

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 21/4099, 21/4301 –

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir,
Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN
– Drucksache 21/4458 –

Infrastrukturvorhaben im Schienennetz effektiv beschleunigen

A. Problem

Zu a)

Um eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur realisieren zu können, ist es erforderlich, dass das notwendige Baurecht für Unterhaltung, Sanierung, Neu- und Ausbauten zeit- und bedarfsgerecht geschaffen werden kann. Aktuell verzögern aber langwierige Verwaltungs- und Gerichtsverfahren die zeitnahen Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten. Die Durchführung von Planungs- und Genehmigungsverfahren muss daher beschleunigt werden, um die für Mobilität, die Versorgungssicherheit und die Resilienz Deutschlands essenzielle Infrastruktur zügig langfristig sichern zu können.

Zu b)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, wonach der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer beschleunigten Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im Schienenbereich führen. Änderungen im Planungs- und Genehmigungsrecht sollen gemäß dem Antrag mit dem Ziel vorgenommen werden, die rechtlichen Vorgaben an die

Erforderlichkeiten im 21. Jahrhundert anzupassen und tatsächlich zur Beschleunigung beizutragen. Einschnitte im Naturschutzbereich und die Schwächung von UVP-Verfahren und Beteiligungsprozessen erfüllten diese Maßgabe nicht, da sie zu längeren Verfahren führten. Vielmehr müssten Veränderungen bei der zuständigen Behörde vorgenommen, Normenwerke entschlackt, nicht erforderliche Bürokratie abgebaut und die Chancen der Digitalisierung genutzt werden.

B. Lösung

Zu a)

Änderungen in Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen mit dem Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren zukunftsfähig, vereinfacht, digitalisiert und effizienter auszugestalten. Zentral ist dabei, dass wesentliche Verkehrsinfrastrukturen in das „überragende öffentliche Interesse“ gestellt werden, so auch systemkritische Schifffahrtsanlagen sowie wichtige Maßnahmen des Hochwasser- und Küstenschutzes. Weiterhin werden die Vorgaben im Verwaltungsverfahrensgesetz geändert, die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes klargestellt und zahlreiche Empfehlungen des Bundesrates berücksichtigt. Darüber hinaus soll eine Änderung des Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz den Ländern den umfassenden Einsatz von Mitteln aus dem Länderanteil des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität ermöglichen.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

Zu b)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/4458 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

C. Alternativen

Zu a)

Ablehnung bzw. Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

Zu b)

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a § 4 Absatz 6 wird durch folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt für folgende Aufgaben zuständig:

1. Im Bereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen

- a) die Genehmigung und Überwachung von genehmigungsbedürftigen Anlagen,
- b) die Genehmigung und Überwachung von Betriebsbereichen,
- c) die Überwachung nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen,
- d) die Ermittlung von Emissionen und Immissionen und die Durchführung sicherheits-technischer Prüfungen im Rahmen der unter a) bis c) genannten Aufgaben mit Ausnahme der Bekanntgabe von Stellen und Sachverständigen nach § 29b BImSchG,
- e) die Überwachung der §§ 38 und 41 BImSchG gemäß § 52 BImSchG,
- f) der Vollzug der auf dem Bundes-Immissionsschutzgesetz beruhenden Rechtsverordnungen, soweit er der Erfüllung der unter a) bis e) genannten Aufgaben dient.

2. Im Bereich des Wasserhaushaltsgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen:

- a) die Erteilung von Erlaubnissen oder Bewilligungen für Gewässerbenutzungen,
- b) die Entgegennahme von Anzeigen für Erdaufschlüsse,
- c) die Erteilung von Genehmigung für Indirekteinleitungen,
- d) die Eignungsfeststellung für Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen wassergefährdender Stoffe,
- e) die Planfeststellung für den Gewässerausbau,

- f) die Erteilung von Ausnahmen in festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten,
- g) die Erteilung von Genehmigungen in festgesetzten Hochwasserentstehungsgebieten,
- h) die Gewässeraufsicht, mit Ausnahme der Gewässeraufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Anlagen im Sinne des § 36 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sind,
- i) der Vollzug der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen,
- j) der Vollzug der sonstigen auf dem Wasserhaushaltsgesetz beruhenden Rechtsverordnungen, soweit er der Erfüllung der unter a) bis h) genannten Aufgaben dient.

3. Im Bereich des Pflanzenschutzgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen:

- a) die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln,
- b) die Anordnung von Maßnahmen gemäß § 60 PflSchG zur Beseitigung festgestellter oder zur Verhütung künftiger Verstöße bei der Anwendung von Pflanzenschutzmitteln gegen § 12 oder § 13 Absatz 1 PflSchG,
- c) der Vollzug der auf dem Pflanzenschutzgesetz beruhenden Rechtsverordnungen, soweit er der Erfüllung der unter a) und b) genannten Aufgaben dient.

4. Im Bereich des Umweltschadensgesetzes: die Überwachung und Anordnung von Maßnahmen nach dem USchadG, soweit der Schaden durch eine Tätigkeit verursacht wurde, für die auf der Grundlage der unter Nummer 1 bis 3 genannten Zuständigkeiten eine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erteilen ist.

Erlaubnisse und Bewilligungen für Gewässerbenutzungen nach § 8 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Zulassungen nach § 78a Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes dürfen nur im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde erteilt werden. Die in diesem und in sonstigen Gesetzen oder Verordnungen des Bundes bestimmten Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bleiben unberührt.“

b) Nach Nummer 2a wird folgende Nummer 2b eingefügt:

„2b. § 4b Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 neu eingefügt:

„Prüforganisationen werden im Bereich der Signal-, Telekommunikations- und Elektronik anerkannt, so-

fern sie die erforderliche Fachkompetenz besitzen und vom Auftraggeber unabhängig sind.“

b) Der bisherige Satz 3 wird neuer Satz 4.

c) Satz 4 neu wird durch folgenden Satz 4 ersetzt:

„Die Tätigkeiten der Prüfsachverständigen und Prüforganisationen wird überwacht.““

c) Nach Nummer 2b wird folgende Nummer 2c eingefügt:

„2c. § 5 Absatz 1h wird durch den folgenden Absatz 1h ersetzt:

„(1h) Dem Bund obliegt die Anerkennung und Überwachung von Prüfsachverständigen und Prüforganisationen im Sinne von § 4b.““

d) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

„5. § 17 wird wie folgt geändert:

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

„(2) Die Absicht, Vorhaben im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben. Auf Antrag des Trägers des Vorhabens soll die Planfeststellungsbehörde die Duldung der Vorarbeiten anordnen.““

b) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Ein Rechtsbehelf gegen eine Duldungsanordnung nach Absatz 2 Satz 2 einschließlich damit verbundener Vollstreckungsmaßnahmen nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz hat keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Rechtsbehelfs nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Duldungsanordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung oder Bekanntgabe der Duldungsanordnung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung ist entsprechend anzuwenden.““

e) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

„5a. § 17a wird durch folgenden § 17a ersetzt:

„§ 17a

Projektmanager

§ 73d des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt mit der Maßgabe, dass der Vorhabenträger die Kosten eines, auf seinen Vorschlag oder mit seiner Zustimmung, beauftragten Dritten zu tragen hat.““

f) Nach Nummer 5a wird die folgende Nummer 5b eingefügt:

- „5b. In § 18 Absatz 1 Satz 5 wird nach der Angabe „Naturkatastrophe“ die Angabe „oder einem Extremwetterereignis“ eingefügt.“
- g) Nummer 6 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:
- ,a) Absatz 1a wird durch den folgenden Absatz 1a ersetzt:

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

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb, ausgenommen Bahnstromfernleitungen, einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen,
3. der Neubau oder die Änderung einschließlich des barrierefreien Umbaus von Bahnsteigen sowie dafür notwendige baulicher Anpassungen an sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn; dies gilt nicht für den ersatzlosen Teil- oder vollständigen Rückbau eines Bahnsteigs,
4. die Errichtung und Änderung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
6. die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter,
7. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen
8. der Bau, die Änderung einschließlich Rückbau von Durchlässen
9. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege
10. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere Signalen,
11. die Errichtung von Kreuzungsgleisen, Überholgleisen und Rangiergleisen, inklusive dadurch notwendiger, räumlich begrenzter baulicher Anpassungen an sonstigen Eisenbahnbetriebsanlagen.

Soweit die Realisierung der in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen zwingend eine geringfügige Gleislageanpassung erfordert, gilt diese als von der Einzelmaßnahme mit umfasst. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen und hierfür erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen erfordern keine weitere baurechtliche Zulassung; im Übrigen bleiben lan-

desrechtliche Regelungen unberührt. Soweit bauliche Anpassungen an Eisenbahnbetriebsanlagen, für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen erforderlich oder notwendig werden, obliegt die Beurteilung dessen dem Träger des Vorhabens. 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 des Vorhabens vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der jeweils geltenden Fassung erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“

- h) Nummer 6 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

„b) Nach Absatz 1a wird folgender Absatz 1b neu eingefügt:

„(1b) Auf Erneuerungsmaßnahmen, die gemäß Absatz 1 Satz 4, 5 oder Absatz 1a Satz 1 ohne Planfeststellung realisiert werden, findet § 38 des Baugesetzbuches mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, dass eine Beteiligung der Gemeinde nicht erforderlich ist. Gemäß Absatz 1 Satz 4, 5 oder Absatz 1a Satz 1 planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen der Eisenbahn unterliegen der eisenbahnrechtlichen Fachplanungshoheit im Sinne von § 23 mit der tatsächlichen Inbetriebnahme.“

- i) Nach Nummer 6 Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

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

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

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den betroffenen Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 17 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 18e gilt entsprechend.“

- j) Nummer 7 wird durch die folgende Nummer 7 ersetzt:

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

„§ 18a

Anhörungsverfahren

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

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

- k) In Nummer 10 wird vor Buchstabe a der folgende Buchstabe a₀ eingefügt:

„a₀. Nach Absatz 2 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn hat keine aufschiebende Wirkung.“

- l) Nach Nummer 11 wird die folgende Nummer 11a eingefügt:

,11 a. § 18g wird durch den folgenden § 18g ersetzt:

„§ 18g

Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung oder eine Prognose der betriebsbedingten Erschütterungen beizufügen, hat die Berechnung bzw. Prognose auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist. Dies gilt nur, wenn sich beim Verkehrslärm der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder sich bei den betriebsbedingten Erschütterungen die Beurteilungsschwingstärke oder die maximale bewertete Schwingstärke aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung nicht um 25 Prozent oder mehr erhöht. Sind die Voraussetzungen des Satzes 3 nicht erfüllt, ist der schall- und der erschütterungstechnischen Untersuchung einheitlich die aktuelle prognostizierte Verkehrsentwicklung zu Grunde zu legen und das Planfeststellungsverfahren auf dieser Grundlage zu Ende zu führen.“

m) Nummer 12 wird wie folgt geändert:

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

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens 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 deren Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

n) Nummer 13 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

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

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

1. auf den von der Europäischen Union vorermittelten Abschnitten grenzüberschreitender oder fehlender Verbindungen nach Anlage 3 gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 gelegen ist und des-

sen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plan genehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

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

- o) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13a eingefügt:
- „13a. § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1f wird durch die folgende Nummer 1f ersetzt:
- „1f. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen und Prüforganisationen sowie ihre Tätigkeit;“
- p) Nummer 19 wird wie folgt geändert:
- aa) Buchstabe d wird durch den folgenden Buchstaben d ersetzt:
- „d) Absatz 12 wird durch folgenden Absatz 9 ersetzt:
- „(9) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens Artikel 23 Absatz 1] und bis zum 31. Dezember 2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tags vor dem Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, soweit das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“
- bb) Nach Buchstabe e wird der folgende Buchstabe f eingefügt:
- „f) Nach Absatz 10 wird der folgende Absatz 11 eingefügt:

„(11) Auf Ausgleichsanträge, die bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] gestellt werden, ist § 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a in der bis zum [einsetzen: Datum des Tags vor dem Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anzuwenden.“

- q) In Nummer 21 werden nach der laufenden Nummer 50 die folgenden Nummern 51, 52, 53, 54 und 55 eingefügt:

„51	ABS/MBS Breisach [D] – Colmar [F]
52	ABS/NBS Rastatt [D] – Hagenau [F]
53	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
54	ABS Niebüll – Klanxbüll - Westerland
55	ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (- Kostrzyn) (Ostbahn)“.

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

„2. § 12 wird durch den folgenden § 12 ersetzt:

„§ 12

(1) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung der Überführung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen;
2. beiden Beteiligten hälftig zur Last, wenn beide eine Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat;
3. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide eine Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen und nur aus der Änderung eines Beteiligten die Erneuerung der Überführung folgt, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

(2) Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung entstehen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich). Im Fall des Absatzes 1 Nummer 2 sind Vorteile nicht auszugleichen, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient. Im Fall des Absatzes 1 Nummer 3 sind Vorteile nicht auszugleichen, wenn die Erneuerung der Überführung ausschließlich durch das Verlangen desjenigen Beteiligten erforderlich ist, in dessen Baulast das Bauwerk steht.“

- b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

„3. § 15 wird wie folgt geändert:

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

„(2) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so hat der Beteiligte, der nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 bis Nummer 3 die Maßnahme verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen, dem anderen Beteiligten die hierdurch verursachten Erhaltungskosten zu erstatten. Dient die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes und verlangen beide Beteiligte eine Änderung oder hätten sie im Falle einer Anordnung verlangen müssen, hat jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen. Ist die Erneuerung der Überführung ausschließlich durch das Verlangen desjenigen Beteiligten erforderlich, in dessen Baulast das Bauwerk steht, trägt er die Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich.“

b) In Absatz 4 wird die Angabe „des Absatzes 1 Satz 1 sowie des Absatzes 2 Satz 2“ durch die Angabe „des Absatzes 1 Nummer 1 bis Nummer 3“ ersetzt.“

c) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

„4. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

b) In Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „§ 12 Nummer 2“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 1 Nummer 2 und 3“ ersetzt.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

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

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

ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.““

- b) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
- „4. In § 5 Absatz 4 Satz 4 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.“
- c) Nach Nummer 4 wird die folgende Nummer 5 eingefügt:
- „5. In § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.“
- d) Die bisherigen Nummern 5 bis 14 werden zu Nummer 6 bis 15.
- e) Die neue Nummer 7 wird wie folgt geändert:
- „7. § 8 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) In Satz 5 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.“
- f) Die neue Nummer 8 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
- „b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In den Sätzen 1 und 5 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- bb) In Satz 4 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.“
- g) Die neue Nummer 11 wird wie folgt geändert:
- „11. § 16 wird durch den folgenden § 16 ersetzt:

„§ 16

Planungen

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

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

(3) Wenn Ortsplanungen oder Landesplanungen die Änderung bestehender oder die Schaffung neuer Bundesfernstraßen zur Folge haben können, ist die zuständige Straßenbaubehörde des Landes oder das Fernstraßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, zu beteiligen. Sie haben die Belange der Bundesfernstraßen in dem Verfahren zu vertreten. Bundesplanungen haben grundsätzlich Vorrang vor Orts- und Landesplanungen.“

h) Die neue Nummer 12 wird wie folgt geändert:

„12. § 16a wird wie folgt geändert:

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

„(2) Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher durch die Straßenbaubehörde oder die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten unmittelbar bekannt zu geben oder nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen.“

b) Nach Absatz 3 wird der folgende neue Absatz 4 eingefügt:

„(4) Rechtsbehelfe gegen eine Duldungsverfügung einschließlich damit verbundener Vollstreckungsmaßnahmen haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung oder Bekanntgabe der Duldungsanordnung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.“

i) Die neue Nummer 13 wird wie folgt geändert:

„13. In § 17 werden:

a) In Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 wird die Angabe „eine durchgehende Länge von höchstens 1 500 Metern hat und“ gestrichen und

b) der Absatz 2 durch die folgenden Absätze 2 bis 5 ersetzt:

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

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

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung oder Plangenehmigung. § 16a bleibt unberührt.

(3) Die vorläufige Anordnung ist den betroffenen Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach

der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen.

(4) Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, dass ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen ist. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird.

