6 Nummer 2 WaStrG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates mit Blick auf die Systematik des Wasserstraßenrechts fachlich prüfen und bewerten, inwieweit die vom Bundesrat vorgeschlagene Anpassung in diesem oder in einem anderen Gesetzgebungsverfahren erfolgen kann.

Zu Ziffer 54 (Zu Artikel 6 Nummer 3 (§ 8 Absatz 1 Satz 7 – neu – WaStrG))

Die Bundesregierung wird prüfen, inwieweit die Vorschläge des Bundesrates im Rahmen dieses oder eines anderen geeigneten Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes aufgegriffen werden kann.

Zu Ziffer 55 (Zu Artikel 6 Nummer 21 Buchstabe a – neu – (§ 41 Absatz 5 Satz 3 – neu – WaStrG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates fachlich prüfen. Dabei stehen Zuständigkeitsfragen und die Systematik des Wasserstraßenrechts ebenso im Fokus wie die umsetzungspraktischen Auswirkungen. In diesem Rahmen wird auch bewertet, ob eine alternative Ausgestaltung gegenüber einer Regelung in § 41 WaStrG vorzugswürdig ist.

Zu Ziffer 56 (Zu Artikel 7 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 WaStrAbG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zu Ziffer 57 (Zu Artikel 8 Nummer 7 – neu – (§ 68 Absatz 2 Satz 2 WHG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die Ausnahme im geltenden § 68 Absatz 2 Satz 2 WHG für Bauten des Küstenschutzes, die nicht UVP-pflichtig sind, begründet sich durch regionale Gegebenheiten im Bereich der Küsten. Für alle anderen Bauten des Hochwasserschutzes ist ein bundeseinheitliches Zulassungsverfahren hingegen grundsätzlich sinnvoll. Ein Wegfall des Zulassungserfordernisses im Landesrecht könnte sich zudem nachteilig auf den Gewässerschutz auswirken.

Zu Ziffer 58 (Zu Artikel 10 Nummer 01 – neu – (§ 14 Absatz 4 – neu – BNatSchG, Nummer 2a – neu – (§ 44 Absatz 7 – neu – BNatSchG))

Die Bundesregierung wird die Vorschläge hinsichtlich a) und b) prüfen.

Zu Buchstabe a) des Vorschlages des Bundesrates (zu § 14 BNatSchG) wird die Bundesregierung prüfen, ob untergesetzliche Klarstellungen zur Anwendung der Eingriffsregelung bei der regelmäßigen Unterhaltungsmaßnahmen von Verkehrsinfrastruktur erfolgen können. Wichtig dabei wäre eine Differenzierung zwischen Maßnahmen, die auch bisher keinen Eingriff im Sinne von § 13 Satz 1 BNatSchG darstellen, und solchen, die nach aktueller Lage einen Eingriff darstellen.

Eingriffe liegen vor, wenn die Tatbestände nach § 13 Absatz 1 BNatSchG erfüllt sind; dies ist auch bei Vorhaben möglich, die nicht als Bau und Änderung, z. B. nach § 17 FStrG oder § 18 AEG, einzustufen sind. Viele Maßnahmen im Bereich der betrieblichen Unterhaltung (Vegetationspflege entlang der Verkehrswege) und der baulichen Unterhaltung am bestehenden Straßenkörper unterfallen bereits heute nicht der Eingriffsregelung.

Buchstabe b) des Vorschlages des Bundesrates (§ 44 BNatSchG) wird die Bundesregierung dahin gehend aufgreifen, dass sie im geplanten Naturflächenbedarfsgesetz Ermächtigungsgrundlagen für die Standardisierung der Anforderungen an die artenschutzrechtliche Prüfung (§ 44, 45 BNatSchG) für Bundesfern- und Bundeswasserstraßen schafft.

Die rechtliche Einordnung und Bedeutung der sich aus Regelungen und anerkannten Regeln der Technik ergebenden Anforderungen an die gute fachliche Praxis im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen werden bei der Erarbeitung der Verwaltungsvorschriften berücksichtigt.