(5) Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 17e gilt entsprechend.“

j) Die neue Nummer 14 wird wie folgt geändert:

„14. § 17a wird durch den folgenden § 17a ersetzt:

„§ 17a

Anhörungsverfahren

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

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

k) Nummer 15 wird zu der folgenden Nummer 15 Buchstabe e:

„e) In Absatz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.“

l) Nach Nummer 19 wird die folgende Nummer 19a eingefügt:

„19a. § 17h wird gestrichen.“

m) Nummer 20 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

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

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

1. im Abschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rodby gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum

Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plan-genehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

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

n) Nummer 26 wird wie folgt geändert:

„26. Die Anlage 1 wird durch die folgende Anlage ersetzt:

<p>„Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Anlage (zu § 17e Absatz 1) (Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 7 – 9)</p>	
<p>Vorbemerkung: Im Sinne dieser Anlage bedeuten</p>	
<p>1. A: Autobahn</p>	
<p>2. B: Bundesstraße</p>	
<p>3. L: Landesstraße</p>	
<p>4. E: Europastraße</p>	
<p>5. OU: Ortsumgehung</p>	
<p>Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die für den Betrieb von Bundesfernstraßen notwendigen Anlagen. Die Bundesfernstraßen beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an denen sie mit dem bestehenden Straßennetz verbunden sind.</p>	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Hamburg-Harburg
2	A 1 Kreuz Bremen – Dreieck Stuhr mit Ersatzneubau der Weserstrombrücke
3	A 1 Kreuz Kamen – Hamm-Bockum/Werne mit Ersatzneubau der Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal
4	A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)
5	A 1 Maschener Kreuz
6	A 1 Westhofener Kreuz (A 45)
7	A 1 Blankenheim –Adenau

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

8	A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
9	A 2 Kreuz Bottrop (A 31)
10	A 3 Ersatzneubau Brückenbauwerk Lippe und Wesel-Datteln-Kanal mit Anschlussstelle Hünxe
11	A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40) – Kreuz Oberhausen-West mit Ersatzneubau von Brücken
12	A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/A 516) – Dinslaken Süd mit Ersatzneubauten von Brücken
13	A 3 Leverkusen-Zentrum – Kreuz Leverkusen (A 1)
14	A 3 Nittendorf – Kreuz Regensburg mit Ersatzneubau der Donaubrücke Sinzing
15	A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)
16	A 3 Offenbacher Kreuz (A 661)
17	A 4 Kreuz Köln-Süd (A 555) – Kreuz Köln-Gremberg (A 559) mit Ersatzneubau Rheinbrücke Rodenkirchen
18	A 4 Dreieck Nossen – Hermsdorf
19	A 5 Nordwestkreuz Frankfurt (A 66)
20	A 5 Westkreuz Frankfurt (A 648)
21	A 5 Kreuz Bad Homburg (A 661)
22	A 5 Dreieck Karlsruhe
23	A 6 Saarbrücken-Fechingen – St. Ingbert-West mit Ersatzneubau Talbrücke Fechingen
24	A 6 Kreuz Frankenthal – Mannheim-Sandhofen mit Ersatzneubau Theodor-Heuss-Rheinbrücke
25	A 6 Kreuz Mannheim – Schwetzingen/Hockenheim mit Ersatzneubau der Brückenbauwerke
26	A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern
27	A 7 Berkheim – Kreuz Memmingen mit Ersatzneubau der Brücke über die Iller bei Egelsee
28	A 7 Dreieck Hittistetten – Vöhringen mit Ersatzneubau der Talbrücke Witzighausen
29	A 8 Mühlhausen – Hohenstadt
30	A 8 Kreuz München-Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich
31	A 10 Ersatzneubau der Brücke über das Mühlenfließ im Abschnitt Rüdersdorf – Erkner

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

32	A 10 Erkner – Freienbrink
33	A 12 Dreieck Spreeau – Frankfurt/Oder
34	A 14 Leipzig-Ost – Dreieck Parthenaue
35	A 20 Westerstede (A 28) – Weede
36	A 26 Drochtersen (A 20) – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 1)
37	A 27 Ersatzneubauten der Moorbrücke, der Geestebrücke und des Überführungsbauwerks Bremerhaven-Zentrum im Abschnitt Bremerhaven-Geestemünde – Bremerhaven-Überseehäfen
38	A 27 Ersatzneubau Lesumbrücke
39	A 33 Bielefeld-Brackwede – Borgholzhausen einschließlich Zubringer Ummeln
40	A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm
41	A 39 Lüneburg – Wolfsburg
42	A 40 Kreuz Kaiserberg – Essen-Frohnhausen mit Ersatzneubauten der Brückenbauwerke
43	A 42 Bottrop-Süd – Kreuz Essen-Nord mit Ersatzneubauten von Brücken über den Schienenweg, die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal
44	A 44 Dreieck Lossetal – Helsa-Ost
45	A 44 Kreuz Kassel West – Dreieck Kassel-Süd mit Ersatzneubau Berghäuser Brücke
46	A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
47	A 45 Haiger/Burbach – Dillenburg mit Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden
48	A 45 Siegen-Süd – Siegen mit Ersatzneubau der Siegtalbrücke
49	A 45 Talbrücke Rahmede im Abschnitt Lüdenscheid – Lüdenscheid-Nord
50	A 46 Ersatzneubau der Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe im Abschnitt Neuss-Uedesheim – Düsseldorf-Bilk
51	A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)
52	A 48 Ersatzneubau der Rheinbrücke Bendorf im Abschnitt Kreuz Koblenz-Nord – Bendorf/Neuwied
53	A 52 Kreuz Breitscheid – Essen-Rüttenscheid mit Ersatzneubau Ruhrthalbrücke Mintard

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

54	A 52 Kreuz Mönchengladbach (A 61) – Kreuz Neersen (A 44)
55	A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)
56	A 59 Kreuz Duisburg (A 40) – Duisburg-Marxloh mit Ersatzneubau der Berliner Brücke, des Brückenzug Gartsträuch und des Brückenzugs Meiderich
57	A 60 Ersatzneubau Rheinbrücke Weisenau im Abschnitt Mainz-Innenstadt/Mainz-Laubenheim – Ginsheim-Gustavsburg
58	A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg einschließlich Ersatzneubau der Rheinbrücke Speyer
59	A 61 Ersatzneubau der Talbrücke Pfeddersheim im Abschnitt Worms/Mörstadt – Worms
60	A 64 (ehem. B 52) Ersatzneubau der Moselbrücke Ehrang im Abschnitt Trier-Ehrang – Trier
61	A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden
62	A 81 Ersatzneubau der Brücken im Abschnitt Neuenstadt (Kocher) – Kreuz Weinsberg
63	A 99 Dreieck München-Süd-West (A 96) – Kreuz München-Süd (A 8)
64	A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße
65	A 100 Dreieck Charlottenburg (A 111) bis einschließlich Dreieck Funkturm (A 115) einschließlich Ersatzneubau von Brücken u. a. Rudolf-Wissell-Brücke
66	A 111 Stolpe – Dreieck Charlottenburg (A 100)
67	A 255 Ersatzneubauten von Brücken im Abschnitt Hamburg-Veddel – Dreieck Norderelbe (A 1)
68	A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)
69	A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)
70	A 565 Kreuz Bonn-Nord (A 565) – Dreieck Bonn-Nordost (A 59) mit Ersatzneubau der Rheinbrücke Bonn-Nord
71	A 565 Bonn-Poppelsdorf – Kreuz Bonn-Nord (A 555) mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers
72	A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach
73	A 671 Ersatzneubau der Mainbrücke Hochheim im Abschnitt Hochheim-Süd – Gustavsburg
74	B 6 OU Bruckdorf

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

75	B 6 OU Gröbers
76	B 6 OU Großkugel
77	B 7 Altenburg (B 93) – Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen
78	B 7 Verlegung nördlich Frohburg (Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen – nördlich Frohburg)
79	B 19 OU Meiningen
80	B 85 Altenkreith – Wetterfeld
81	B 87 OU Naumburg – Wethau
82	B 101 OU Elsterwerda
83	B 112 OU Neuzelle
84	B 112 OU Eisenhüttenstadt
85	B 167 OU Finowfurt
86	B 167 OU Eberswalde
87	B 169 OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow
88	B 169 OU Plessa
89	B 178 Nostitz – A 4 (Weißenberg)
90	B 87 OU Weißenfels
91	B 181 Neu- und Ausbau westlich Leipzig (A 9 bis Stadtgrenze Leipzig)
92	B 207 (E 47) Fehmarnsundquerung
93	B 221 OU Scherpenseel
94	B 221 OU Unterbruch
95	B 269 OU Saarlouis – Fraulautern
96	B 405 OU Ersatzneubau der Fraulauterner Brücke
97	E 47 Feste Fehmarnbeltquerung (Puttgarden – Grenze der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone)
98	B 402/B 213/B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1)““

4. Artikel 5

Nummer 1 wird wie folgt geändert:

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

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„§ 1

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

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

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

1. die Bundesfernstraße in der Anlage in der Spalte Dringlichkeit mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung gekennzeichnet ist,
2. der Bau einer Bundesautobahn in der Anlage in der Spalte Bauziel als Neubau festgelegt ist, oder
3. der Bau einer Bundesstraße in der Anlage in der Spalte Bauziel als vierstreifiger Neubau festgelegt ist, oder
4. die Erweiterung einer Bundesstraße in der Anlage 1 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, in der Spalte Bauziel als vierstreifige Erweiterung festgelegt ist und in der Spalte Dringlichkeit als laufend und fest disponiert oder mit Vordringlichen Bedarf gekennzeichnet ist.

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

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. Nach § 8 Absatz 1 Satz 5 werden die folgenden Sätze 6 und 7 eingefügt:

„Veränderungen im Rahmen eines vollständigen oder teilweisen Ersatzes bundeseigener Schifffahrtsanlagen, die auf den Stand der Technik zurückzuführen sind, stellen keinen Ausbau dar. Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen oder bei denen im Hinblick auf das Alter und die standardisierte technische Nutzungsdauer einer derartigen Schifffahrtsanlage statistisch von einem zeitnahen Erfordernis eines vollständigen oder teilweisen Ersatzes auszugehen ist, liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit, wenn

1. die Schifffahrtsanlage nicht gesperrt werden kann und ihr Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Gefährdung der Sicherheit bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann oder
 2. das Versagen der Schifffahrtsanlage oder ihr Ausfall die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehrlicher Relevanz unterbrechen oder maßgeblich beeinträchtigen kann.““
- b) Nummer 5 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstabe a ersetzt:
- ,a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:
- „(2) Ist das Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der zuständigen Landesbehörde und der betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn
1. an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und
 2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die nach § 14b Absatz 1 Nummer 1 zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.
- In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist den betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit Maßnahmen durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ist ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung eines mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 14e gilt entsprechend.““
- c) Nummer 6 wird durch folgende Nummer 6 ersetzt:
- ,6. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

„§ 14a

Anhörungsverfahren

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

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

- d) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 10a eingefügt:

„10a. § 14f wird wie folgt gefasst:

„§ 14f

Projektmanager

§ 73d des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt mit der Maßgabe, dass der Träger des Vorhabens die Kosten der Beauftragung eines Dritten trägt, wenn die Beauftragung auf seinen Vorschlag oder mit seiner Zustimmung erfolgt.“

- e) Nummer 12 wird durch die folgende Nummer 12 ersetzt:

„12. § 16 wird wie folgt geändert:

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

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

- b) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:

„(5) Ein Rechtsbehelf gegen eine Duldungsanordnung einschließlich damit verbundener Vollstreckungsmaßnahmen nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz hat keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe der Duldungsanordnung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. §

58 der Verwaltungsgerichtsordnung ist entsprechend anzuwenden.““

- f) Nummer 14 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstabe a ersetzt:

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

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

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

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

- g) Nummer 21 wird durch die folgende Nummer 21 ersetzt:

- „21. § 41 wird wie folgt geändert:

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

„(5) Wird eine Bundeswasserstraße ausgebaut und wird gleichzeitig ein öffentlicher Verkehrsweg geändert, haben die beiden Beteiligten die dadurch entstehenden Kosten ohne Vorteilsausgleich je zur Hälfte zu tragen. Als gleichzeitig gelten die Maßnahmen, wenn beide Beteiligte sie verlangen oder hätten verlangen müssen. Eine Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten findet nicht statt.““

- b) In Absatz 5a wird die Angabe „Absätze 1, 2 oder 5“ durch die Angabe „Absätze 1 oder 2“ ersetzt.

- c) In Absatz 7 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.“

- h) Nummer 22 wird durch die folgende Nummer 22 ersetzt:

- „22. § 42 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird Satz 3 gestrichen.
- b) In Absatz 4a Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.“.
- i) Nummer 26 wird durch die folgende Nummer 26 ersetzt:
- „26. § 56 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen.
- b) Absatz 9 wird durch die folgenden Absätze 9 und 10 ersetzt:
- „(9) Für Kreuzungsvereinbarungen, die bis einschließlich ... [einsetzen: drei Monate nach Verkündung dieses Gesetzes] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung.
- (10) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis zum 31. Dezember 2028 beantragte Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“
6. Artikel 7 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:
- „1. Nach § 1 Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:
- „(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“
7. Artikel 8 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:
- „2. § 19 Absatz 3 wird durch folgenden Absatz 3 ersetzt:
- In den Fällen der Absätze 1 und 2 ist die Entscheidung im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Entscheidungen über Deponien, Rohrfernleitungen sowie bergrechtliche Verfahren beim Kohleausstieg sind im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen.“
- b) Nach Nummer 6 wird folgende neue Nummer 7 eingefügt:
- „7. Nach § 67 Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Maßnahmen des Hochwasser- und Küstenschutzes liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Hochwasser- und Küstenschutzvorsorge soll als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden.“

- c) Nach der neuen Nummer 7 wird folgende neue Nummer 8 eingefügt:

„8. Nach § 70a Absatz 1 Satz 4 werden die folgende Sätze 5 und 6 eingefügt:

„Vorhaben nach Satz 1 Nummer 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist von militärischer Relevanz und daher als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 1 wird folgende neue Nummer 2 eingefügt:

„2. § 6 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Der Bau oder Ausbau eines Flughafens liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“

- b) Die bisherigen Nummern 2 bis 7 werden zu Nummer 3 bis 8.

- c) Nach der neuen Nummer 8 wird folgende Nummer 9 eingefügt:

„9. § 19b wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 werden die folgenden Absätze 2 bis 4 eingefügt:

„(2) Abweichungen von den genehmigten Entgelten dürfen nicht vereinbart werden. Ist eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

(3) Die zuständige Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer eines Verkehrsflughafens oder eines Verkehrslandeplatzes die Erhebung von nach Absatz 1 nicht genehmigten Entgelten untersagen.

(4) Die Genehmigung der Entgeltordnung ist den Flugplatznutzern, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt sind, bekannt zu geben oder öffentlich bekannt zu machen. § 41 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt entsprechend. Es bedarf keiner Nachprüfung im Vorverfahren. Die Anfechtungsklage gegen die Genehmigungsentscheidung hat keine aufschiebende Wirkung. In der Rechtsbehelfsbelehrung ist darauf hinzuweisen, dass der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die Genehmigungsentscheidung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Genehmigung gestellt und begründet werden kann; § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Genehmigung Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.“

- b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden zu den Absätzen 5 und 6.
 - c) Der bisherige Absatz 4 wird zu Absatz 7 und in ihm wird die Angabe „Absatz 3“ durch die Angabe „Absatz 6“ ersetzt.
 - d) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 8 und in Satz 1 wird die Angabe „Absatz 3“ durch die Angabe „Absatz 6“ ersetzt.
 - d) Die bisherigen Nummern 8 bis 11 werden zu Nummer 10 bis 13.
 - e) Die neue Nummer 13 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
 - „b) Nach Nummer 4b die folgenden Nummern 4c bis 4f eingefügt:
 - „4c. im Bereich der Vorfeldkontrolldienste
 - a) gemäß Anhang III ADR.OR.F.005 Buchstabe a und b zu der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 die Entgegennahme von Erklärungen und Benachrichtigungen von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind; Organisationen im Sinne von ADR.OR.F.005 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind auch zugelassene Anbieter von Flugverkehrsdiensten, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;
 - b) die Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf die Organisationen, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;
 - 4d. die Aufsichts- und Durchsetzungsaufgaben in Bezug auf die Flugplätze und Flugplatzbetreiber sowie damit befasster Personen gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014;
 - 4e. die Befreiung eines Flugplatzes von der Verpflichtung, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen, gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804/;
 - 4f. die Prüfung der Anträge von Flugplätzen auf Ausnahmen von den Anforderungen in Artikel 34 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe g gemäß Artikel 34 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679;“
 - f) Die bisherigen Nummern 12 bis 25 werden zu Nummer 14 bis 27.
9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 wird durch folgende Nummer 1 ersetzt:
 - „1. Nach § 15 Absatz 6 wird der folgende Absatz 6a eingefügt:
 - „(6a) Für verkehrliche Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, und für die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben stehen Ersatzzahlungen nach Absatz 6 und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 Satz 3 und 4 gleichrangig zur Verfügung. Dies betrifft insbesondere die Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundesschie-

nenwegeausbaugesetzes, § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Fernstraßenausbaugesetzes, § 8 Absatz 1 Satz 7 und § 18 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes, § 1 Absatz 3 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes. Satz 1 gilt entsprechend für Vorhaben nach § 1 Absatz 1 des Telekommunikationsgesetzes und für Energieinfrastrukturvorhaben, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind. Die jeweils zuständigen Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes können ihre Verpflichtung zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch Ersatzzahlung an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine durch dieses zu bestimmende Stelle erfüllen. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit kann sich bei der Bewirtschaftung der Mittel sowie bei der Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Aufwertungsmaßnahmen Dritter bedienen. Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach der Bundeskompensationsverordnung.““

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

„2. § 27a wird durch den folgenden § 27a ersetzt:

„§ 27a

Bekanntmachung im Internet

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

(2) Ist eine Veröffentlichung im Internet insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich, bestimmt die Behörde eine andere Art der Bekanntmachung. Abweichend von Absatz 1 Satz 2 ist für die Einhaltung einer vorgeschriebenen Frist die Bekanntmachung auf diese Weise maßgeblich.““

b) In Nummer 3 wird Buchstabe b wie folgt geändert:

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

„(1) Ist durch Rechtsvorschrift die Auslegung von Dokumenten zur Einsicht angeordnet, erfolgt sie dadurch, dass die Dokumente über eine Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht werden. Ist eine Veröffentlichung im Internet,

insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich, bestimmt die Behörde eine andere Art der Auslegung.

(2) In der Bekanntmachung der Auslegung sind anzugeben

1. der Zeitraum der Auslegung,
2. die Internetseite, über die die Veröffentlichung erfolgt, sowie
3. im Fall des Absatzes 1 Satz 2 statt der Angaben nach Nummer 2 die Art und der Ort der anderen Auslegung.““

c) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

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

„§ 30

Geheimhaltung

Die Beteiligten haben Anspruch darauf, dass ihre Geheimnisse, insbesondere die zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnisse sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und sonstige geheimhaltungsbedürftige Daten, die Teile einer Infrastruktur betreffen, die

1. entweder durch Rechtsvorschrift als kritische Infrastruktur bestimmt worden sind oder
2. besonders schutzbedürftig zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und für die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur maßgeblich sind, von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.““

d) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. In § 69 Absatz 2 Satz 2 wird nach der Angabe „elektronischer Signatur“ die Angabe „oder mit dem qualifizierten elektronischen Siegel der Behörde“ eingefügt.“

e) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

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

„§ 72a

Einreichung des Plans und Ausgestaltung des Verfahrens

(1) Der Träger des Vorhabens hat den vollständigen Plan bei der Planfeststellungsbehörde elektronisch einzureichen. Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Anforderungen an den Geheim- und Sabotageschutz sind zu beachten. Die Planfeststellungsbehörde prüft innerhalb eines Monats nach Einreichung des Plans, ob die Planunterlagen vollständig sind. Sind die Planunterlagen unvollständig oder enthalten sie offensichtliche Unrichtigkeiten, wirkt die Planfeststellungsbehörde unverzüglich beim Träger des Vorhabens auf eine Ergänzung oder Berichtigung hin.

(2) Die Planfeststellungsbehörde soll festlegen, dass der Plan über eine von ihr oder ihrem Verwaltungsträger zur Verfügung gestelltes Verwaltungsportal einzureichen ist und dieses Grundlage für die durchzuführende Be-

hördenbeteiligung, das durchzuführende Anhörungsverfahren und die weiteren durchzuführenden Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten ist.

(3) Die Planfeststellungsbehörde bestimmt die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch und an das Verwaltungsportal, sowie die Art und den Umfang der einzureichenden Dokumente.