Zu Ziffer 59 (Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 2, Satz 4, Satz 5, Satz 6, Satz 7 BNatSchG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Ein schneller Fortschritt bei der Modernisierung unserer Infrastruktur ist ein wichtiges Anliegen. Die Regelung trägt dazu bei, dass die Mittel des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität in die Fläche kommen. Im Fokus stehen dabei vor allem die geplanten Regelungen zur Gleichstellung des Ersatzgeldes mit der Realkompensation für bestimmte Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird dafür sorgen, dass die Ersatzgeldzahlungen aus den betroffenen Bundesvorhaben zweckgebunden und zielgerichtet in Naturschutzmaßnahmen gelenkt werden und so die Vorhabenträger des Bundes bei der Planung und Genehmigung der Vorhaben unterstützen. Bei Vorhaben nach § 15 Absatz 6a Satz 3 BNatSchG-E, die kein Bundesvorhaben nach § 15 Absatz 6a Satz 4 BNatSchG-E darstellen, bleibt es bei der bestehenden Rechtslage: Die Zahlung wird in diesem Fall an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet. Deswegen gelten die Sätze 4 ff. des § 15 Absatz 6a BNatSchG-E auch nur für Bundesvorhaben (genauer: Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung). § 15 Absatz 6a Satz 4 BNatSchG-E stellt dies ausdrücklich klar; die Sätze 5 bis 7 sind Folgeaussagen zu Satz 4. Bei Sonderabgaben folgt die Ertragskompetenz im Übrigen nicht zwingend der Verwaltungskompetenz. Vielmehr ist der Abgabenertrag, durch den Träger der Sachgesetzgebungskompetenz, demjenigen zuzuordnen, der die Aufgabe wahrnimmt, für die die Sonderabgabe erhoben wird.

Zu Ziffer 60 (Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 1, 2, 7, 8 – neu – BNatSchG))

Zu Buchstabe a): Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates in der Sache zu und wird im parlamentarischen Verfahren einen Erweiterungsvorschlag auf Vorhaben im Energiebereich, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, vorlegen.

Zu Buchstabe b): Der Bund wird den Vorschlag im Hinblick auf eine Erweiterung nach Buchstabe a) prüfen. Der Bund, hier das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine von ihm benannte Stelle, als Zahlungsempfänger bei Bundesvorhaben ist wesentlicher Bestandteil des Re-

gierungsentwurfs. Im Übrigen bleibt es bei der bestehenden Rechtslage. Es wird auf die Gegenäußerung zu Ziffer 59 Bezug genommen. Die Bundesregierung wird den Antrag zum Anlass nehmen, eine redaktionelle Korrektur an § 15 Absatz 6a Satz 1 BNatSchG-E vorzuschlagen.

Zu Ziffer 61 (Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 3 BNatSchG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der TK-Netzausbau ist in das überragende öffentliche Interesse gestellt (§ 1 Absatz 1 Satz 2 TKG) und sollte auch von der Regelung des § 15 Absatz 6a BNatSchG-E profitieren dürfen; hierdurch wird der dringend notwendige flächendeckende Festnetz- und Mobilfunknetzausbau vereinfacht und beschleunigt.

Da speziell der TK-Netzausbau nicht durch Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes (vgl. § 15 Absatz 6a Satz 4 BNatSchG-E) durchgeführt wird, sondern i.d.R. durch TK-Unternehmen eigenwirtschaftlich ausgebaut wird, würden Ersatzgeldzahlungen weiterhin an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet werden. Dies wird in der Gesetzesbegründung zu Artikel 10 zu Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a BNatSchG-E), letzter Satz, auch entsprechend deutlich: „Bei Vorhaben nach Satz 3, die kein Bundesvorhaben nach Satz 4 darstellen, bleibt es bei der landesrechtlichen Regelung. Die Zahlung wird in diesem Fall an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet.“ Siehe auch Antwort auf Ziffer 59.

Zu Ziffer 62 (Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 15 Absatz 6a Satz 3a – neu – BNatSchG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates in der Sache zu und wird eine Regelung für Vorhaben im Energiebereich, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, im parlamentarischen Verfahren vorschlagen. Es wird auf die Gegenäußerung zu Ziffer 60 Buchstabe a) Bezug genommen.

Zu Ziffer 63 (Zu Artikel 10 Nummer 2 Buchstabe c (§ 17 Absatz 6 BNatSchG))

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis. Der Bund, hier das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine von ihm benannte Stelle, als Zahlungsempfänger bei Bundesvorhaben ist wesentlicher Bestandteil des Regierungsentwurfs. Es wird auf die Gegenäußerung zu Ziffern 59 und 60 Buchstabe b) Bezug genommen.

Zu Ziffer 64 (Zu Artikel 11 Nummer 2 (§ 27a Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 65 (Zu Artikel 11 Nummer 2 (§ 27a Absatz 1 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 66 (Zu Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b (§ 27b Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Nummer 2 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 67 (Zu Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b (§ 27b Absatz 2 Nummer 2, 3 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 68 (Zu Artikel 11 Nummer 4 (§ 30 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die vorgesehene Regelung des § 30 VwVfG funktioniert unabhängig davon, ob KRITIS wie bislang im BSIG oder zukünftig im KRITIS-DG definiert wird.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Durch die Umsetzung dieses Vorschlags, müsste das VwVfG vermutlich des Öfteren angepasst werden. Auch die Anknüpfung an die Registrierung (§ 33 BSIG) erschließt sich nicht: die Daten werden durch eine Registrierung nicht mehr oder weniger schutzbedürftig. Dass dadurch das Verfahren grundsätzlich erleichtert wird, ist nachvollziehbar, sollte hier aber nur eine untergeordnete Rolle spielen. In der Praxis bleibt es unbenommen, sich im Regelfall auf einen entsprechenden Registrierungsnachweis – sei er nun von BBK oder BSI – zu stützen.

Zu Ziffer 69 (Zu Artikel 11 Nummer 4a – neu – (§ 69 Absatz 2 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 70 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 1 Satz 1a – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 71 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 1 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 72 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Eine Nachnutzung von bestimmten Verwaltungsportalen wird nicht gesetzlich geregelt, aber grundsätzlich unterstützt. In den betreffenden Fällen können entsprechende Verwaltungsvereinbarungen geschlossen werden. Der Bund wird eine zentrale Plattform für alle digitalen Module zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zur Nachnutzung zur Verfügung stellen.

Zu Ziffer 73 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Eine einheitliche, gesetzlich geregelte Lösung ist nicht sinnvoll.

Zu Ziffer 74 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 3 Satz 1a – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Aufgabe des § 72a Absatz 2 und Absatz 3 VwVfG-E ist es nicht, die Planfeststellungsbehörde zu verpflichten, selbst eine Datenplattform zu entwickeln oder zu betreiben. Sie kann sich hier eines Verwaltungsportals ihres Verwaltungsträgers oder eines Dritten bedienen. Der Bund wird eine zentrale Plattform für alle digitalen Module zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zur Nachnutzung zur Verfügung stellen. Zweck der Regelung ist es, gegenüber Dritten eine Rechtsgrundlage zu schaffen, Verfahrensschritte digital durchführen zu können. Dementsprechend soll es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sein, digitale Vorgaben selbst umzusetzen und einzupflegen.

Zu Ziffer 75 (Zu Artikel 11 Nummer 6 (§ 72a Absatz 3 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 76 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2 VwVfG) Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 77 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 78 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 79 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 Satz 1a – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Dies ergibt sich bereits aus § 72a Absatz 2 VwVfG-E.

Zu Ziffer 80 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 81 (Zu Artikel 11 Nummer 7 (§ 73 Absatz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 82 (Zu Artikel 11 Nummer 7 bis 9 (§§ 73 bis 73c, 74 bis 74b VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 83 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 1, 2 Satz 1, Absatz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates und stimmt dem Grunde nach zu, dass die Umstellung zur Abgabe von Einwendungen und Stellungnahmen für Träger öffentlicher Belange auf elektronisch möglichst bald erfolgen muss.