(4) Ist die in den Vorschriften dieses Abschnitts vorgesehene elektronische Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich, bestimmt die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen.“

f) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

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

„§ 73

Anhörungsverfahren

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

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

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

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

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

1. etwaige Einwendungen von Betroffenen bei der Planfeststellungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch zu erheben sind,
2. Stellungnahmen von Vereinigungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bei der Planfeststellungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch abzugeben sind,

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

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

g) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

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

„§ 73a

Behördenbeteiligung

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

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

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

§ 73b

Erörterungstermin

(1) Nach Ablauf der Einwendungsfrist kann die Planfeststellungsbehörde einen Erörterungstermin durchführen, sofern die erhobenen Einwendungen oder die abgegebenen Stellungnahmen hierzu Anlass geben. Die Planfeststellungsbehörde schließt die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist und Behördenbeteiligung ab.

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

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

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

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

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

§ 73c

Planänderung im Verfahren

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

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

h) Nach Nummer 8 wird die folgende Nummer 8a eingefügt:

„8a. Nach § 73c werden die folgenden§ 73d und 73e eingefügt:

„§ 73d

Projektmanager

Die Planfeststellungsbehörde kann auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Trägers des Vorhabens einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten beauftragen, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. dem Qualitätsmanagement der Anträge und Unterlagen der Vorhabenträger,
3. der Fristenkontrolle,
4. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
5. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
6. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
7. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
8. der Leitung eines Erörterungstermins,
9. dem Entwurf von Entscheidungen,
10. der Koordinierung der Enteignungs- und Entschädigungsverfahren.

Die Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung verbleibt bei der Planfeststellungsbehörde.“

- i) In Nummer 9 werden die § 74 und § 74a durch die folgenden § 74 und § 74a ersetzt:

„§ 74

Planfeststellungsbeschluss

(1) Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest (Planfeststellungsbeschluss). Maßgeblich ist auf entsprechendes Verlangen des Trägers des Vorhabens die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Schlusses der Erörterung nach § 73b Absatz 1 oder falls eine Erörterung nicht stattfindet, der Zeitpunkt sechs Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist, soweit durch Rechtsvorschrift nicht etwas anderes bestimmt ist. Dies gilt nicht, wenn der Stichtag nach Satz 2 länger als zwölf Monate zurückliegt oder die Planung nach § 73c geändert wurde. Die Vorschriften über die Entscheidung und die Anfechtung der Entscheidung im förmlichen Verwaltungsverfahren (§ 69 Absatz 1 und § 70) sind anzuwenden. Der Planfeststellungsbeschluss soll in elektronischer Form ergehen; § 69 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

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

oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

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

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

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

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

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

§ 74a

Plangenehmigung

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

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

(2) Auf die Erteilung einer Plangenehmigung sind die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden. Die Plangenehmigung

soll in elektronischer Form ergehen; § 69 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend. Die Plangenehmigung ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Sind außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, so gilt § 74 Absatz 4 Satz 1 bis 3 und Absatz 5 entsprechend.

(3) Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. § 75a Absatz 1 und 2 gilt entsprechend.

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

j) Nummer 11 wird wie folgt geändert:

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

„§ 102b

Übergangsvorschrift zu den §§ 72 bis 78

Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] und bis einschließlich 31. Dezember 2027 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

11. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

„4. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

„§ 14a

Besondere Änderungen zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

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

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe, Havarie oder einem Extremwetterereignis mit einer Oberleitung oder Stromschiene einschließlich dafür notwendiger Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb, ausgenommen Bahnstromfernleitungen, einschließlich räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbeson-

- dere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 180 Kilometer einschließlich dafür notwendiger Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb, und einschließlich räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken;
 3. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen,
 4. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
 5. die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,
 6. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
 7. die Errichtung von Kreuzungsgleisen, Überholgleisen und Rangiergleisen einschließlich dadurch notwendiger, räumlicher begrenzter baulicher Anpassungen,
 8. der Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
 9. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik an einer Bahnstrecke, insbesondere Signale
 10. die Änderung der in Absatz 1 Nummer 1 bis 9 und in Absatz 2 Nummer 1 genannten Anlagen und Anlagenbestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,
 11. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage mit weniger als 5 000 Quadratmetern oder jede Verringerung der Flächeninanspruchnahme für die Anlage sowie sonstige Änderungen ohne Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme.

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

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene mit einer Länge von mehr als 180 Kilometern, einschließlich dafür notwendiger Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb, ausgenommen Bahnstromfernleitungen, und einschließlich räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit

einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage ab 5 000 Quadratmeter

3. die Änderung und Erweiterung einer Bahnstromfernleitung.““

b) Nach Nummer 4 wird die folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. § 14c Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen unselbständige Teile von Ausbaumaßnahmen im Verlauf von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen, deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung von Brückenbauwerken erforderlich sind.““

c) Nummer 5 wird durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. Nach § 14d wird der folgende § 14e eingefügt:

„§ 14e

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

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

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

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

Vorhabens, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieses Gesetzes verwirklicht werden.

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

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

(6) Die Zulassungsbehörde informiert die betroffene Öffentlichkeit über:

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

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

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

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

- d) Nummer 7 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

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

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

- e) Nummer 9 wird durch die folgende Nummer 9 ersetzt:

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

„§ 21

Äußerungen und Einwendungen der Öffentlichkeit

Die Frist zur Abgabe von Äußerungen ist zugleich die Einwendungsfrist im Sinne des § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Mit Ablauf der Äußerungsfrist sind für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens alle Äußerungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen. Hierauf weist die zuständige Behörde in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Äußerungsfrist hin.““

- f) Nummer 10 wird wie folgt geändert:

„10. In § 22 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „§ 21 Absatz 2 und 3“ durch die Angabe „§ 18 Absatz 1 Satz 4“ ersetzt.“

- g) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 15a eingefügt:

„15a. In § 65 Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.“

- h) Nummer 18 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Buchstabe c wird der folgende Buchstabe d eingefügt:

„d) Nummer 14.11 wird durch folgende Nummer 14.11 ersetzt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„14.11	Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, U-Bahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, sofern diese nicht in weit überwiegender Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht.		A““

bb) Der bisherige Buchstabe d wird zu Buchstabe e.

12. In Artikel 13 wird die Nummer 2 wie folgt geändert:

„2. In § 16 Absatz 2 wird nach Satz 2 folgender Satz 3 angefügt:

„Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße, der Schienenwege des Bundes, Straßenbahnen, für Gas- und Wasserstoffleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimetern sowie für Pumpspeicherkraftwerke und Magnetschwebe-

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

13. Artikel 14 wird durch den folgenden Artikel 14 ersetzt:

„Artikel 14

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

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

1. In § 1 Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7“ durch die Angabe „§ 74b“ ersetzt.
3. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 wird nach Satz 7 der folgende Satz 8 angefügt:

„Das Bundesfernstraßengesetz und das Verwaltungsverfahrensgesetz sind im Rahmen dieses Absatzes in der bis zum [einsetzen: Inkrafttreten nach Artikel 23 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung anzuwenden.“
 - b) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7“ durch die Angabe „§ 74b“ ersetzt.
 - c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1, und 4 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.“

14. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

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

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

1. die Ausstattung einer bestehenden Straßenbahnstrecke mit Anlagen für den elektrischen Straßenbahnbetrieb, ausgenommen Bahnstromfernleitungen, einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Straßenbahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen,
3. der Neubau oder die Änderung einschließlich des barrierefreien Umbaus von Bahnsteigen sowie dafür notwendige bauliche Anpassungen an sonstigen Betriebsanlagen der Straßenbahn; dies gilt nicht für den ersatzlosen Teil- oder vollständigen Rückbau eines Bahnsteigs,
4. die Errichtung und Änderung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
6. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
7. der Bau, die Änderung einschließlich Rückbau von Durchlässen,
8. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege,
9. die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere Signalen,
10. die Errichtung von Kreuzungsgleisen, Überholgleisen und Rangiergleisen, inklusive dadurch notwendiger, räumlich begrenzter baulicher Anpassungen an sonstigen Straßenbahnbetriebsanlagen.

Soweit die Realisierung der in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen zwingend eine geringfügige Gleislageanpassung erfordert, gilt diese als von der Einzelmaßnahme mit umfasst. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen und hierfür erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen erfordern keine weitere baurechtliche Zulassung; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt. Soweit bauliche Anpassungen an Straßenbahnbetriebsanlagen, für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen erforderlich oder notwendig werden, obliegt die Beurteilung dessen dem Unternehmer. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Unternehmer die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1

beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Unternehmer vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Unternehmer bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der jeweils geltenden Fassung erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.““

- b) Nummer 1 Buchstabe d wird durch den folgenden Buchstaben d ersetzt:
- ,d) Absatz 3a wird durch den folgenden Absatz 3a ersetzt:

- „(3a) Ist das Planfeststellungsverfahren oder das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden, wenn
- an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht und
 - die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den betroffenen Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben; hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Unternehmer an, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Unternehmer zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 29 Absatz 5 Satz 3 bis 5 und Absatz 6 gelten entsprechend.“ ‘

- c) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:
,3. § 28b wird gestrichen.’
- d) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Buchstabe d wird der folgende Buchstabe e eingefügt:
,e) Nach dem neuen Absatz 5 wird der folgende Absatz 5a eingefügt:
„(5a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.““
- bb) Der bisherige Buchstabe e wird zu Buchstabe f.
- e) Nummer 6 wird durch die folgende Nummer 6 ersetzt:
,6. § 29a wird durch folgenden § 29a ersetzt:

„§ 29a

Anhörungsverfahren

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

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

- f) Nummer 8 wird durch die folgende Nummer 8 ersetzt:
,8. § 32 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:
„(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben
1. Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstiger Vorarbeiten, die zur Planung und Baudurchführung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen notwendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zustimmt,
 2. das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektronische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden.
- Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von dem von ihm Beauftragten nur während der jeweiligen Arbeits- oder

Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden.

(2) Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Satzes 1 durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder öffentlich bekannt zu geben. “

b) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden zu den Absätzen 3 bis 5.‘

g) Nummer 10 wird durch die folgende Nummer 10 ersetzt:

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

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

15. Artikel 16 wird durch folgenden Artikel 16 ersetzt:

„Artikel 16

Änderung des Atomgesetzes

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

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

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

16. Artikel 17 wird durch folgenden Artikel 17 ersetzt:

„Artikel 17

Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

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

1. In § 35 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 6“ durch die Angabe „§ 74a Absatz 1 bis 3“ ersetzt.
2. Nach § 35 wird der folgende § 35a eingefügt:

„§ 35a

Projektmanager

(1) Die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde kann in jeder Stufe des Verfahrens einen Dritten als Projektmanager, der als Verwaltungshelfer beschäftigt werden kann, mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten beauftragen. Sie soll einen Projektmanager nach Satz 1 auf Antrag des Vorhabenträgers beauftragen. Dies kann insbesondere folgende Verfahrensschritte umfassen:

1. die Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. die Fristenkontrolle,
3. die Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. das Qualitätsmanagement der Anträge und Unterlagen der Vorhabenträger,
5. die erste Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. die organisatorische Vorbereitung eines Erörterungstermins,
7. die Leitung des Erörterungstermins,
8. den Entwurf der Niederschrift,
9. den Entwurf der Entscheidung nach § 36 sowie
10. die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen.

(2) Die Entscheidung nach § 36 trifft allein die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde.

(3) Stimmt der Träger des Vorhabens zu, kann die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde bei der Beauftragung des Projektmanagers mit diesem vereinbaren, dass die Zahlungspflicht unmittelbar zwischen Vorhabenträger und Projektmanager entsteht und eine Abrechnung zwischen diesen erfolgt. Der Projektmanager ist verpflichtet, die Abrechnungsunterlagen ebenfalls der Genehmigungsbehörde zu übermitteln. Die Genehmigungsbehörde prüft, ob die vom Projektmanager abgerechneten Leistungen dem jeweiligen Auftrag entspre-

chen, und teilt dem Vorhabenträger das Ergebnis dieser Prüfung unverzüglich mit.“

3. § 37 wird durch den folgenden § 37 ersetzt:

„§ 37

Zulassung des vorzeitigen Beginns

(1) In einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben nach § 35 Absatz 2 Satz 1 kann die für die Feststellung des Plans oder für die Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde vorläufig zulassen, dass bereits vor Feststellung des Plans oder der Erteilung der Plangenehmigung in Teilen mit der Errichtung oder Änderung der Anlage einschließlich der Vorarbeiten begonnen wird, wenn

1. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Gebietskörperschaften mit einer Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden kann,
2. der Vorhabenträger ein berechtigtes oder ein öffentliches Interesse an der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns darlegt,
3. der Vorhabenträger nur Maßnahmen durchführt, die reversibel sind,
4. der Vorhabenträger über die für die Maßnahmen notwendigen privaten Rechte verfügt und
5. der Vorhabenträger sich verpflichtet,
 - a) alle Schäden zu ersetzen, die bis zur Entscheidung im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durch die Maßnahmen verursacht worden sind, und
 - b) sofern kein Planfeststellungsbeschluss oder keine Plangenehmigung erfolgt, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.

Satz 1 Nummer 1 findet auf Antrag des Antragstellers keine Anwendung in Verfahren zur Erteilung

1. einer Planfeststellung oder Plangenehmigung für eine Deponie auf einem bereits bestehenden Standort und
2. einer Änderungsgenehmigung.

In den Fällen des Satzes 2 dürfen die für die beantragten vorläufigen Maßnahmen relevanten Vorschriften dieses Gesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften sowie sonstige für die beantragten vorläufigen Maßnahmen relevante öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der vorzeitigen Zulassung nicht entgegenstehen. Ausnahmsweise können irreversible Maßnahmen zugelassen werden, wenn sie nur wirtschaftliche Schäden verursachen und für diese Schäden eine Entschädigung in Geld geleistet wird. Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Vorhabenträgers und unter dem Vorbehalt des Widerrufs.

(2) Die für die Feststellung des Plans oder für die Erteilung der Plangenehmigung zuständige Behörde kann die Leistung einer

Sicherheit verlangen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der Verpflichtungen des Vorhabenträgers nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 zu sichern. Soweit die zugelassenen Maßnahmen durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Behörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch wenn der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wurde. Satz 1 gilt entsprechend.

(3) Die Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns ist den Beteiligten zuzustellen.

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

17. Artikel 18 wird wie folgt geändert:

Nach Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. Anhang 3 Tabelle 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 3.11 und 3.12 werden durch die folgenden Nummern 3.11 und 3.12 ersetzt:

1 Nr.	2 Parameter	3 Maßeinheit	4 Geologische Barriere	5 DK 0	6 DK I	7 DK II	8 DK III	9 ¹⁾ Rekultivierungsschicht
3.11	Chlorid ¹²⁾	mg/l	≤ 10	≤ 80	≤ 1 500 ¹³⁾	≤ 1 500 ¹³⁾	≤ 2 500	≤ 10 ¹⁴⁾ 17)
3.12	Sulfat ¹²⁾	mg/l	≤ 50	≤ 100 ¹⁵⁾	≤ 2 000 ¹³⁾	≤ 2 000 ¹³⁾	≤ 5 000	≤ 50 ¹⁴⁾ 17)

b) Nummer 3.21 wird durch die folgende Nummer 3.21 ersetzt:

1 Nr.	2 Parameter	3 Maßeinheit	4 Geologische Barriere	5 DK 0	6 DK I	7 DK II	8 DK III	9 ¹⁾ Rekultivierungsschicht
3.21	elektrische Leitfähigkeit	µS/cm						≤ 500 ¹⁷⁾

c) Nach der Fußnote 16 wird die folgende Fußnote 17 eingefügt:

„17) Bei Überschreitung des Zuordnungswertes ist die Ursache zu prüfen. Im Falle von naturbedingt erhöhter Konzentration ist eine Überschreitung des Zuordnungswertes bei Bodenmaterial oder aufbereitetem Baggergut mit Zustimmung der zuständigen Behörde im Einzelfall zulässig, wenn eine Wasserhaushaltsschicht gemäß Anhang 1 Nummer 2.3.1.1 errichtet wird.““

18. Artikel 19 wird durch folgenden Artikel 19 ersetzt:

„Artikel 19

Änderung des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG)

Das Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz vom 20. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 246) wird wie folgt geändert:

Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a

Mittelverwendung zur Erbringung von Eigenanteilen und bei Doppelförderungsverboten

Die nach diesem Gesetz zur Verfügung gestellten Mittel können durch die Länder und Kommunen zur Erbringung von in anderen Bundesgesetzen oder sonstigen Vorschriften des Bundes sowie in Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern vorgesehenen Eigenanteilen von Ländern und Kommunen wie eigene Haushaltsmittel eingesetzt werden. Eine vollständige Erbringung solcher Eigenanteile aus Mitteln nach diesem Gesetz ist zulässig, sofern eine Überförderung derselben förderfähigen Ausgaben ausgeschlossen ist. Der Einsatz von Mitteln nach diesem Gesetz ist unbeachtlich im Rahmen von Regelungen in anderen Bundesgesetzen, sonstigen Vorschriften des Bundes sowie Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern, die eine Kumulierung von Bundesmitteln untersagen (Doppelförderungsverbote).“

19. Nach Artikel 19 wird der folgende Artikel 20 eingefügt:

„Artikel 20

Änderung des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterverkehr

Das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115), das durch Artikel 5 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 6 Satz 2 werden nach der Angabe „des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ die Angaben „und in Schienenwege in See- und Binnenhäfen“ eingefügt.

b) Absatz 7 Satz 1 wird durch den folgenden Satz 1 ersetzt:

„Auf die Förderung von Investitionen in Schienenwege, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen, und in jede Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission

vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in der jeweils gültigen Fassung, Anwendung.’