Zu Ziffer 84 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 1a – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Dies wird bereits durch die Regelung in § 72a Absatz 2 VwVfG-E selbst sichergestellt.

Zu Ziffer 85 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 2a – neu –, § 73b Absatz 3 Satz 2))

Zu Vorschlag a): Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Von Behörden kann erwartet werden, dass sie die Planunterlagen elektronisch abrufen kann und keine anderer Zugangsmöglichkeit benötigt.
Zu Vorschlag b): Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 86 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73a Absatz 2 Satz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 87 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§§ 73a bis 73c VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 88 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 1 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 89 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 2, Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 Satz 1, Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab da insbesondere der so geänderte Wortlaut des § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E bei Aufnahme des Vorschlages so zu lesen sein könnte, dass pro Erörterungstermin ein Zeitraum von maximal drei Monaten vorgesehen ist. Zum Ausdruck kommen soll in § 73b Absatz 2 Satz 2 VwVfG-E, dass der gesamte Prozess der Erörterung maximal drei Monate dauern darf. Den Behörden steht es allerdings selbstverständlich frei innerhalb dieser drei Monate so viele Erörterungstermine durchzuführen, wie es erforderlich ist.

Zu Ziffer 90 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 91 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 1 Satz 3 – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Im Bereich der Bundesverwaltung, die das VwVfG erfasst, ist die Unterscheidung zwischen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zwischenzeitlich aufgegeben worden. Den Ländern steht es jedoch frei, die organisatorische Unterscheidung in ihren jeweiligen Landes-Verwaltungsverfahrensgesetzen zu regeln.

Zu Ziffer 92 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 2 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 93 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73b Absatz 5 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 94 (Zu Artikel 11 Nummer 8 (§ 73c Absatz 1 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 95 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der Gesetzestext ist korrekt. Es soll nur auf § 69 Absatz 1 VwVfG verwiesen werden. Die Gesetzesbegründung ist insoweit falsch.

Zu Ziffer 96 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 Satz 3 –neu – VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 97 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 Satz 1, Absatz 6 VwVfG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die vorgesehene Streichung der Regelung in § 74 Absatz 6 VwVfG-E ist nicht sinnvoll, da sich aus ihr ergibt, dass die weitere Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses nach Ende der Auslegungsfrist nur zur Information erfolgt. Es ist nicht vorgesehen, die bereits bestehenden Fristen zu verlängern.

Zu Ziffer 98 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 4 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 99 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 7 – neu – VwVfG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen. Allerdings weist die Bundesregierung darauf hin, dass Regelungen zur vorläufigen Anordnung sich nur in wenigen

Gesetzen befinden, wobei diese bereits Regelungen zur Bekanntgabe enthalten. Der Mehrwert einer solchen Regelung im VwVfG erschließt sich daher momentan nicht. Auch sei darauf hingewiesen, dass, soweit für Regelungen des vorzeitigen Baubeginns ergänzende Regelungen erforderlich sein sollten, diese in den Fachgesetzen umzusetzen sind.

Zu Ziffer 100 (Zu Artikel 11 Nummer 9 (§ 74a Absatz 3 Satz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 101 (Zu Artikel 11 Nummer 10 (§ 75a Absatz 3 VwVfG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Eine erneute materiell rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit zum Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung ist mit § 75a Absatz 3 VwVfG-E wie bisher auch nicht verbunden.

Zu Ziffer 102 (Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 – neu – UVPG), Nummer 18 (Nummer 14.11.1 – neu – Anlage 1 zum UVPG))

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis. Sie wird den Vorschlag mit Blick auf die Zielsetzung einer Beschleunigung von Zulassungsverfahren sowie unter Beachtung der verfassungs- und unionsrechtlichen Vorgaben und der Nutzung der dabei bestehenden Spielräume im Zuge der weiteren Überlegungen zur Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung prüfen.

Zu Ziffer 103 (Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Nummer 1, 10, 11 – neu –, 12))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates weitgehend ab.

Die Erweiterung von § 14 Absatz 1 Nummer 1 um den Begriff der “Havarie” begegnet insofern Bedenken, als dass der Begriff Havarie im UVPG nicht legaldefiniert und mit Rechtsunsicherheiten verbunden ist. Darüber hinaus ist nicht hinreichend erkennbar, welche Havarie-Szenarien dem Vorschlag zugrunde liegen.

Die Errichtung eines zusätzlichen Gleises einschließlich seiner Elektrifizierung ist nach Auffassung der Bundesregierung zwingend UVP-pflichtig. Insofern wird auf einschlägige Rechtsprechung des EuGH verwiesen (Rechtssache C-227/01).

Die erweiterte Herausnahme von Lärmschutzmaßnahmen aus der UVP-Pflicht wird geprüft.

Zu Ziffer 104 (Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 1 Nummer 2 UVPG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die Freistellung der nachträglichen Elektrifizierung einer Bahnstrecke ohne jeglichen Schwellenwert ist nicht mit den Vorgaben nach Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 13 a) der Richtlinie 2011/92/EU vereinbar.

Zu Ziffer 105 (Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 2 Nummer 2 UVPG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen mit einer Fläche von 1 ha oder mehr unterliegt nach Anlage 1 Nummer 14.8 UVPG-E der allgemeinen Vorprüfung. Jede Änderung einer solchen Anlage unterfällt damit grundsätzlich § 9 UVPG und ist allgemein vorprüfungspflichtig nach § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 UVPG-E oder je nach Größe des geänderten Vorhabens allgemein vorprüfungspflichtig nach § 14 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 UVPG-E. Die Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf-

grund von Rückbau- oder anderen Änderungsmaßnahmen ist ein Änderungsvorhaben nach § 2 Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe 2b UVPG. Abgesehen von den Fällen offensichtlicher Marginalität bedarf es für derartige Änderungsvorhaben einer speziellen Regelung, wenn sie nicht oder nicht in jedem Fall § 9 UVPG unterfallen, sondern erleichternd einer standortbezogenen Vorprüfung bedürfen sollen.

Zu Ziffer 106 (Zu Artikel 12 Nummer 5 (§ 14e Absatz 2 UVPG))

Zu Vorschlag a): Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Eine derartige Klarstellung ist nicht erforderlich. Die Fälle der Bewältigung einer bereits eingetretenen Naturkatastrophe werden nicht von § 14e UVPG-E erfasst, sondern von § 1 Absatz 3 UVPG.

Zu Vorschlag b): Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Hangsicherungsmaßnahmen sind nach UVP-Richtlinie nicht UVP-pflichtig. Für die Straße wird die Regelung nicht als erforderlich gesehen, da es sich um Unterhaltungsmaßnahmen handelt.

Zu Ziffer 107 (Zu Artikel 12 Nummer 5 (§ 14e Absatz 6 Satz 1 UVPG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 108 (Zu Artikel 12 Nummer 9 (§ 21 Absatz 3 – neu – UVPG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 109 (Zu Artikel 12 Nummer 9 allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 110 (Zu Artikel 12 Nummer 15a – neu – (§ 65 Absatz 2 Satz 3 UVPG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu und wird den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren berücksichtigen.

Zu Ziffer 111 (Zu Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c1 – neu – (Anlage 1 Nummer 14.11 UVPG))

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis. Sie wird den Vorschlag im Zuge der weiteren Überlegungen zur Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung prüfen.

Zu Ziffer 112 (Zu Artikel 12 allgemein)

a) Die Bundesregierung nutzt die europarechtlichen Spielräume bei der Umsetzung der Anforderungen der UVP-Richtlinie, um unangemessen hohe Anforderungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung zukünftig zu vermeiden. Mit dieser Zielrichtung sind nicht nur im Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, sondern auch im Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1785 zur Änderung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen, (BR-Drucksache 44/26) Erleichterungen bei der UVP enthalten. Darüber hinaus bereitet die Bundesregierung eine Novelle des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vor, die sich u. a. diesem Ziel widmen wird.

b) Die Bundesregierung stimmt dem Prüfauftrag des Bundesrates im Hinblick auf die Vermeidung systematisch uneinheitlicher Festlegungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung zu.