2. § 2 Absatz 2 Satz 4 wird durch den folgenden Satz 4 ersetzt:

„Die Höhe dieser Zuwendungshöchstgrenze wird durch die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), in der jeweils gültigen Fassung festgelegt.“

20. Nach Artikel 20 wird der folgende Artikel 21 eingefügt:

„Artikel 21

Änderung des Gesetzes zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen

Das Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3138), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 245) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 1a Absatz 4 wird folgender Absatz eingefügt:

„(5) Bund und Länder verknüpfen ihre Verwaltungsportale nach § 72a Absatz 2 VwVfG bis spätestens zum 31. Dezember 2027 zu einem gemeinsamen Verwaltungsportal. Die IT-Komponenten für das Verwaltungsportal des Bundes inklusive der dazugehörigen Datenplattform legt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung fest. Die IT-Komponenten für das Verwaltungsportal der Länder inklusive der dazugehörigen Datenplattform legt das Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung im Einvernehmen mit dem IT-Planungsrat durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates fest.“

21. Nach Artikel 21 wird der folgende Artikel 22 eingefügt:

„Artikel 22

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 18 Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:

„(4) Die Triebfahrzeuge werden entweder unmittelbar bedient oder werden gesteuert. Steuerung ist die Regelung der Antriebs- und Bremskraft durch eine Steuereinrichtung von einem führenden Fahrzeug aus oder, durch Fernsteuerung oder durch vollautomatisierte Systeme gemäß § 46.“

2. § 32 Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:

„(2) Bei vollautomatisierten Fahrfunktionen gemäß § 46 ist im Rahmen der Abnahme nachzuweisen, dass mindestens eine gleiche Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 gewährleistet ist.“

3. § 46 wird wie folgt neu eingefügt:

„§ 46

(1) Der Betrieb eines Triebfahrzeugs gemäß § 18 Absatz 4 mittels vollautomatisierter Fahrfunktion auf einer hierfür ausgerüsteten Strecke ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird und ein Betrieb mit mindestens gleicher Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 gewährleistet ist.

(2) Vollautomatisierte Fahrfunktionen übernehmen die Fahraufgaben vollständig innerhalb des festgelegten Betriebsbereiches.

(3) Für den Einsatz vollautomatisierter Fahrfunktionen ist im Rahmen der Abnahme nach § 32 nachzuweisen, dass die Auswirkungen technischer Störungen oder Fehlhandlungen beherrscht werden und die sichere Betriebsführung jederzeit gewährleistet bleibt.“

22. Nach Artikel 22 wird der folgende Artikel 23 eingefügt:

„Artikel 23

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

(3) Artikel 19 tritt mit Wirkung vom 24. Oktober 2025 in Kraft.“

b) den Antrag auf Drucksache 21/4458 abzulehnen.

Berlin, den 24. Juni 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichterstatter

Ulrich von Zons
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Michael Donth und Ulrich von Zons

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/4099** in seiner 59. Sitzung am 26. Februar 2026 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Innenausschuss, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat, dem Verteidigungsausschuss und dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen. Dem Haushaltsausschuss wurde der Gesetzentwurf weiterhin gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

In seiner 61. Sitzung am 4. März 2026 hat der Deutsche Bundestag den Gesetzentwurf zusätzlich dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Unterrichtung durch die Bundesregierung Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes – Drucksache 21/4099 – Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf **Drucksache 21/4301** gilt nach § 77 Absatz 3 GO-BT als dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und dem Innenausschuss, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat, dem Verteidigungsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/4458** in seiner 62. Sitzung am 5. März 2026 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht Regelungen vor, die im Wesentlichen, aber nicht nur die Verkehrsinfrastruktur adressieren. In den Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen sollen das überragende öffentliche Interesse, die öffentliche Sicherheit und ein Schutzgütervorrang geregelt werden. Dadurch sollen Abwägungsentscheidungen vorgeprägt sowie besonderen Projekten der Verkehrsinfrastruktur, die militärischen Netzen dienen (verteidigungsrelevanter und verteidigungswichtiger Infrastruktur), ein Schutzgütervorrang eingeräumt werden, was behördliche Abwägungsentscheidungen erleichtern und beschleunigen soll, ohne die weitergehende Auseinandersetzung mit militärischen Belangen und Interessen zu unterbinden. Auch soll ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen werden. Weiterhin soll die Umsetzung von vielfältigen Vorgaben des Natur- und Umweltschutzes in der Praxisanwendung vereinfacht werden. Für bestimmte Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse soll für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung verankert werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflichten sollen für weitere Schienenmaßnahmen vereinfacht werden.

Mit weiteren Änderungen sollen die verfahrensrechtlichen Vorgaben für Planungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz geändert, die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes klargestellt, auch systemkritische Schifffahrtsanlagen sowie wichtige Maßnahmen des Hochwasser- und Küstenschutzes in das „überragende öf-

fentliche Interesse“ gestellt, zahlreiche Empfehlungen des Bundesrates berücksichtigt und das Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz mit dem Ziel geändert werden, den Ländern den umfassenden Einsatz von Mitteln aus dem Länderanteil des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität zu ermöglichen.

Zu b)

Die Antragsteller vertreten in ihrem Antrag die Auffassung, um die Realisierung von Infrastrukturvorhaben im Schienenbereich wirklich zu beschleunigen, müssten weitergehende Maßnahmen ergriffen werden. So seien etwa die Vorgaben für die Planungs- und Genehmigungsverfahren dahingehend zu ändern, dass für die Umsetzung kleinerer und mittlerer Maßnahmen die heute erforderlichen Wirtschaftlichkeitsnachweise und Planrechtsverfahren abgeschafft würden. Das Eisenbahn-Bundesamt müsse reformiert und dessen Richtlinien und Verordnungen auf Notwendigkeit im 21. Jahrhundert geprüft und eventuell reduziert werden. Der angekündigte Eisenbahnfonds müsse errichtet und nach dem Vorbild der Schweiz in Teilen aus Mitteln der Lkw-Maut finanziert werden. Die parlamentarische Befassung mit konkreten Aus- und Neubauvorhaben müsse zügiger erfolgen. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Schienenwegeinfrastrukturvorhaben sollten digitalisiert werden. Dafür sollten digitale Modelle der Genehmigungsentscheidung zugrunde gelegt werden. Dafür solle ein nationales Infrastrukturkataster eingerichtet werden, das alle Verkehrsträger und Leitungen erfassen solle.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 37. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)84 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Innenausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 41. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(8)3684neu (identisch mit dem Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)85) wurde vom Haushaltsausschuss angenommen. Der Haushaltsausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 27. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)84 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4301 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Verteidigungsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 30. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)84 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Verteidigungsausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜND-

NIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4301 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 39. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)84 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4301 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 in seiner 26. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)84 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in entsprechend geänderter Fassung. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4301 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 16. Sitzung am 15. April 2026 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/4099 befasst und eine Nachhaltigkeitsrelevanz festgestellt. Eine Prüfbefreiung sei nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 21(26)38-6).

Zu b)

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 21/4458 in seiner 41. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 21/4458 in seiner 39. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 21/4458 in seiner 26. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 19. Sitzung am 28. Januar 2026 beschlossen, eine öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/4099 durchzuführen. Auf Beschluss des Ausschusses gemäß § 69a Absatz 1 und 2 der Geschäftsordnung wurden die kommunalen Spitzenverbände zu der Anhörung eingeladen. Diese fand in der 25. Sitzung des Verkehrsausschusses am 16. März 2026 statt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag zur Einbeziehung in die öffentliche Anhörung eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)59), der im Wesentlichen eine Änderung des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG) betraf. Der Inhalt dieses Änderungsantrags wurde in den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 21(15)85 aufgenommen (s. u.) und ergibt sich aus Ziffer 18 der Beschlussempfehlung sowie den entsprechenden Ausführungen im Besonderen Teils des Berichts.

An der Anhörung haben folgende Auskunftspersonen teilgenommen:

- Jürgen Collée, Kapitän der Binnenschifffahrt;
- Prof. Dr. Wolfgang Ewer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Weissleder Ewer Rechtsanwälte, Kiel;
- Dr. Ruth Hadamek, Die Autobahn GmbH des Bundes, Leiterin Planungs- und Umweltrecht;
- Dr. Franziska Heß, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Partnerin, Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft, Leipzig;
- Dr. Nina Kaden, Deutsche Bahn AG, Rechtsanwältin, Leiterin Infrastrukturrecht, Umweltrecht;
- Alexander Möller, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);
- Tim-Oliver Müller, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB), Hauptgeschäftsführer;
- Dr. Klaus Ritgen, Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, Deutscher Landkreistag (DLT), Beigeordneter für Verfassung, Verwaltungsreformen, Grundsatzfragen Europarecht, Umwelt und Bauen, Ausländer- und Asylfragen sowie Veterinärwesen;
- Dr. Christiane Rohleder, Bundesvorsitzender des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD).

Jürgen Collée forderte, verkehrspolitische Maßnahmen zugunsten der verschiedenen Verkehrsträger müssten besser aufeinander abgestimmt werden. Anhand konkreter Beispiele beschrieb er die möglichen Vorteile für den Güterverkehr, die eine gut ausgebaute und funktionsfähige Wasserstraßeninfrastruktur mit sich brächten.

Prof. Dr. Wolfgang Ewer führte aus, gegen die Regelungen des Gesetzentwurfs bestünden keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Der geplante vorzeitige Maßnahmenbeginn verletze den grundrechtlichen Schutz des Artikel 19 Absatz 4 Grundgesetz nicht. Weiterhin könne der Gesetzgeber bestimmten Abwägungsbelangen ein besonderes Gewicht verleihen. Für bestimmte Infrastrukturvorhaben ein überragendes öffentliches Interesse festzulegen, sei möglich. Das führe dazu, dass in planerischen Abwägungsprozessen zu berücksichtigende andere öffentliche Interessen nur in atypischen Fällen überwiegen könnten. Die nationale Gesetzgebung schränke europarechtliche Vorgaben, etwa zum Habitatschutz, aber nicht ein. Er betonte, um die Realisierung von Infrastrukturvorhaben wirklich zu beschleunigen, müsse mehr dafür getan werden, dass das materielle Recht praktikabel umsetzbar sei. Das Verfahrensrecht sei nicht das zentrale Problem.

Dr. Ruth Hadamek bestätigte, die geplanten Neuregelungen würden sich gut in die bisherige Beschleunigungsgesetzgebung einfügen. Es sei richtig, Ersatzzahlungen als gleichwertige Kompensationsmöglichkeiten vorzusehen. Die Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen habe das höchste Beschleunigungspotential. Verfahrensverzögerungen gingen häufig auf lange Rechtschutzverfahren zurück, die dem Umweltschutz letztlich nicht dienlich seien.

Dr. Franziska Heß kritisierte, der Gesetzentwurf setze an der falschen Stelle an, um den dringend erforderlichen Infrastrukturausbau zu beschleunigen. Der Begriff des überragenden öffentlichen Interesses werde inflationär verwendet und führe zu einer Umkehrung des Regel-/Ausnahmeverhältnisses im Umwelt- und Artenschutz. Der Gesetzentwurf adressiere die tatsächlichen Ursachen für lange Verfahren nicht. Dazu müssten die Themen „Personal und Planungskapazitäten“, „Digitalisierung und zentrale Datenbereitstellung“, „Priorisierung der Vorhaben“ und „frühzeitige Beteiligung“ angegangen werden. Sie kritisierte die Gleichstellung von Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzzahlungen. Weiter betonte sie, die gesamte Beschleunigungsgesetzgebung seit Anfang der 1990er Jahre habe nicht dazu geführt, dass Vorhaben signifikant schneller realisiert würden.

Dr. Nina Kaden begrüßte die Erweiterung des Katalogs der planrechtsfreien Maßnahmen und riet dazu, die entsprechenden Vorschläge des Bundesrats zu einer Ausweitung aufzunehmen. Dass raumordnerische Belange künftig nur noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden sollten, sei richtig. Bisher sei dieses Thema zu sehr landespolitisch aufgeladen gewesen. Die geplante Widerspruchsmöglichkeit der Länder solle gestrichen werden. Es sei weiterhin richtig, die nationalen Regelungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf das europarechtlich geforderte Maß zurückzuführen. Sie plädierte weiterhin dafür, als Stichtag für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Vorhabens den Zeitpunkt der Offenlegung zu wählen. Das Vorhaben habe dann bereits eine gewisse Reife.

Alexander Möller betonte die Wichtigkeit des Gesetzgebungsvorhabens. Die Regelungen des Gesetzentwurfs würden zu einer schnelleren Umsetzung von Infrastrukturvorhaben führen. Der Gesamtzustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland rechtfertige die inflationäre Verwendung des Begriffs des überragenden öffentlichen Interesses. Er plädierte ebenfalls dafür, den Katalog planfreier Maßnahmen zu erweitern und eine Stichtagsregelung für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage einzuführen. Er begrüßte den von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Änderungsantrag zur Änderung des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG). Damit werde die Voraussetzung für eine umfassende Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geschaffen. Diese sei notwendig, um die Kommunen weiter zu stärken.

Tim-Oliver Müller begrüßte den Gesetzentwurf und betonte, wie wichtig die schnellere Realisierung von Infrastrukturvorhaben sei. Er forderte, sich auf europäischer Ebene für Verbesserungen im materiellen Recht einzusetzen. Auf nationaler Ebene müsse mehr für die Digitalisierung getan werden. „Digital only“ müsse der Standard in Planungs- und Genehmigungsverfahren werden. Er plädierte weiterhin für eine überjährige Infrastrukturfinanzierung. Dies würde bei der Bauindustrie zu mehr Berechenbarkeit und Verlässlichkeit führen.

Dr. Klaus Ritgen plädierte dafür, das Naturschutz- und das Umweltrecht zu vereinfachen. Das materielle Recht müsse entschlackt werden. Es brauche praktikable Regelungen. Weiterhin müssten die Planungs- und Genehmigungsbehörden personell besser ausgestattet und die Digitalisierung müsse weiter vorangetrieben werden. Sinnvoll seien verbindliche Vorgaben an die Planungs- und Genehmigungsbehörden zur Umsetzung von Digitalisierungsmaßnahmen.

Dr. Christiane Rohleder führte aus, die Festlegung, Verkehrsinfrastrukturvorhaben stünden im überragenden öffentlichen Interesse, sei offenkundig verfassungswidrig. Artikel 20a Grundgesetz könne nicht durch einfaches Gesetz ausgehebelt werden. Bisher müssten alle von einem Vorhaben betroffenen Interessen gegeneinander abgewogen werden, wobei grundgesetzlich abgesicherte Rechte stärker ins Gewicht fielen. Die geplante Einführung des überragenden öffentlichen Interesses würde diese Regel umkehren. Eine beschleunigte Realisierung von Infrastrukturvorhaben lasse sich eher dadurch erreichen, dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung verbindlich gemacht und die Finanzierung baureifer Vorhaben verbessert würden. Weiterhin seien Ersatzzahlungen nicht dafür geeignet, Ökosysteme zu erhalten. Dieses Instrument ermögliche keinen zeitnahen Umweltschutz. Vielmehr müsse die zuständige Behörde erst prüfen und entscheiden, in welcher Form Umweltschutzmaßnahmen mit diesem Geld umgesetzt würden.

Die vorab abgegebenen, schriftlichen Stellungnahmen der oben genannten Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksachen 21(15)58-A-I verteilt und sind auf der Internetseite des Verkehrsausschusses abrufbar. Hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird im Übrigen auf das Protokoll zur 25. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, das ebenfalls auf den Internetseiten des Verkehrsausschusses veröffentlicht wurde.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/4099, 21/4301 sowie den Antrag auf Drucksache 21/4458 in seiner 34. Sitzung am 24. Juni 2026 beraten.

Die Fraktion der AfD hat zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag mit folgendem Inhalt eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)84):

„Der Ausschluss wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/4099 mit folgenden Maßgaben anzunehmen:

1. Artikel 1 - Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - wird wie folgt geändert:

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

„§ 18f Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie

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

2. Artikel 2 - Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - wird wie folgt geändert: § 1 Absatz 3 wird gestrichen

3. Artikel 3 - Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes - bleibt unverändert

4. Artikel 4 - Änderung des Bundesfernstraßengesetzes - wird wie folgt geändert:

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

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

Nummer 18: § 17e Absatz 1 wird wie folgt geändert:

„§ 50 Absatz 1 Nr. 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 die Vorhaben Bundesfernstraßen betreffen,

1. für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird,
2. die wegen der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
3. die wegen der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. die wegen ihres sonstigen internationalen Bezuges,
5. die wegen der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe oder die wegen 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 aufgeführt sind.“

5. Artikel 5 - Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - bleibt unverändert

6. Artikel 6 - Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes - wird wie folgt geändert:

Nummer 3: Nach § 8 Absatz 1 Satz 5 wird der folgende Satz eingefügt:

„Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen, dienen der öffentlichen Sicherheit, wenn die Schifffahrtsanlage nicht gesperrt werden kann und ihr Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Gefährdung der Sicherheit bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann oder das Versagen der Schifffahrtsanlage oder ihr Ausfall die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehrlicher Relevanz unterbrechen oder maßgeblich beeinträchtigen kann.“

7. Artikel 7 - Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes - bleibt unverändert

8. Artikel 8 - Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes - bleibt unverändert

9. Artikel 9 - Änderung des Luftverkehrsgesetzes - bleibt unverändert

10. Artikel 10 - Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes - wird wie folgt geändert:

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

„(6a) Für verkehrliche Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz und für die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben, stehen Ersatzzahlungen nach Absatz 6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 Satz 3 und 4 gleichrangig zur Verfügung. Die jeweils zuständigen Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes können ihre Verpflichtung zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch Ersatzzahlung an

das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine durch diese zu bestimmende Stelle erfüllen. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit kann sich bei der Bewirtschaftung der Mittel sowie bei der Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Aufwertungsmaßnahmen Dritter bedienen. Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach der Bundeskompensationsverordnung.“

11. Artikel 11 - Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes - bleibt unverändert

12. Artikel 11a – der Gesetzentwurf wird wie folgt ergänzt:

Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

„Die Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. I S. 349) m.W.v. 1. Januar 2026 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 48 Absatz 1 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

„Planfeststellungsverfahren für den Bau von Landesstraßen“

13. Artikel 12 - Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – bleibt unverändert

14. Artikel 13 - Änderung des Raumordnungsgesetzes – bleibt unverändert

15. Artikel 14 - Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes – bleibt unverändert

16. Artikel 15 - Änderung des Personenbeförderungsgesetzes – bleibt unverändert

17. Artikel 16 - Änderung des Atomgesetzes – bleibt unverändert

18. Artikel 17 - Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – bleibt unverändert

19. Artikel 18 - Änderung der Deponieverordnung – bleibt unverändert

20. Artikel 19 – Inkrafttreten – bleibt unverändert.

Begründung

Zu Artikel 1:

Der in § 18f AEG (neu) gegebene textliche Verweis auf den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 soll klarstellen, dass sich die an den Vorhabenträger gerichtete Maßgabe, zu prüfen, ob eine Anlage für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden kann, auf solche Vorhaben beschränkt, die im Rahmen eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens zugelassen werden. Das im Gesetzentwurf der Bundesregierung in Absatz 1, 1. Halbsatz, vorgesehene Wort ‚sollen‘ soll durch das Wort ‚können‘ ersetzt werden. Eine Beibehaltung des Regierungsentwurfs wäre nicht zweckmäßig und würde lediglich unnötigen, insbesondere bürokratischen Aufwand verursachen, und somit der Zielsetzung des Gesetzentwurfs entgegenwirken.