Zu Ziffer 113 (Zu Artikel 12 allgemein)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Errichtung eines zusätzlichen Gleises einschließlich seiner Elektrifizierung ist nach Auffassung der Bundesregierung zwingend UVP-pflichtig. Insofern wird auf die einschlägige Rechtsprechung des EuGH verwiesen (Rechtssache C-227/01).

Zu Ziffer 114 (Zu Artikel 12a – neu – (§ 246 Absatz 5a – neu – BauGB))

Die Bundesregierung wird das Anliegen des Bundesrates, die Planung und Realisierung streckenförmiger Infrastrukturprojekte nach dem Personenbeförderungsgesetz für die eine Vielzahl an Bebauungsplänen geändert oder aufgestellt werden müssten, unter Beachtung der in Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes verankerten kommunalen Planungshoheit im Rahmen der im Koalitionsvertrag vereinbarten umfassenden Novellierung des Baugesetzbuchs aufgreifen. Der Vorschlag des Bundesrates wird in seiner konkreten Formulierung jedoch abgelehnt.

Zu Ziffer 115 (Zu Artikel 13 Nummer 1a – neu – (§ 9 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2a – neu – und Satz 5a – neu – ROG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates zu Buchstabe a) ab. Die Bundesregierung bereitet eine ähnliche Regelung im Rahmen der anstehenden Novellierung des Bauplanungsrechts (BauGB-/ROG-Novelle) vor. Daher soll keine Änderung der Vorschrift im Rahmen des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes erfolgen, um wiederholte, kurz aufeinander folgende Änderungen derselben Norm in verschiedenen Gesetzgebungsverfahren zu vermeiden.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates zu Buchstabe b) ab. Es wird auf die Ausführungen zu Buchstaben a) verwiesen.

Zu Ziffer 116 (Zu Artikel 13 Nummer 2 (§ 16 Absatz 2 Satz 3 ROG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Das grundsätzliche Absehen von einer Raumverträglichkeitsprüfung bei Verkehrswegen des Bundes stellt einen Ausnahmefall dar, welcher durch die besondere Bedeutung dieser Verkehrswege als Verkehrsinfrastrukturen von überragendem öffentlichem Interesse gerechtfertigt ist. Eine Ausweitung auf weitere, nicht priorisierte Verkehrswege würde jedoch zu einer faktischen, nicht sachgerechten Aushebelung des sinnvollen Instruments der Raumverträglichkeitsprüfung im gesamten Verkehrsbereich führen.

Zu Ziffer 117 (Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a (§ 28 Absatz 1a PBefG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Es wird sinngemäß auf die Stellungnahme zu Ziffer 7 (§ 18 Absatz 1a AEG-E) verwiesen.

Zu Ziffer 118 (Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 1 PBefG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 119 (Zu Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d (§ 28 Absatz 3a Satz 11 – neu – PBefG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu. Es ist sinnvoll, eine Harmonisierung mit den anderen Verkehrsträgern vorzunehmen, um auch bei Rechtsbehelfen gegen die vorläufige Anordnung dieselben Beschleunigungspotenziale zu nutzen wie bei Rechtsbehelfen gegen den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung.

Zu Ziffer 120 (Zu Artikel 15 Nummer 5 (§ 29 PBefG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu. Die Regelung wurde versehentlich nicht in das Personenbeförderungsgesetz übernommen. Auch für Straßenbahnen gilt ein gesetzlicher Sofortvollzug (§ 29 Absatz 6 Satz 2 PBefG), der von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden kann. Es besteht daher eine vergleichbare Interessenlage wie bei den anderen Verkehrsträgern.