Zu Artikel 2:

Im allgemeinen Verwaltungsrecht ist der Rechtsbegriff „überragendes öffentliches Interesse“ fester Bestandteil der Abwägungsdogmatik bei der Erteilung von Genehmigungen oder bei der Prüfung von Eingriffen. Er dient dort als Maßstab, wann ein öffentliches Interesse ein privates oder ein anderes öffentliches Interesse überwiegen darf. Erst in den letzten Jahren wurde der Begriff gesetzlich explizit festgeschrieben, bspw. in § 2 Satz 1 EEG, wonach Erneuerbare Energien in einem überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit dienen (seit 2023) oder auch durch § Abs. 1 Satz 3 Satz 1 BSWAG, das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 geändert worden ist. Der verwaltungsgerichtlich entwickelte Abwägungsmaßstab wird dadurch durch den Gesetzgeber vorgegeben. Dadurch erhalten Vorhaben bei gerichtlichen Abwägungen ein deutlich höheres Gewicht.

Durch eine seitens des Gesetzgebers gesetzlich festgelegte Abwägungsentscheidung wird die verfassungsrechtlich gebotene Einzelfallabwägung entwertet und somit ein zentrales Strukturprinzip des Grundgesetzes verletzt. Die Norm eines „überragenden öffentlichen Interesses“ bewirkt nicht lediglich eine gewichtige Zielvorgabe, sondern eine systematische Vorrangentscheidung, die in der praktischen Anwendung Abwägung durch Ergebnis ersetzen würde (vgl. Boehme-Neßler, Rechtsgutachten zur Vereinbarkeit von § 2 EEG mit Verfassungs- und Unionsrecht, <https://www.vernunftkraft-niedersachsen.de/rechtsgutachten/>). Der § 1 Absatz 3 BSWAG ist deshalb zu streichen.

Zu Artikel 4:

Die Änderung des § 3 Absatz 1 FStrG des Entwurfs sieht vor, dass auch Brücken im Zuge von Bundesautobahnen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut und unterhalten werden sollen, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. Radverkehr auf Bundesautobahnen widerspricht der Definition von Autobahnen als Fernstraßen, die dem überregionalen Verkehr dienen und speziell für Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 60 km/h ausgelegt sind. Dies ist bei Fahrrädern in der Regel nicht der Fall. Der Gesetzentwurf ist deshalb zu ändern.

Durch Änderung des § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes wird der Kreis der Vorhaben von denen, die wegen der Herstellung der Deutschen Einheit in der Anlage aufgeführt sind, auf alle Vorhaben, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird, ausgeweitet, ohne dass es einer zusätzlichen Aufnahme in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG bedürfte. Alle Vorhaben, für die nach der Anlage zu § 1 Absatz 2 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) vordringlicher Bedarf festgestellt wird, fallen in die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts, sowie die in den Nummern 1 bis 5 genannten Vorhaben. Die Vorhaben zur Herstellung der deutschen Einheit sind unter § 17e Absatz 1 subsumiert, soweit die Vorhaben Bundesfernstraßen betreffen, für die nach dem Fernstraßen-ausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt wird.

Zu Artikel 6:

Der Begriff „überragendes öffentliches Interesse“ wurde gestrichen. Dies wird in der Begründung zu Artikel 2 erläutert.

Zu Artikel 10:

Die Streichung von § 15 Absatz 6a Satz 2 des Gesetzentwurfs erfolgt, weil der Begriff „überragendes öffentliches Interesse“ in den genannten Normen eine gesetzlich festgelegte Abwägungsentscheidung bewirkt und damit die verfassungsrechtlich gebotene Einzelfallabwägung entwertet. Es wird auf die Begründung zu Artikel 2 verwiesen.

Zu Artikel 11a:

Die Änderung des § 17e Absatz 1 FStrG erfordert eine Anpassung der Verwaltungsgerichtsordnung. Da eine Änderung der VwGO thematisch zu Artikel 11 - Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes – gehört, wird der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 21/4099 um einen Artikel 11a (neu) ergänzt.“

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 21(15)85).

In der Beratung erläuterte die **Fraktion der CDU/CDU** zum Gesetzentwurf, das umfassende Gesetzespaket adressiere zahlreiche Themen im Zusammenhang mit den Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben.

Sie widersprach der Kritik, die Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses für bestimmte Infrastrukturvorhaben werde das Abwägungsergebnis im Planungsverfahren vorwegnehmen. Das sei unzutreffend. Vielmehr könne dadurch die Bedeutung des Vorhabens bei behördlichen und gerichtlichen Abwägungsentscheidungen stärker gewichtet werden. Das führe zur Beschleunigung von Planungsverfahren für diese Infrastrukturvorhaben. Abwägungsentscheidungen müssten gleichwohl getroffen werden. Denkbar seien auch Abwägungsentscheidungen, bei denen sich Vorhaben gegenüberständen, für die beide das überragende öffentliche Interesse festgestellt worden sei.

Eine allumfassende und ausschließliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts würde zwar Klageverfahren beschleunigen, nicht aber Planungs- und Genehmigungsverfahren. Außerdem würde eine derartige Regelung zur Überlastung des Bundesverwaltungsgerichts führen, was die Verfahrensdauern verlängern würde.

Umweltstandards würden durch den vorgelegten Gesetzentwurf nicht abgebaut, da keine Grenzwerte abgesenkt würden. Es solle künftig lediglich anders priorisiert und gewichtet werden. Auch Ausgleichsmaßnahmen müssten weiter vorgenommen werden. Diese würden künftig vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit koordiniert.

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN führte sie aus, das Ziel des Antrags sei richtig. Schieneninfrastrukturvorhaben müssten schneller geplant, genehmigt und gebaut werden. Eine leistungsfähige Schiene sei für die Mobilität von Wirtschaft und Menschen sowie für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands zentral. An vielen Stellen sei der Antrag jedoch zu pauschal. Es sei nur sinnvoll, Planungsverfahren für Vorhaben durchzuführen, bei denen nicht die Gefahr drohe, dass sie aufgrund knapper Kapazitäten nicht realisiert würden. Weiterhin sei die Kritik an überholten und überkomplexen Regelwerken zwar berechtigt, aber dafür sei nicht allein das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich. Da stünden alle Beteiligten in der Verantwortung.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, sie teile die Diagnose der Bundesregierung. Die Verkehrsinfrastruktur sei marode. Überlange Verfahren verzögerten dringend nötige Sanierungen. Schnellere, schlankere und weniger bürokratische Verfahren seien richtig und überfällig. Den Teilen des Gesetzentwurfs, die zu echter Beschleunigung führen könnten, könnte sie zustimmen. Das treffe etwa auf die Konzentration der gerichtlichen Zuständigkeit beim Bundesverwaltungsgericht zu, die sie auf alle Vorhaben ausweiten wolle, für die ein Vordringlicher Bedarf bestehe. Ihr eigener Änderungsantrag verdeutliche, dass sie nur da eingreifen wolle, wo es geboten sei. Das Kernstück des Gesetzentwurfs, für bestimmte Vorhaben pauschal festzulegen, dass sie im überragenden öffentlichen Interesse stünden, lehne sie aber ab. Das sei verfassungsrechtlich höchst bedenklich. Die Festlegung nehme das Ergebnis der Abwägung gesetzlich vorweg und entwerte die grundgesetzlich gebotene Einzelfallabwägung. Sie wolle diese Festlegung daher konsequent aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, dem Bundeswasserstraßengesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz streichen. Sie kritisierte den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, der darauf abziele, den Anwendungsbereich dieses verfassungsrechtlich fragwürdigen Pauschalvorrangs auf Flughäfen, Häfen und den Hochwasserschutz auszuweiten, was die juristische Angriffsfläche des Gesetzentwurfs vergrößere.

Sie lehne weiterhin die geplante Pflicht ab, an Autobahnbrücken Radwege ausbauen zu müssen. Das treibe nur die Kosten. Mit ihrem Änderungsantrag ersetze sie die Pflicht zu prüfen, ob Bahnanlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien genutzt werden könnten, durch eine „Kann-Regelung“. Eine starre Vorgabe würde nur neue Bürokratie schaffen und dem Beschleunigungsziel entgegenarbeiten.

Die **Fraktion der SPD** betonte, der Gesetzentwurf enthalte zahlreiche Regelungen, die zur Beschleunigung von Planungsverfahren führen würden. Der vorgelegte Änderungsantrag nehme viele Anregungen des Bundesrates auf, die auf Anregungen aus der Praxis zurückgingen. Sie sei mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Es sei sinnvoll, alle Verkehrsträger gleichrangig zu behandeln.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** gab an, auch der vorgelegte Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD ändere nichts an ihrer Kritik an dem Gesetzentwurf der Bundesregierung. Der Aufbau eines funktionierenden und klimafreundlichen Verkehrssystems, insbesondere in Zeiten akuter Krisen, erfordere klare Prioritäten. Was Ressourcen und juristische Instrumente angehe, müssten die wirklich notwendigen Infrastrukturvorhaben, d. h. die Schienenwegeinfrastruktur sowie beim Verkehrsträger Straße der Erhalt, priorisiert werden. Der Gesetzentwurf weite im Gegensatz dazu das Instrument des überragenden öffentlichen Interesses auf fast alle Verkehrsinfrastrukturvorhaben aus. Dadurch würden die Belange der Natur systematisch schlechtergestellt.

Der Gesetzentwurf forcire die schnelle Umsetzung von klimaschädlichen und naturzerstörenden Ausbauprojekten von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, während zu wenig im Hinblick auf den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur unternommen werde. Der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Änderungsantrag sehe vor, den vierstreifigen Ausbau von Bundesstraßen und den Bau und Ausbau eines Flughafens in das überragende öffentliche Interesse zu stellen.

Mit der sog. Eingriffsregelung werde gleichzeitig eine zentrale Vorgabe des Naturschutzes in Deutschland abgeschafft. Nach Auffassung von Expertinnen und Experten würden in der Folge keine wertvollen Ausgleichsflächen mehr geschaffen und Verkehrsprojekte von vornherein größer dimensioniert, als es erforderlich wäre, da es leichter sei, Ersatzgeld zu zahlen, als ortsnahe Ausgleichsflächen zu schaffen. Der Gesetzentwurf gehe an den eigentlichen Bedarfen in der Verkehrspolitik vorbei und sei für Natur und Zivilgesellschaft katastrophal. Für die Bera-

tung im Plenum des Deutschen Bundestages kündigt sie einen Antrag an, der zeigen werde, dass es nicht schwierig sei, Infrastrukturausbau und den Schutz der Natur in Einklang zu bringen.

Die **Fraktion Die Linke** betonte, sie teile das Ziel der einfacheren und schnelleren Planung von Infrastrukturvorhaben. Allerdings adressiere der Gesetzentwurf die eigentlichen Probleme nicht. Vielmehr ziele er darauf, die Verfahrensbeteiligung zu erschweren sowie das Treffen von Abwägungsentscheidungen gegen den Naturschutz und andere Belange, wie den Schutz der Wasserversorgung, zu erleichtern. Eingriffe in die Natur müssten nicht mehr ausgeglichen werden. Der Kern des Gesetzes sei es, für eine Vielzahl von Infrastrukturvorhaben festzustellen, dass für sie ein überragendes öffentliches Interesse bestehe, was die Frage aufwerfe, für welche Vorhaben diese Feststellung nicht gelte. Sie kritisierte, dass der Naturschutz damit vernachlässigt werde. Sie rechne damit, dass sich das Bundesverfassungsgericht mit der Frage der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes beschäftigen werde. In der öffentlichen Anhörung habe etwa der von der Fraktion der CDU/CSU benannte Sachverständige zugeben müssen, dass das überragende öffentliche Interesse von Autobahnrastranlagen nicht gerechtfertigt werden könne.

Die Gründe für die langen Zeiträume bis zur Realisierung von Infrastrukturvorhaben lägen in fehlenden Finanzmitteln und fehlendem Personal. Die Vorbereitung der Antragsunterlagen sowie die behördlichen Entscheidungen nach der Beteiligung dauerten am längsten. Grund dafür sei die gestiegene Komplexität der Entscheidungen. Bei schlechter personeller und digitaler Ausstattung der Behörden und Gerichte fehlten Umweltdaten und Bewertungsstandards. Sie forderte, besser in Personal zu investieren, anstatt Umweltstandards abzubauen, was nicht zu einer Beschleunigung führen werde.

Mit der Gleichstellung von Ersatzgeld und Realkompensation werde ein moderner „Ablasshandel“ eingeführt. Der Gesetzentwurf aus dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Umsetzung der Verwendung der Ersatzgeldzahlungen werde noch auf sich warten lassen. Am Ende werde damit dem Umweltschutz geschadet. Das sei ein großer Fehler.

Der Änderungsantrag führe im Ergebnis nicht zu einer anderen Bewertung.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der AfD zum Gesetzentwurf auf Ausschussdrucksache 21(15)84 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zum Gesetzentwurf auf Ausschussdrucksache 21(15)85 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)85 anzunehmen.

Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4301 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/4458.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen des Gesetzentwurfs

Zu Nummer 1 (Artikel 1 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 6 AEG)

Die Änderung dient der gesetzlichen Klarstellung der Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes im Bereich des Umweltrechts. Hierfür soll die bereits bestehende Verwaltungspraxis zum Vollzug umweltrechtlicher Vorschriften durch eine abschließende Aufgaben- und Zuständigkeitsbeschreibung gesetzlich festgeschrieben werden. Andere Zuständigkeiten als solche, die nun aufgeführt werden, nimmt das Eisenbahn-Bundesamt bereits zum

jetzigen Zeitpunkt nicht über § 4 Absatz 6 AEG, sondern aufgrund anderer Vorschriften des AEG oder Zuweisungen in sonstigen Fachgesetzen wahr (z. B. § 54b IfSG oder § 5 Absatz 2 Satz 1 der 16. BImSchV oder § 59 Absatz 3 ERegG i. V. m. § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG). Diese Zuständigkeiten bleiben unberührt. Eine Aufgabenverlagerung auf die Länder ist mit der klarstellenden Regelung nicht verbunden.

Die gesetzliche Anpassung ist erforderlich, da die in der Verwaltungspraxis der vergangenen Jahre etablierte Zuständigkeitsverteilung zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Landesbehörden bislang nicht explizit gesetzlich abgebildet worden ist und die bisherige Ausgestaltung des § 4 Absatz 6 als Generalklausel daher immer wieder zu Auslegungsschwierigkeiten hinsichtlich des Inhalts und der Reichweite der Vorschrift und damit einhergehend zu erheblichem Abstimmungsbedarf im Einzelfall zwischen Eisenbahn-Bundesamt, Landesbehörden und Vorhabenträgern führte.

Die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Landesbehörden hat sich anlässlich der Föderalismusreform I im Jahr 2006 im Bereich des Umweltrechts erheblich geändert. Der Wegfall der Rahmengesetzgebungskompetenz und die Überführung des Wasserrechts und des Rechts des Naturschutzes und der Landespflege in eine konkurrierende Gesetzgebung des Bundes führte dazu, dass der Bund durch die Neuordnung des Wasserrechts und des Naturschutzrechts zum 1.3.2010 vollziehbares Bundesrecht geschaffen hat. Inwieweit das Eisenbahn-Bundesamt für den Vollzug dieses neu geschaffenen Bundesrechts zuständig ist, bestimmte die bisherige Regelung des § 4 Absatz 6 nicht.

In jüngster Vergangenheit gab es zunehmend Abstimmungsbedarf zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Landesbehörden zur Abgrenzung ihrer Zuständigkeiten im Einzelfall. Dieser führte zu erheblichen Verzögerungen. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch den Wegfall des Planfeststellungserfordernisses für bestimmte Vorhabentypen im Zuge der Bestrebungen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung von Eisenbahninfrastrukturvorhaben wie im Fall des Wiederaufbaus nach Naturkatastrophen gemäß § 18 Absatz 1 Satz 5 AEG. Entfällt die mit der Planfeststellung verbundene Konzentrationswirkung nach § 18 AEG, müssen dennoch die fachgesetzlich erforderlichen Einzelgenehmigungen, wie z. B. wasserrechtliche Erlaubnisse oder naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigungen, eingeholt werden. Die Zuständigkeit für diese Verfahren muss zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt einerseits und den Landesbehörden andererseits abgegrenzt werden.

Die mit der Änderung zu § 4 Absatz 6 vorgesehene explizite gesetzliche Festschreibung von Zuständigkeiten soll die Umsetzung von Eisenbahnvorhaben, auch zur Unterhaltung und Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur, beschleunigen und damit auch dem übergeordneten politischen Ziel dienen, den Verkehrsträger Schiene insgesamt zu stärken. Besondere Relevanz entfaltet das Bedürfnis der Beschleunigung von Verfahren beispielsweise bei den Korridorsanierungen, die im Wesentlichen als 1:1-Erneuerung und Instandhaltung von der Problematik der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen den Behörden betroffen sind.

Indem es bislang an einer expliziten gesetzlichen Abbildung der Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes im Umweltbereich in Abgrenzung zu den Zuständigkeiten der Landesbehörden fehlte, soll die Änderung zu mehr Rechtssicherheit führen.

Die enumerativ aufgeführten Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bilden die etablierte Verwaltungspraxis für die einzelnen Bereiche des Umweltrechts ab. Eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die jeweils aufgeführten Aufgabenbereiche setzt stets voraus, dass es sich um einen Sachverhalt handelt, bei dem es um die Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes geht. Nur insoweit werden entsprechende Aufgaben aus den genannten Gesetzen und darauf beruhenden Rechtsverordnungen für das Eisenbahn-Bundesamt begründet.

Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes ergeben sich aus § 4 Absatz 6 nur für den Vollzug umweltrechtlicher Vorschriften aus dem Wasserrecht, dem Immissionsschutzrecht und dem Pflanzenschutzrecht: Für den Bereich des Immissionsschutzrechts und des Pflanzenschutzrechts bestand bereits vor der Föderalismusreform eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Ein vollziehbares Bundesrecht war bereits vorhanden und der Vollzug durch das Eisenbahn-Bundesamt entspricht der bereits seit langem etablierten Verwaltungspraxis.

Unter Nummer 1 werden die Aufgaben des Eisenbahn-Bundessamtes beschrieben, die sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen ergeben. Hierunter fallen insbesondere die Aufgaben aus dem 2. Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Hierzu zählen die Genehmigung und Überwachung von genehmigungsbedürftigen Anlagen und von Betriebsbereichen sowie die Überwachung nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen. Im Rahmen dieser Aufgabenwahrnehmung fällt auch die Ermittlung von Emis-

sionen und Immissionen sowie die Durchführung von sicherheitstechnischen Prüfungen mit Ausnahme der Bekanntgabe von Stellen und Sachverständigen nach § 29b BImSchG in den Aufgaben- und Zuständigkeitsbereich des EBA. Die vom Eisenbahn-Bundesamt zu vollziehenden, auf dem Bundes-Immissionsschutzgesetz beruhenden Rechtsverordnungen umfassen die 1., 2., 4., 5., 7., 9., 11.-13., 16., 17., 20., 21., 24.-26., 30., 31., 42.-44. sowie die 45. BImSchV. Die Zuständigkeit für den Vollzug der einzelnen Verordnungen zum Bundes-Immissionsschutzgesetz folgt aus den unter Nummer 1 Buchstabe a) bis e) genannten Aufgaben. Eine Zuständigkeit des EBA für die Marktüberwachung und gebietsbezogenen Immissionsschutz wird über § 4 Absatz 6 AEG nicht begründet.

Im Wasserrecht ist mit Einführung des novellierten WHG zum 1. März 2010 nach der Föderalismusreform I die Zuständigkeit mit materiellem vollziehbarem Bundesrecht unterlegt worden. Bereits mit der letzten Änderung des § 4 Absatz 6 AEG im Jahr 2023 wurden offene Zuständigkeitsfragen und Fragen des wasserrechtlichen Verfahrens zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Wasserbehörden der Länder geklärt und gesetzlich geregelt, die dort getroffenen Zuständigkeitsverteilung wird durch die Aufzählung in Nummer 2 der Vorschrift inhaltlich beibehalten. Da die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) eigenständige Tatbestände enthält, die sich nicht als Aufgabenerfüllung im Sinne der Nummer 2 Buchstaben a) bis h) beschreiben lassen und nicht an die dort aufgeführten Aufgaben anknüpfen, war die AwSV gesondert aufzuführen. Zu nennen sei hier beispielsweise § 16 AwSV. Einigkeit besteht mit den Ländern, dass die Zuständigkeit für die Erteilung von Befreiungen in Wasserschutzgebieten bei den Ländern liegt. § 52 WHG enthält zwar eine bundesrechtliche Regelung zu Befreiungen in Wasserschutzgebieten, die aber ohne die konkreten Ge- und Verbote der jeweiligen landesrechtlichen Wasserschutzgebietsverordnung inhaltsleer ist. Gegenstand der Prüfung im Rahmen der Erteilung der Befreiung ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit der landesrechtlichen Rechtsverordnung. Im Rahmen des § 4 Absatz 6 AEG besteht kein Bedürfnis, dem EBA die Entscheidungsbefugnis über Durchleitungsrechte und Gestattungspflichten im Sinne der §§ 91ff WHG zuzuweisen. Sofern der Vorhabenträger auf Grundstücke Dritter zugreifen muss und eine einvernehmliche Einigung nicht erreicht werden kann, können notwendige Entscheidungen mit Rechtswirkungen gegenüber Dritten im Wege eines Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG erreicht werden.

Nummer 3 regelt die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes im Bereich des Pflanzenschutzgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen. Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt insbesondere Ausnahmegenehmigungen für die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln im Rahmen der chemischen Vegetationskontrolle. Zu den vom Eisenbahn-Bundesamt zu vollziehenden Rechtsverordnungen gehören in diesem Bereich die Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung, die Pflanzenschutz-Geräteverordnung und die Pflanzenschutz-Sachkundeverordnung.

In Nummer 4 wird außerdem klargestellt, dass dem Eisenbahn-Bundesamt auch Überwachungen und die Anordnungen von Maßnahmen nach dem Umweltschadensgesetz obliegen, soweit der Schaden durch eine Tätigkeit verursacht wurde, für die auf der Grundlage, der unter Nummer 1 bis 34 genannten Zuständigkeiten eine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt zu erteilen ist. Sonstige Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes zum Vollzug des USchadG bleiben unberührt.

Das Eisenbahn-Bundesamt vollzieht nach langjähriger Verwaltungspraxis keine Vorschriften des Naturschutzrechts, das nach der Novelle des BNatSchG die Zuständigkeit für den Vollzug den Landesbehörden zuweist. Das Eisenbahn-Bundesamt vollzieht auch keine Vorschriften des Abfallrechts- und des Bodenschutzrechts, weshalb dieses nicht von der enumerativen Aufzählung umfasst sind. Die Abgrenzung zu den Landesbehörden ist für diese Bereiche des Umweltrechts sachgerecht, da die Landesbehörden die für die Aufgabenwahrnehmung notwendige Vor-Ort-Kennntnis haben und mit einer Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für diese Bereiche Vollzugsprobleme einhergehen könnten. So gäbe es unlösbare Vollzugsschwierigkeiten für die Fälle, in denen sich eine schädliche Bodenveränderung über die Betriebsanlage hinaus auf benachbarte Grundstücke ausgebreitet hat, da das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Vollzugs nur einen bestimmten Adressatenkreis, nämlich Eisenbahnen des Bundes, heranziehen könnte. Klarstellend sei für den Bereich des Bodenschutzes erwähnt, dass das EBA wie bisher Gefahrenabwehranordnungen zur Verhinderung von schädlichen Bodenveränderungen, die aus dem Eisenbahnbetrieb resultieren, bereits auf der Grundlage eisenbahnrechtlicher Vorschriften (vgl. § 5a Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 AEG) erlassen kann. Die Landesbehörden hingegen sind für alle bodenschutzrechtlichen Anordnungen zuständig.

Die neue Systematik der Vorschrift regelt die Aufgaben und Zuständigkeiten mittels einer übergeordneten beschreibenden Aufzählung. So obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt beispielsweise die Genehmigung und Überwachung genehmigungsbedürftiger Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder die Erteilung von Er-

laubnissen und Bewilligungen für die Gewässerbenutzung. Dabei sind die Aufgaben- und Zuständigkeitszuweisungen so zu verstehen, dass mit dieser Zuweisung dem Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls auch sämtliche im Sachzusammenhang mit der zugewiesenen Zuständigkeit stehenden weiterer (Teil-)Aufgaben obliegen sollen. Dazu gehören beispielsweise andere behördliche Entscheidungen im Vorfeld, im Laufe und im Nachgang eines Genehmigungsverfahrens, z. B. auch die Vollzugskontrolle. Ebenso dazu gehören auch etwaige im Rahmen der Überwachungstätigkeit zu treffende Anordnungen sowie Pflichten, die für die zuständigen Behörde gesetzlich begründet werden (z. B. Berichts- und Veröffentlichungspflichten). So umfasst die Aufgabe der Genehmigung und Überwachung genehmigungsbedürftiger Anlagen beispielsweise auch die Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 8a BImSchG, die Entgegennahme von Anzeigen nach § 15 BImSchG sowie die Anordnung der Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten nach § 53 BImSchG. Mit der Zuständigkeit zur Erteilung von Erlaubnissen und Bewilligungen zur Gewässerbenutzung stehen beispielsweise die Vorschriften über die Zulassung des vorzeitigen Baubeginns nach § 17 WHG sowie über den Widerruf nach § 18 WHG im Sachzusammenhang und obliegen damit ebenfalls dem Eisenbahn-Bundesamt. Bei der Auslegung des Sachzusammenhangs ist stets zu berücksichtigen, dass die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes einen Sachverhalt voraussetzt, bei dem es um die Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes geht. So ist beispielsweise die Anerkennung von Sachverständigenorganisationen nach § 52 AwSV nicht im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes, weil es keine besonderen Anerkennungen von entsprechenden Sachverständigen für Eisenbahnbetriebsanlagen gibt.

Zu Buchstabe b (§ 4b Absatz 1 AEG)

Derzeit sind nur personenbezogene Anerkennungen von Prüfsachverständigen möglich. Eine firmenbezogene EBA-Anerkennung von Sachverständigenorganisationen ist demgegenüber nicht zulässig. Gleichzeitig besteht im Bereich der Signaltechnik, Telekommunikation, Elektrotechnik (STE) ein Mangel an Prüfsachverständigen. Die firmenbezogene Anerkennung auch von Prüforganisationen zusätzlich zur personenbezogenen Anerkennung soll unter anderem diesem Mangel begegnen. Sie ermöglicht insbesondere einen flexibleren Einsatz von Prüfsachverständigen sowie eine Haftungsübernahme durch die Sachverständigenorganisation. Darüber hinaus können auch die nationalen Plan- und Abnahmeprüfungen und die europäischen Inbetriebnahmeverfahren (Prüfung auf sog. TSI-Konformität) besser miteinander verzahnt werden, um personalintensive Doppelprüfungen bei STE-Projekten zu vermeiden.

Zu Buchstabe c (§ 5 Absatz 1h AEG)

Folgeänderungen zu der Änderung von § 4b.

Zu Buchstabe d (§ 17 AEG)

Die Ergänzung in § 17 Absatz 2 AEG übernimmt eine Empfehlung des Bundesrates. Es wird dadurch klargestellt, dass die Duldungspflicht im Einzelfall durch eine Anordnung konkretisiert werden muss. Auf Antrag des Vorhabenträgers ist diese Anordnung – als ein Verwaltungsakt – von der für das Planfeststellungsverfahren zuständigen Behörde zu erlassen.

Der neue § 17 Absatz 4 AEG schließt die aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen gegen Duldungsanordnungen aus, um Verzögerungen bei der Durchführung notwendiger Vorarbeiten zu vermeiden. Der effektive Rechtsschutz bleibt durch die Möglichkeit eines Antrags nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung gewahrt. Der Ausschluss des Vorverfahrens ermöglicht eine unmittelbare gerichtliche Klärung bei zeitkritischen Vorarbeiten. Effektiver Rechtsschutz bleibt durch die direkte Anrufung der Verwaltungsgerichte gewahrt.

Zu Buchstabe e (§ 17a AEG)

§ 17a wird an die bundeseinheitliche Regelung des § 73d des Verwaltungsverfahrensgesetzes angepasst. Die dort nunmehr umfassend geregelte Beauftragung Dritter macht eine eigenständige Verfahrensregelung im Bundeswasserstraßengesetz entbehrlich. Beibehalten wird jedoch die bislang geltende Kostenzuweisung, wonach der Träger des Vorhabens die Kosten für die Beauftragung eines Dritten trägt. Die Kostentragung knüpft dabei – wie bislang – an eine Beauftragung auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Trägers des Vorhabens an.

Zu Buchstabe f (§ 18 Absatz 1 Satz 5 AEG)

Mit der Ergänzung des § 18 Absatz 1 Satz 5 wird sichergestellt, dass die Erneuerung von Eisenbahnbetriebsanlagen wie bereits im Fall einer Naturkatastrophe auch in Folge eines Extremwetterereignisses trotz eines wesentlich

geänderten Grund- und Aufrisses planrechtsfrei möglich ist, wenn dies aus Gründen der Resilienz geboten ist. Der Deutsche Wetterdienst versteht unter einem Extremwetterereignis ein Ereignis, das an einem bestimmten Ort und zu einer bestimmten Jahreszeit selten, d. h. außergewöhnlich, ist und in Verbindung zur globalen Erwärmung gesehen wird. Als Extremwetterereignisse gelten insbesondere Dauer- oder Starkregenereignisse, Stürme sowie Sturmfluten und langanhaltende Hitzeereignisse verbunden mit extremer Trockenheit.

Zu Buchstabe g (§ 18 Absatz 1a AEG)

Mit den Anpassungen wird das Instrument der Planrechtsfreiheit, das mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz 2020 über § 18 Absatz 1a zusätzlich zu bereits bestehenden vereinfachten Verfahren wie dem Planverzicht eingeführt wurde, gestärkt. Die Ausweitung des Maßnahmenkatalogs erfolgt vor dem Hintergrund der bisherigen praktischen Erfahrungen mit der Norm. Sie soll insbesondere sicherstellen, dass die einzelnen Maßnahmen passgenau auf die Praxis zugeschnitten sind bzw. zugeschnitten werden können. Zugleich sollen die neuen, teilweise bewusst weiter gewählten Formulierungen verhindern, dass die Anwendung der jeweiligen Ziffern aufgrund technischer Fortentwicklung und daraus resultierender anderer Infrastrukturbezeichnungen leerläuft oder daran scheitert, dass mit der Maßnahme zwingende Anpassungen an sonstigen Eisenbahninfrastrukturanlagen verbunden sind. Die vorgenommenen Anpassungen sind im Lichte der Intention des Gesetzgebers von 2020 zu verstehen: Das Instrument der Planrechtsfreiheit nach § 18 Absatz 1a ist grundsätzlich für klein-räumige Maßnahmen von geringer Komplexität geeignet, die aufgrund fehlender oder geringer Betroffenheiten keines umfassenden Planrechtsverfahrens und konzentrierter Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedürfen. Angesichts dessen eignet sich das Instrument insbesondere für Baumaßnahmen, die auf bahneigener und durch Bahninfrastruktur bereits vorgeprägter Fläche durchgeführt werden. Für komplexere Verfahren ist das koordinierte Planfeststellungsverfahren vorzugswürdig. Die Beurteilung, ob sich das jeweilige Vorhaben für die Planrechtsfreiheit eignet, obliegt der Vorhabenträgerin. Soweit durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt werden, kann sie gemäß § 18 Absatz 1a Satz 5 AEG die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragen.

Zu Ziffer 1:

Die Anpassung der Ziffer 1 soll sicherstellen, dass neben der Oberleitung und Stromschienen auch alle sonstigen elektrischen Anlagen an einer Strecke, wie z. B. Schaltanlagen, Umspannwerke oder Ladestationen für batteriebetriebene Eisenbahnfahrzeuge von der Regelung umfasst sind.

Zu Ziffer 2:

Die allgemeine Formulierung unter Verzicht auf den konkreten Hinweis auf die ERTMS-Ausstattung soll verdeutlichen, dass die Ziffer für sämtliche Digitalisierungsmaßnahmen herangezogen werden kann. So sind insbesondere auch die Ausstattung mit ESTW-A, ESTW-Z, TSO oder BSO darunter zu subsumieren. Darüber hinaus sind auch sonstige bauliche Maßnahmen davon erfasst, soweit sie aufgrund der jeweiligen Digitalisierungsmaßnahme erforderlich sind. Dies gilt insbesondere für notwendige Anpassungen von Bahnübergängen und Bahnsteigen, die mit der Digitalisierungsmaßnahme einhergehen.

Zu Ziffer 3:

Die Anpassung der Ziffer 3 soll sicherstellen, dass auch Maßnahmen an sonstigen Anlagen, die zwingend mit der Anpassung von Bahnsteigen verbunden sind, von der Regelung umfasst sind. Neben der Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen gilt dies insbesondere auch für notwendige bauliche Anpassungen von Zuwegungen einschließlich Personenunter- oder-überführungen in den Personenverkehrsstationen.

Zu Ziffer 4:

Die Anpassung von Ziffer 4 hebt die bisherige ausschließliche Geltung der Regelung für die Lärmsanierung auf. Es erscheint sachgerecht, die Planrechtsfreiheit einer Lärmschutzmaßnahme unabhängig davon zu ermöglichen, ob es sich um eine der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung handelt. Der Klarstellung halber wird auch die Änderung von Lärmschutzwänden aufgenommen.

Zu Ziffer 5:

Unverändert zum Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Zu Ziffer 6:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur.

Zu Ziffer 7:

Unverändert zum Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Zu Ziffer 8:

Die Anpassung entspricht dem Verwaltungsvollzug des Eisenbahn-Bundesamtes entsprechend der Regelliste (vgl. Nummer 5.1.) und dient deshalb der Klarstellung.

Zu Ziffer 9:

Unverändert zum Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Zu Ziffer 10:

Ein erheblicher Teil des Netzes erfordert die Errichtung neuer Leit- und Sicherungstechnik (LST) im Sinne eines Lückenschlusses zwischen bestehenden Altanlagen, die in elektronischer aber nicht in digitaler Stellwerkstechnik erneuert werden sollen. Da die Ziffer zwei nur Maßnahmen im Zusammenhang mit der Digitalisierung der LST erfasst, wird eine eigene Ziffer geschaffen. Im Gegensatz zu anderen Ziffern werden hier keine weiteren ggfs. erforderlichen Baumaßnahmen ermöglicht, da in diesen Fällen von einer zu komplexen Maßnahme auszugehen ist (siehe auch BT-Drs. 19/22139, S. 22.).

Zu Ziffer 11:

Die Ziffer ermöglicht die planrechtsfreie Errichtung von Kreuzungsgleisen, Überholgleisen und Rangiergleisen, inklusive dadurch notwendiger, räumlich begrenzter baulicher Anpassungen an sonstigen Eisenbahnbetriebsanlagen. Die neue Regelung erscheint sachgerecht, da solche Maßnahmen häufig auf Flächen vorgenommen werden, auf denen sich ehemalige, inzwischen stillgelegte Eisenbahninfrastruktur befindet. Sonstige bauliche Anpassungen i. S. v. Nummer 11 umfassen nur dadurch zwingend notwendige Anpassungsarbeiten und keinen darüber hinaus gehenden Rückbau. Die Betriebspflicht für bestehende Eisenbahninfrastruktur bis zu einer Stilllegung gemäß § 11 AEG ist zu beachten.

Zu Satz 2 ff.:

Der neue Satz § 18 Absatz 1a Satz 2 stellt klar, dass geringfügige und durch die jeweiligen Einzelmaßnahmen in Ziffer 1 – 11 bedingte Gleislageanpassungen von bis zu 3 m (Gleislage) bzw. 0,5 m (Gradienten) von der Maßnahme als mit umfasst gelten. Satz 3 stellt die Beurteilung dessen, ob für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen bauliche Anpassungen an sonstigen Eisenbahnbetriebsanlagen erforderlich sind, in die Verantwortung des Vorhabenträgers. Dies ist sachgerecht, da die Planfeststellungsbehörde für die planrechtsfreien Einzelmaßnahmen nicht zuständig ist. Pflichten nach § 11 AEG bleiben auch dann unberührt, wenn für Einzelmaßnahmen und dadurch notwendige bauliche Anpassungen nach § 18 Absatz 1a Satz 1 Planrechtsfreiheit besteht. Darüber Satz hinaus erfolgt in Satz 3 eine klarstellende Ergänzung, dass für Baustelleneinrichtungsf lächen kein eigenständiges Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist.