Zu Ziffer 121 (Zu Artikel 16 (§ 9 Absatz 1 Satz 3 AtG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 122 (Zu Artikel 17 Nummer 2 – neu – (§ 35a – neu – KrWG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit redaktionellen Änderungen zu.

Zu Ziffer 123 (Zu Artikel 17 Nummer 2 – neu – (§ 37 KrWG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit redaktionellen Änderungen zu.

Zu Ziffer 124 (Zu Artikel 18 Nummer 3 – neu – (Anhang 3 Tabelle 2 Nummer 3.11, 3.12 und 3.21 Spalte 9 Fußnote 17 – neu – DepV))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu, der allerdings noch rechtsförmlicher Überarbeitung bedarf.

Die vorgeschlagene Regelung eröffnet die Möglichkeit, Bodenmaterial und aufbereitetes Baggergut mit Zustimmung der zuständigen Behörde im Einzelfall im Rahmen des Baus von Oberflächenabdichtungssystemen zu verwerten. Dies ist aus Sicht der Bundesregierung positiv zu bewerten, da die Erschließung geeigneter Verwertungswege für Baggergut nach wie vor eine große Herausforderung darstellt. Mit der neuen Regelung wird ein umweltverträglicher Verwertungsweg geschaffen, der zur Entlastung beiträgt und die nachhaltige Nutzung von hochwertigem Material fördert.

Zu Ziffer 125 (Zu Artikel 19 Absatz 1 (Inkrafttreten))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 126 (Zu Artikel 19 Absatz 2 (Inkrafttreten))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Durch die Verweise der Fachgesetze auf die Bestimmungen des VwVfG muss zwingend auch die entsprechenden Änderungen in den Fachgesetzen zu dem gleichen Zeitpunkt wie die Änderungen des VwVfG in Kraft treten, da andernfalls die Verweise in den Fachgesetzen auf falsche oder noch nicht existente Regelungen im VwVfG verweisen würden, was die Rechtsanwendung erheblich erschweren würde. Auch könnte unter Umständen bei einem Gleichlauf der Änderungen im VwVfG mit den Änderungen der jeweiligen Fachgesetze eventuell ein kompliziertes und gespaltenes Inkrafttreten vorzusehen sein; solche komplizierten und gespaltenen Inkrafttretensregelungen sind grundsätzlich fehleranfällig.

Zu Ziffer 127 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis und verweist darauf, dass im Beschluss des Koalitionsausschusses vom 10.12.2025 festgehalten wurde, dass über das Infrastruktur-Zukunfts-gesetz hinausgehende Aufträge aus der Föderalen Modernisierungsagenda, die noch nicht anderweitig umgesetzt

wurden, im 1. Quartal 2026, von der Bundesregierung in einem weiteren Rechtssetzungspaket zur Beschleunigung und Vereinfachung insbesondere umweltrechtlicher Anforderungen berücksichtigt und angegangen werden.

Soweit Aufträge aus der Föderalen Modernisierungsagenda über den geltenden europäischen Rechtsrahmen hinausgehen, werden diese im Rahmen der europäischen Initiative der Bundesregierung adressiert.

Zu Ziffer 128 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Stellungnahme des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu Ziffer 129 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

Die Bundesregierung hat bereits mit der Errichtung des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) im Bereich der Schieneninfrastruktur die Planungssicherheit für das Bestandsnetz sowie die Digitalisierung erhöht. Zur effektiveren Kontrolle und Steuerung ist beabsichtigt, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) vorzeitig durch die Leistungsvereinbarung (LV InfraGO) abzulösen, das Inkrafttreten der LV InfraGO ist zum 01.01.2027 geplant. Anschließend wird die Umsetzung eines Eisenbahninfrastrukturfonds vorgebracht, welcher im Rahmen der derzeitigen Finanzierungsarchitektur ein komplexes Vorhaben darstellt.