Zu Buchstabe h (§ 18 Absatz 1b neu AEG)

Durch den neuen Absatz 1b wird sichergestellt, dass auch planrechtsfrei errichtete Betriebsanlagen mit ihrer tatsächlichen Inbetriebnahme der Fachplanungshoheit (§ 23 AEG) unterliegen und auf sie § 38 BauGB mit der Maßgabe Anwendung findet, dass die Gemeinde nicht zu beteiligen ist. Die Regelung soll spätere Konflikte mit kommunalen Bauplanungen verhindern. Sie schafft Rechtsklarheit für Infrastrukturbetreiber und Behörden und dient insofern der Planungsbeschleunigung.

Zu Buchstabe i (§ 18 Absatz 2 AEG)

Die Änderung in § 18 Absatz 2 AEG wird die eine Empfehlung des Bundesrates aufgegriffen. Der Begriff der „anliegenden Gemeinden“ wird jeweils durch „betroffenen Gemeinden“ ersetzt, da es sich bei „anliegenden Gemeinden“ um einen dem Planungsrecht fernliegenden Ausdruck handelt, während „betroffene Gemeinden“ den rechtlich relevanten Kreis einschließt. Die Ergänzung um das Plangenehmigungsverfahren entspricht ebenfalls einer Empfehlung des Bundesrates und dient der Erweiterung des Anwendungsbereichs der Regelung.

Zu Buchstabe j (§ 18a AEG)

Die Regelung zu den informellen Beteiligungsformaten wird entsprechend der Empfehlung des Bundesrates in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt; Absatz 3 ist daher aufzuheben.

Zu Buchstabe k (§ 18e AEG)

Die Änderung greift eine Empfehlung des Bundesrates auf. Durch die Regelung in § 18e AEG entfällt auch bei Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen nicht bundeseigener Eisenbahnen die aufschiebende Wirkung von Klagen. Im Sinne der Planungsbeschleunigung ist dies geboten.

Nach § 18e Absatz 3 Satz 2 ist der Entschuldigungsgrund auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nach § 18e Absatz 3 Satz 3 nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Insoweit wird auf § 87b Absatz 3 Satz 3 VwGO verwiesen. Die Anforderungen sind hier identisch.

Von einer Konkretisierung, was das fristauslösende Ereignis im Sinne des § 18e Absatz 3 Satz 5 AEG ist (vgl. Nr. 19 BR-Drs. 780/25) wird hingegen abgesehen. Fristauslösendes Ereignis ist die gerichtliche Verfügung auf Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens und deren Zustellung an die Beteiligten.

Zu Buchstabe l (§ 18g AEG)

Die Neufassung des § 18g AEG erfolgt im Lichte der praktischen Erfahrungen mit der Regelung seit ihrer Einführung im Jahr 2018 durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Sie soll die sach- und praxisgerechte Anwendung der Norm sicherstellen.

Hierfür wird zum einen der Anwendungsbereich der Norm in Satz 1 um betriebsbedingte Erschütterungen erweitert. Bislang ermöglicht die Regelung nur für den Bereich der Bewältigung des Verkehrslärms eine Verschiebung des für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblichen Zeitpunkts, indem für den Prognosezeitpunkt für Schienenlärm das Datum des Eingangs festgeschrieben wird. Durch die Festlegung dieses Stichtags sollte vermieden werden, dass das vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Bestandteil des Planfeststellungsantrags einzureichende Betriebsprogramm (Zugzahlen, Zuggattungen etc.) Durch die Festlegung dieses Stichtags sollte vermieden werden, dass das vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Bestandteil des Planfeststellungsantrags einzureichende Betriebsprogramm (Zugzahlen, Zuggattungen etc.) sowie die hierauf beruhenden schalltechnischen Untersuchungen als Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen bis zur Planrechtsentscheidung angepasst werden mussten, obwohl sich an dem grundsätzlichen Bedarf für die Strecke nichts geändert hatte. Faktisch hat sich die Beschränkung der Regelung auf den Verkehrslärm jedoch als nicht praxistauglich erwiesen. Faktisch hat sich die Beschränkung der Regelung auf den Verkehrslärm jedoch als nicht praxistauglich erwiesen. Denn das Betriebsprogramm bildet auch die Grundlage für die erschütterungstechnische Untersuchung. Selbst wenn das Infrastrukturunternehmen aufgrund von § 18g AEG von einer Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung bei Änderung des Betriebsprogramms absehen konnte, war eine Aktualisierung der erschütterungstechnischen Untersuchung dennoch erforderlich. Der mit der Regelung beabsichtigte Beschleunigungseffekt konnte nicht eintreten.

Entsprechend der Regelung zum Lärmschutz regelt die Norm für den Erschütterungsschutz, in welchen Fällen aufgrund besonders hoher prognostizierter Verkehrszunahmen auf die aktuellen Verkehrsprognosen abzustellen ist. Maßgeblich ist insoweit die DIN 4150-2 vom August 2025, die ein Beurteilungsverfahren zur Bewertung der Erschütterungen festlegt und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung (BVerwGE vom 21.12.2010 Az 7 A 14/09) bestimmt, wann Erschütterungen als erhebliche Belästigung wahrgenommen werden. Dementsprechend gelten beim Neubau und bei der Änderung von Schienenwegen betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen als fachplanungsrechtlich unzumutbar, wenn die Erschütterungsimmissionen aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung bezogen auf die Beurteilungsschwingstärke (KBF_{Tr} gemäß DIN 4150-2 vom August 2025) und bezogen auf die maximale bewertete Schwingstärke (KBF_{max} gemäß DIN 4150 vom August 2025) um 25 Prozent oder mehr gegenüber der bisherigen Verkehrsprognose zunehmen. Die Begrenzung der Erschütterungsimmissionen schließt die Begrenzung der Einwirkungen aus sekundärem Luftschall auf ein zumutbares Maß mit ein. Analog zum Lärmschutz ist damit bei der Beurteilung der Frage, wann auf die aktuelle Verkehrsprognose abzustellen ist, ein Vergleich zwischen der bisherigen und neuen Verkehrsprognose maßgeblich. Werden die Anhaltswerte der Tabellen 1 und 3 der DIN 4150-2 vom August 2025 eingehalten, sind betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen zumutbar, auch wenn sie um 25 Prozent oder mehr zunehmen. Bestehen allerdings aufgrund der ursprünglich eingereichten Verkehrsprognose bereits beträchtliche Vorbelastungen durch Er-

schütterungen, können auch geringere Erschütterungszunahmen als 25 % unzumutbar sein. In dieser Situation ist ein differenzierender rechtlicher Maßstab geboten, damit die Betroffenen nicht in ihren Rechten verletzt werden (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09, juris Rn. 38). Das Beurteilungsverfahren zur Bewertung der Erschütterungsimmissionen wird an repräsentativen Gebäuden durchgeführt. In der erschütterungstechnischen Untersuchung werden sämtliche Änderungen der Betroffenheiten infolge der Fortschreibung der Verkehrszahlen vergleichend dargestellt.

Nur wenn sowohl der Verkehrslärm als auch die betriebsbedingten Erschütterungen die jeweiligen in Satz 3 genannten Bedingungen einhalten, ist das Planfeststellungsverfahren mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen. Sollten wegen Überschreitung der in Satz 3 festgelegten Werte entweder die schalltechnische oder die erschütterungstechnische Untersuchung anzupassen sein, tritt die beabsichtigte Beschleunigungswirkungen nicht ein. Den Untersuchungen ist dann einheitlich die aktuelle Verkehrsprognose zu Grunde zu legen. Dadurch werden methodische Widersprüche zwischen der schall- und der erschütterungstechnischen Untersuchung und nachträgliche Anpassungen vermieden.

Im Sinne einer effektiven Beschleunigung wurde im Zuge der Neufassung des § 18g AEG der bisherige Satz 4 und damit der Verweis auf die §§ 2 Absatz 2 bis 4, 4, 5 sowie die Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung aufgegeben. Hiernach musste die aktualisierte Verkehrsprognose auch dann berücksichtigt werden, wenn die Grenzwerte der Verordnung, beispielsweise in Wohngebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen oder Altenheimen, erstmals überschritten wurden.

Ebenfalls im Sinne einer effektiven Beschleunigung gestrichen wurden die Absätze 2 und 3. Die darin vorgesehene ausdrückliche Regelung der Möglichkeit, das Verfahren auf Verlangen des Trägers des Vorhabens vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmvorsorge zu Ende zu führen, wenn sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung nach der öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung ändert und hierdurch die in Satz 3 genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, verhindert die mit der Stichtagsregelung intendierte beschleunigende Wirkung, indem sie einen zusätzlichen Verfahrensschritt zwingend vorschreibt und gegebenenfalls ein ergänzendes Verfahren auslöst.

Zu Buchstabe m (§ 19 Absatz 1 Satz 1 AEG)

Die Änderung dient der Angleichung der Norm an § 9a FStrG und soll klarstellen, dass die Veränderungssperre auf solche Plangenehmigungsverfahren Anwendung findet, bei denen entsprechend § 74a Absatz 4 VwVfG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird und deshalb eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfindet.

Zu Buchstabe n (§ 20 AEG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Die Angabe „vormittelten“ wird durch die Angabe „vorermitelten“ ersetzt.

Zu Buchstabe o (§ 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1f AEG)

Folgeänderung zur Änderung von § 4b AEG.

Zu Buchstabe p (§ 38 AEG)

Zu Doppelbuchstabe aa

Die in Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c (§ 24 Absatz 15 FStrG) bereits vorgesehene Übergangsregelung soll gleichlautend für das AEG verwendet werden. Die ursprünglich vorgesehene Übergangsvorschrift steht einer zeitnahen Planungsbeschleunigung durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetzes entgegen, da sie vorsieht, dass die neuen Regelungen erst für Verfahren gelten sollen, die ab dem ersten Tag des siebten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats beantragt werden. Damit wird die Geltung des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes für sämtliche laufenden und teilweise künftige Verfahren nach dem AEG ausgeschlossen. Dies schränkt die Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörden unnötig ein.

Zu Doppelbuchstabe bb

In § 38 Absatz 11 AEG wird eine neue Übergangsregelung eingefügt. Auf Anträge zum Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen (bzw. auf den Ausgleich nach § 16 Absatz 3 AEG), die bis zum Inkrafttreten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes nach Artikel 23 Absatz 1 gestellt werden, ist § 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a AEG in der alten Fassung anzuwenden.

Zu Buchstabe q (Anlage 1 AEG)

Zu den Ziffern 51 und 52

Grundsätzlich können auch nichtbundeseigene Eisenbahnen die Voraussetzungen des § 18 e Absatz 1 AEG erfüllen, so dass bei ihnen bei verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug entscheidet. Die in den Ziffern 51 und 52 genannten Vorhaben weisen einen sonstigen internationalen Bezug nach § 18e Absatz 1 Nummer 3 AEG auf und werden deshalb in die Anlage des 1 zu § 18e AEG aufgenommen. Mit der Anpassung wird einer Empfehlung des Bundesrates entsprochen.

Zu der Ziffer 53:

Nach § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG gilt § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO für Maßnahmen, die der „Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union (EU)“ dienen. Das ist bei der ABS Dresden-Görlitz-Grenze D/Pl der Fall: Sie dient der Einbindung der Republik Polen in die EU, ähnlich der Maßnahme ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze D/Pl. Zudem weist die Maßnahme entsprechend § 18e Absatz 1 Nummer 4 einen „sonstigen internationalen Bezug“ auf. So verpflichtet sich Deutschland in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 des Deutsch-Polnischen-Abkommens über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin-Warschau und Dresden-Breslau vom 30. April 2003 gegenüber der Republik Polen dazu, die bestehende Strecke deutsch-polnische Grenze – Görlitz – Dresden in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel auszubauen, einschließlich einer langfristigen Elektrifizierung. Diese staatsvertragliche Verpflichtung ist Beleg dafür, dass die Ausbaumaßnahme einen rechtlich relevanten internationalen Bezug aufweist. Darüber hinaus ist Maßnahme ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL Maßnahme gemäß Anlage 4 (zu den §§ 20 und 21) Abschnitt 2 laufender Nummer 20 zum InvKG explizit als Maßnahme aufgeführt, die für die Verbesserung der Infrastruktur der Kohleregion Lausitz eine Bedeutung hat, weshalb sie auch die Voraussetzung des § 18e Absatz 1 Nummer 6 AEG erfüllt. Mit der Anpassung wird einer Empfehlung des Bundesrates entsprochen.

Zu Ziffer 54:

Mit der Anpassung wird einer Empfehlung des Bundesrates entsprochen.

Zu Ziffer 55:

Nach § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG gilt § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) für Maßnahmen, die „der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union (EU)“ dienen. Das ist bei der ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) der Fall. Sie dient der Einbindung der Republik Polen in die EU. Dass auch die Republik Polen als „neuer Mitgliedstaat“ der EU im Sinne von § 18e Absatz 1 Nummer 2 AEG zu bewerten ist, folgt daraus, dass nach der Begründung zum Gesetzentwurf als laufende Nummer 6 auch die Maßnahmen ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL in diese Kategorie fällt. Zusätzlich ist auf die Gemeinsame Erklärung zur 17. Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen vom 1. Dezember 2025 zu verweisen. Diese formuliert eindeutig die Absicht der Bundesregierung, die Modernisierung weiterer grenzüberschreitender Bahnverbindungen gemeinsam mit Polen voranzubringen. Zudem gilt nach § 18e Absatz 1 Nummer 4 AEG der § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) auch für Maßnahmen, die einen „sonstigen internationalen Bezug“ aufweisen. Dieses ist bei der Maßnahme ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) zu bejahen, da über den Bahnknoten Berlin viele internationale Verbindungen verknüpft werden. Mit der Anpassung wird einer Empfehlung des Bundesrates entsprochen.

Zu Nummer 2 (Artikel 3 - Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes)**Zu Buchstabe a (§ 12 EKrG)**

Die Kostenquote von 90 % zu 10 % in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, jedoch nur die Änderungsplanung eines Beteiligten zur Erneuerung des Kreuzungsbauwerks führt, konnte nicht hinreichend verifiziert werden, da diese Fälle sehr selten sind. (Z. B. wenn der Straßenbaulasträger eine größere lichte Höhe unter dem Bauwerk plant und dies bautechnisch durch die Absenkung seiner Straße zwischen den Widerlagern realisieren könnte.) Aus diesem Grund sollen in dieser Konstellation die Kosten in dem Verhältnis geteilt werden, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden (Fiktiventwürfe, wie

bisher). Der hierfür anfallende Verwaltungsaufwand ist in diesen selten auftretenden Fällen vertretbar. Diese Änderung führt zu einer Neufassung von § 12 Absatz 1 und 2 EKrG sowie zu einem neuen § 12 Absatz 3 EKrG.

Zu Buchstabe b (§ 15 EKrG)

Bei den Änderungsbefehlen zu § 15 handelt es sich um Folgeänderung zur Neufassung von § 12 EKrG.

Zu Buchstabe c (§ 16 EKrG)

Der Änderungsbefehl zu § 16 EKrG Buchstabe a) war bislang schon enthalten.

Beim Änderungsbefehl zu § 16 Buchstabe b) handelt es sich um eine Folgeänderung zur Neufassung von § 12 EKrG.

Zu Nummer 3 (Artikel 4 - Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 3 Absatz 1 FStrG)

Die Änderung übernimmt teilweise eine Empfehlung des Bundesrates und ergänzt § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG um die Instandsetzung von Tunnelbauwerken. Diese liegt nun ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit, wie der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke und der Bau oder Ausbau einer Rastanlage. Das FStrG kennt den Begriff der Rastanlage bislang nicht, gleichwohl sind Rastanlagen an Bundesautobahnen nach geltendem Recht Bestandteil der Bundesfernstraßen. Die Verkehrsanlagen auf unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen sind über § 1 Absatz 4 Nummer 1 FStrG erfasst, die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen (§ 15 Absatz 1 FStrG) über § 1 Absatz 4 Nummer 5 FStrG. Im überragenden öffentlichen Interesse stehen ausschließlich die Verkehrsanlagen auf bewirtschafteten oder unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen, soweit auf ihnen durch Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen zusätzliche Lkw-Parkstände errichtet werden sollen. Entscheidend ist dabei, dass die Rastanlage nach Abschluss der Maßnahme bei einem Umbau mindestens 10 Lkw-Parkstände, bei einem Ausbau mindestens 20 Lkw-Parkstände und bei einem Neubau mindestens 30 Lkw-Parkstände jeweils zusätzlich bereitstellt oder darauf ausgelegt ist, im Verteidigungsfall militärischen Verkehr aufzunehmen.

Zu Buchstabe b (§ 5 Absatz 4 Satz 4 FStrG)

Der Kasus der Organisationsbezeichnung divergiert in § 5 Absatz 4 Satz 4 mit dem in § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3. Die Aufspaltung der bisherigen Nummer 4 erfolgt deshalb aus Gründen der Rechtsförmlichkeit.

Zu Buchstabe c (§ 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 FStrG)

Der Kasus der Organisationsbezeichnung divergiert in § 5 Absatz 4 Satz 4 mit dem in § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3. Die Aufspaltung der bisherigen Nummer 4 erfolgt deshalb aus Gründen der Rechtsförmlichkeit.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen aufgrund der Einfügung der Nummer 5.

Zu Buchstabe e (§ 8 Absatz 3 FStrG)

Der Kasus der Organisationsbezeichnung divergiert in § 8 Absatz 3 Satz 3 mit dem in § 8 Absatz 3 Satz 5. Die Aufspaltung der Nummer 7 erfolgt deshalb aus Gründen der Rechtsförmlichkeit.

Zu Buchstabe f (§ 9a FStrG)

Der Kasus der Organisationsbezeichnung divergiert in § 9a Absatz 3 Satz 1 und 5 mit dem in § 9a Absatz 3 Satz 4. Die Aufspaltung des Buchstaben b erfolgt deshalb aus Gründen der Rechtsförmlichkeit.