Es ist festzuhalten, dass aufgrund der im Bundeshaushalt vorgesehenen Ausnahmen von der Jährlichkeit (Investitionstitel sind gem. § 19 Absatz 1 BHO übertragbar) Planungssicherheit für bereits laufende Infrastrukturprojekte besteht. Planungssicherheit wird zudem insbesondere durch die Veranschlagung von Verpflichtungsermächtigungen erreicht.

Auch mit dem SVIK ist eine überjährige und langfristige Finanzierung von Infrastrukturprojekten gewährleistet, da für die Ausgaben des SVIK eine überjährige Kreditermächtigung zur Verfügung steht; die Mittel können im Fall der Nichtinanspruchnahme nachveranschlagt werden und stehen somit überjährig zur Verfügung. Zudem werden auch im SVIK Verpflichtungsermächtigungen veranschlagt, um Planungssicherheit zu gewährleisten.

Zu Ziffer 130 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit trägt dazu bei, dass die Mittel des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität in die Fläche kommen. Es wird dafür sorgen, dass die Ersatzgeldzahlungen aus den betroffenen Bundesvorhaben zweckgebunden und zielgerichtet in Naturschutzmaßnahmen gelenkt werden und so die Vorhabenträger des Bundes bei der Planung und Genehmigung der Vorhaben unterstützen.

Zu Ziffer 131 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates im Rahmen der anstehenden Novelle des Bauplanungsrechts (BauGB u. a.) prüfen.

Zu Ziffer 132 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu a + b) Die Bundesregierung unterstützt die Bitte des Bundesrates zur Prüfung der Rückführung von fachgesetzlichen Verfahrensregelungen in das VwVfG.

Zu c) 17 a ff FStrG: Auf die Ausführungen unter Ziffern 15 und 16 wird verwiesen.

Zu d) Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu Ziffer 133 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 134 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 135 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 136 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 137 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Die Bundesregierung führt bei Gesetzgebungsverfahren in der Phase der Erarbeitung eines Gesetzentwurfes der Bundesregierung Beteiligungsverfahren der Länder, kommunalen Spitzenverbände und Verbände gemäß den Vorgaben der Gemeinsamen Geschäftsordnung durch.

Dabei sind übergeordnete politische Fristen für Vorhaben, die von besonderer Dringlichkeit sind, im Rahmen der Ermessensausübung zu berücksichtigen.

Der Regierungsentwurf für das Infrastruktur-Zukunftsgesetz bedurfte einer zügigen Erstellung, um zeitnah die verfassungsmäßigen Beratungsprozesse im Rahmen des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens einzuleiten, das mit der Zuleitung an den Bundesrat beginnt. Die mit dem Gesetz verbundene Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für Baumaßnahmen des Neu- und Ausbaus, der Unterhaltung und Sanierung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur muss im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, der Daseinsvorsorge und der Verkehrsinfrastruktur als unser sicherheitspolitisches Fundament zügig wirken.

Zu Ziffer 138 (Zum Verfahren)

Die Bundesregierung nimmt die Stellungnahme des Bundesrates zur Kenntnis. Die Bundesregierung führt bei Gesetzgebungsverfahren in der Phase der Erarbeitung eines Gesetzentwurfes der Bundesregierung Beteiligungsverfahren der Länder, kommunalen Spitzenverbände und Verbände gemäß den Vorgaben der Gemeinsamen Geschäftsordnung durch.

Dabei sind übergeordnete politische Fristen für Vorhaben, die von besonderer Dringlichkeit sind, im Rahmen der Ermessensausübung zu berücksichtigen. Der Regierungsentwurf für das Infrastruktur-Zukunftsgesetz bedurfte einer zügigen Erstellung, um zeitnah die verfassungsmäßigen Beratungsprozesse im Rahmen des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens einzuleiten, das mit der Zuleitung an den Bundesrat beginnt. Die mit dem Gesetz verbundene Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für Baumaßnahmen des Neu- und Aus-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

baus, der Unterhaltung und Sanierung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur muss im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, der Daseinsvorsorge und der Verkehrsinfrastruktur als unser sicherheitspolitisches Fundament zügig wirken.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.