Zu Buchstabe g (§ 16 FStrG)

Die Einführung einer 3 Monatsfrist für die neu eingeführte Linienbestätigung in § 16 Absatz 1 Satz 1 FStrG entspricht der Empfehlung des Bundesrates (Nummer 46 BR-Drs. 780/25).

Zu Buchstabe h (§ 16a FStrG)

Die Ergänzungen in § 16a Absatz 2 FStrG-E übernehmen die Empfehlungen des Bundesrates zur sprachlichen Anpassung der Regelungen in den verschiedenen Fachgesetzen der Verkehrsträger (Nummer 5 BR-Drs. 780/25). Im Gegensatz zum AEG bedarf es allerdings keiner Regelung, wonach die Planfeststellungsbehörde eine Dul-

dungsverfügung erlassen kann. Im FStrG ist der Träger des Vorhabens selbst eine Behörde. Auch die Autobahn GmbH des Bundes ist insoweit mit der Befugnis zum Erlass von Verwaltungsakten beliehen (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, InfrGGBV). Die Autobahn GmbH des Bundes ist auch mit der Durchführung von Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung beliehen (§ 1 Absatz 2 Satz 2 InfrGGBV). Die Ergänzungen im neuen § 16a Absatz 4 FStrG-E übernehmen die entsprechenden Ergänzungen in § 17 AEG-E. Der Begriff „Duldungsverfügung“ entspricht der Terminologie im Straßenrecht und entspricht dem im AEG verwendeten Begriff „Duldungsanordnung“.

Zu Buchstabe i (§ 17 FStrG)

In § 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 FStrG wird die Längenbegrenzung von 1500 Metern für die Freistellung von Brückenersatzneubauten von der Pflicht zur Planfeststellung gestrichen, da allein die Art des Projekts, hier die unterhaltungsbedingte Erneuerung des Brückenbauwerks für die Freistellung das Kriterium sein soll.

Die Ergänzung des Wortlauts in § 17 Absatz 2 und Absatz 3 FStrG übernehmen die Empfehlung Nummer 10 des Bundesrates (BR-Drs. 780/25). Aus Gründen der Übersichtlichkeit der Vorschrift wird der bisherige Inhalt des Absatzes 2 inhaltlich unverändert in die Absätze 2 bis 5 aufgeteilt.

Zu Buchstabe j (§ 17a FStrG)

§ 17a Absatz 2 wird redaktionell berichtigt.

Zu Buchstabe k (§ 17b Absatz 6 FStrG)

Da mit der bisherigen Nummer 14 Änderungen an § 17b vorgenommen werden, wird die bisherige Nummer 15, die Änderungen an § 17b Absatz 6 vorsieht aus rechtsförmlichen Gründen als Buchstabe e unter diese Nummer gefasst.

Zu Buchstabe l (§ 17h FStrG)

Die Regelung streicht die bislang in § 17h FStrG enthaltende Regelung zum Projektmanager, da diese als allgemeine Regelung für das Planfeststellungsverfahren in das VwVfG überführt wird.

Zu Buchstabe m (§ 17i Absatz 1 FStrG)

Die Änderung dient der Streichung des Begriffes Anhörungsbehörde aus § 17 Absatz 1 Satz 2 und 3 FStrG.

Zu Buchstabe n (Anlage 1 FStrG)

Die Anlage 1 wurde entsprechend der Bitte des Bundesrates (Empfehlung Nummer 50 BR-Drs. 780/25) aktualisiert und ergänzt. Es wird auf die Stellungnahme der Bundesregierung zum Beschluss des Bundesrates vom 06.03.2026 (BR-Drs. 952/25) zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes verwiesen (BT-Drs. 21/5508)

Zu den Änderungen in der Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 FStrG im Einzelnen:

Nummer 2 „A 1 Kreuz Bremen – Dreieck Stuhr mit Ersatzneubau der Weserstrombrücke“

Das Vorhaben wird neu aufgenommen. Es dient der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen. Die Erweiterung auf acht Fahrstreifen ist als weiterer Bedarf zur Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestuft. Die Transitbeziehungen über diese West-Nord-Achse beinhalten ein hohes Verkehrsaufkommen und nehmen kontinuierlich zu. Im betrachteten Abschnitt liegt ein Teil der A 1 zum Teil auch auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen, weswegen ein besonderes Interesse an einer einheitlichen Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht besteht.

Nummer 6 „A 1 Blankenheim – Adenau“

Die Bezeichnung wird von „A 1 Blankenheim -Kelberg“ auf „A 1 Blankenheim – Adenau“ geändert, da für den Abschnitt bis Kelberg bereits bestandskräftiges Baurecht vorliegt.

Nummer 14 „A 3 Nittendorf – Sinzing“

Die bestehende Nummer 13 wird geändert und zur neuen Nummer 14.

Der rund 13 Kilometer lange Ausbauabschnitt der A 3 westlich von Regensburg, zwischen der Überführung Waldetzenberg-Polzhausen (westlich der Anschlussstelle Nittendorf) und dem Autobahnkreuz Regensburg ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit dem Vermerk Engpassbeseitigung versehen. Die Planungen umfassen auch den notwendigen Ersatzneubau von 17 Bauwerken im Erweiterungsabschnitt. Das Projekt wird in zwei Abschnitten nacheinander geplant und auch die bauliche Umsetzung erfolgt in den beiden Abschnitten nacheinander:

Der erste Abschnitt (Ersatzneubau Donaubrücke Sinzing, Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen zw. AS Sinzing und AK Regensburg, Umbau AS Sinzing) ist bereits als Nummer 13 in der Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 FStrG enthalten. Durch die Änderung wird nun auch der zweite Abschnitt 2 (Streckenverlauf ab der Überführung Waldetzenberg-Polzhausen westlich der Anschlussstelle Nittendorf bis zur Anschlussstelle Sinzing) in die Anlage 1 aufgenommen. Es besteht auch für den zweiten Abschnitt ein besonderes Interesse an einer raschen (rechtskräftigen) gerichtlichen Entscheidung.

Nummer 16 „A 3 Offenbacher Kreuz (A 661)“

Das Offenbacher Kreuz liegt in der Metropolregion Frankfurt / Rhein-Main im Südosten von Offenbach und verknüpft die A 3 mit der A 661. Der Hauptverkehr verläuft auf der A 3, die einen wesentlichen Teil der verkehrlichen Ost-West-Achse des Rhein-Main-Gebietes darstellt und gemeinsam mit der Nord-Süd-Achse (A5) die wirtschaftliche Grundlage für die Metropolregion Rhein-Main bildet. Der Abschnitt ist im Bedarfsplan mit dem Vermerk Engpassbeseitigung versehen. Hier besteht ein besonderes Interesse an einer raschen (rechtskräftigen) gerichtlichen Entscheidung.

Nummer 19 „A 5 Nordwestkreuz Frankfurt (A 66)“

Die A 5 zählt zu den wichtigsten Verkehrsachsen der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und ist Teil des Autobahnringes um das Oberzentrum Frankfurt am Main. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind die beiden Autobahnkreuze und die dazwischenliegende A 5 in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung eingestuft. Bei den Planungen sind insbesondere die räumlichen Restriktionen (Gewerbegebiete, Wohnbebauung, kreuzende Straßen/Eisenbahnen/Gewässer) und die komplexen baulichen Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Hier besteht ein besonderes Interesse an einer raschen (rechtskräftigen) gerichtlichen Entscheidung.

Nummer 20 „Westkreuz Frankfurt (A 648)“

Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Bundesautobahnen A 5 und A 648 erreicht.

Nummer 21 „A 5 Kreuz Bad Homburg (A 661)“

Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Bundesautobahnen A 5 und A 661 erreicht.

Nummer 33 „A 12 Dreieck Spreeau – Frankfurt/Oder“

Die Maßnahme hat einen sonstigen internationalen Bezug und dient der Herstellung der Deutschen Einheit gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 und 4 FStrG. Die engere infrastrukturelle Verzahnung mit Mittel- und Osteuropa hat eine überregionale europäische Bedeutung. Die A 12 ist eine wichtige Straßenverbindung zwischen Deutschland und Polen.

Nummer 35 „A 27 Ersatzneubau Lesumbrücke“

Das Vorhaben wird neu aufgenommen. Die Lesumbrücke im Zuge der A 27 ist von zentraler Bedeutung für den Verkehr über die Weser, insbesondere für Verkehre, vor allem von Großraum- und Schwertransporten (z. B. für Windenergieanlagen) zu den Häfen Bremerhaven und Cuxhaven. Geeignete und leistungsfähige Umleitungen bestehen im Umfeld nicht ausreichend.

Nummer 42 „A 44 Kreuz Kassel West – Dreieck Kassel-Süd mit Ersatzneubau Berghäuser Brücke“

Auf 5,3 km Länge wird die A 44 von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert und ein neuer Brückenersatzneubau zur Querung der Fuldaue errichtet. Zudem wird das Autobahndreieck Kassel-Süd neu gebaut. Gleichzeitig wird eine deutliche Lärmreduktion und damit Entlastung für die Ortslage Bergshausen angestrebt. Die Restnutzungsdauer

der Bergshäuser Brücke, über die die A 44 die Fulda im beschriebenen Streckenabschnitt kreuzt, ist begrenzt, so dass ein besonderes Interesse an einer raschen (rechtskräftigen) gerichtlichen Entscheidung besteht.

Nummer 83 „B 112 OU Neuzelle“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Mit der Realisierung erfolgt der Lückenschluss der Oder-Lausitz-Straße zwischen Guben und Frankfurt/Oder. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der OU Eisenhüttenstadt (Nr. 84).

Nummer 84 „B 112 OU Eisenhüttenstadt“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Mit der Realisierung erfolgt der Lückenschluss der Oder-Lausitz-Straße zwischen Guben und Frankfurt/Oder. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der OU Neuzelle (Nr. 83).

Nummer 85 „B 167 OU Finowfurt“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Mit der Realisierung wird die Verkehrsverbindung zwischen dem Oberzentrum Frankfurt/Oder und den Mittelzentren Seelow, Bad Freienwalde und Eberswalde verbessert. Eberswalde wird so an die A 11 angebunden. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der OU Eberswalde (Nr. 86).

Nummer 86 „B 167 OU Eberswalde“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Mit der Realisierung wird die Verkehrsverbindung zwischen dem Oberzentrum Frankfurt/Oder und den Mittelzentren Seelow, Bad Freienwalde und Eberswalde verbessert. Eberswalde wird so an die A 11 angebunden. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der OU Finowfurt (Nr. 85).

Nummer 95 „B 269 OU Saarlouis – Fraulautern“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Sie stellt einen wichtigen Lückenschluss im Saarland dar. Sie verbindet die von Frankreich kommende B 269 neu über die bestehende B 51, Umgehung Ensdorf und Fraulautern mit der A 8. Sie dient der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Saarlouis-Fraulautern vom Durchgangs- und Schwerverkehr.

Nummer 96 „B 405 Fraulauterner Brücke“

Die Maßnahme hat eine besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe gemäß § 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG. Das 1953 errichtete Bauwerk befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die B 405 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes und überquert eine Bahnstrecke mit ebenfalls militärischer Relevanz. Massive Einschränkungen der betroffenen wichtigen Verkehrswege durch verzögerte Planung sollen vermieden werden.

Die in der bisherigen Anlage 1 enthaltenen Vorhaben der Nummern 24, 38, 47, 78 werden gestrichen, da für diese Abschnitte bereits bestandskräftiges Baurecht vorliegt.

Nach § 17e Absatz 3 Satz 2 ist der Entschuldigungsgrund auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nach § 17e Absatz 3 Satz 3 nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Insoweit wird auf § 87b Absatz 3 Satz 3 VwGO verwiesen. Die Anforderungen sind hier identisch.

Von einer Konkretisierung, was das fristauslösende Ereignis im Sinne des § 17e Absatz 3 Satz 5 FStrG ist (vgl. Nummer 19 BR-Drs. 780/25) wird hingegen abgesehen. Fristauslösendes Ereignis ist die gerichtliche Verfügung auf Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens und deren Zustellung an die Beteiligten.

Zu Nummer 4 (Artikel 5 - Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes)

Die Ergänzung von § 1 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 FStrAbG übernimmt die Empfehlung Nummer 51 des Bundesrates (BR-Drs. 780/25), reduziert jedoch die Anzahl auf die Vorhaben, die im Bedarfsplan als laufend und festdisponiert oder im Vordringlichen Bedarf bezeichnet werden. Der statische Verweis auf den derzeit geltenden Bedarfsplan stellt sicher, dass ohne Gesetzesänderung keine weiteren Vorhaben unter die Regelung fallen.

Zu Nummer 5 (Artikel 6 – Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 8 Absatz 1 WaStrG)

(Satz 6)

Die Ergänzung greift den Vorschlag des Bundesrates auf, wonach Veränderungen im Rahmen des Ersatzes bestehender Schifffahrtsanlagen, die auf den Stand der Technik zurückzuführen sind, nicht automatisch einen Ausbaustand auslösen sollen. Der Bundesrat hat zutreffend darauf hingewiesen, dass ein zeitgemäßer Ersatz auf dem Stand der Technik selbstverständlich ist und der Aufwand zur Feststellung eines Kostenteilungsbetrages gegenüber einem gesellschaftlich und technisch nicht vertretbaren 1:1-Ersatz historischer Bausubstanz außer Verhältnis steht.

In der Praxis ist ein identischer Ersatz bestehender Anlagen regelmäßig weder technisch möglich noch sinnvoll. Der fortschreitende technische Standard erfordert Anpassungen etwa bei Bauweisen, Materialien, Sicherheitsvorkehrungen oder Steuerungs- und Betriebstechnik. Solche technisch bedingten Veränderungen dienen der dauerhaften Funktionsfähigkeit, der Betriebssicherheit und der Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur und sind notwendiger Bestandteil eines zeitgemäßen Ersatzes.

Der Stand der Technik umfasst dabei auch Anpassungen, die zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Anlagen gegenüber veränderten klimatischen Rahmenbedingungen erforderlich sind, etwa im Hinblick auf veränderte Abflussregime, längere Niedrigwasser- oder Hochwasserphasen sowie steigende Anforderungen an Betriebssicherheit und Verfügbarkeit. Auch solche technisch veranlassten Klimaanpassungen erfolgen im Rahmen des funktionalen Ersatzes bestehender Infrastruktur und begründen für sich genommen keinen Ausbau.

Mit der Klarstellung wird Rechtssicherheit geschaffen, dass technisch notwendige Ersatzmaßnahmen im Bestand nicht allein aufgrund ihrer zeitgemäßen Ausgestaltung als Ausbaumaßnahmen eingeordnet werden.

(Satz 7)

Die Ergänzung greift eine Prüfbitte des Bundesrates auf, ob für Unterhaltungsmaßnahmen an systemrelevanten bundeseigenen Schifffahrtsanlagen mit dem Ziel des vollständigen oder teilweisen Ersatzes das überragende öffentliche Interesse generell festzustellen und diese Maßnahmen als der öffentlichen Sicherheit dienend einzustufen sind, um sie rechtzeitig und mit einem den erforderlichen Planungs- und Bauzeiten angemessenen zeitlichen Vorlauf durchführen zu können.

Die im ursprünglichen Gesetzentwurf dargestellten Erwägungen zur zunehmenden Anzahl systemkritischer Bauwerke mit bereits kritischem Bauwerkszustand behalten ihre Gültigkeit. Ausweislich der Entwurfsbegründung liegt ein solcher kritischer Bauwerkszustand regelmäßig ab einer Zustandsnote von 3,7 vor. Diese Wertung trägt insbesondere für Anlagen, bei denen bereits ein akuter Handlungsbedarf besteht, um Gefährdungen der Sicherheit oder erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrsfunktion zu vermeiden.

Angesichts der für Ersatz- und Modernisierungsmaßnahmen erforderlichen Planungs- und Bauzeiten ist es jedoch sachgerecht, die gesetzliche Einstufung des überragenden öffentlichen Interesses und der öffentlichen Sicherheit nicht erst an das Erreichen eines akut kritischen Zustands zu knüpfen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen zu spät eingeleitet werden und kurzfristige Sperrungen oder ungeplante Ausfälle eintreten.

Mit der Ergänzung wird daher klargestellt, dass Unterhaltungsmaßnahmen zum vollständigen oder teilweisen Ersatz systemrelevanter bundeseigener Schifffahrtsanlagen auch dann im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen können, wenn aufgrund des Alters der Anlagen und der standardisierten technischen Nutzungsdauer objektiv absehbar ist, dass ein zeitnaher Ersatz erforderlich wird. Ziel ist es, einen kritischen Bauwerkszustand durch rechtzeitige, vorausschauende Unterhaltungsmaßnahmen möglichst zu vermeiden.

Die gesetzliche Wertung ist dabei auf solche Fälle beschränkt, in denen eine Sperrung der Schifffahrtsanlage nicht möglich ist und ihr Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Gefährdung der Sicherheit bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann oder in denen der Ausfall der Anlage die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehrlicher Relevanz unterbrechen oder maßgeblich beeinträchtigen würde. Damit wird die bisherige Begründung konsequent fortgeführt und um eine präventive Komponente ergänzt, ohne jede Unterhaltungsmaßnahme pauschal dieser Wertung zu unterstellen.

Zu Buchstabe b (§ 14 Absatz 2 WaStrG)

Die Änderungen in § 14 Absatz 2 WaStrG übernehmen die Empfehlungen des Bundesrates. Der Begriff der „anliegenden Gemeinden“ wird jeweils durch „betroffenen Gemeinden“ ersetzt, da es sich bei „anliegenden Gemeinden“ um einen dem Planungsrecht fernliegenden Ausdruck handelt, während „betroffene Gemeinden“ den rechtlich relevanten Kreis einschließt. Die Ergänzung um das Plangenehmigungsverfahren entspricht der Empfehlung des Bundesrates und dient der Erweiterung des Anwendungsbereichs der Regelung.

Die Streichung der bisherigen Formulierung „Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern“ und deren Ersatz durch die Worte „an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht“ in Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 dient der sprachlichen und systematischen Harmonisierung mit den entsprechenden Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Bundesfernstraßengesetz. Eine inhaltliche Änderung oder Absenkung der Anforderungen an die tatbestandlichen Voraussetzungen ist hiermit nicht verbunden.

Zu Buchstabe c (§ 14a WaStrG)

Die Regelung zu den informellen Teilnehmungsformaten wird entsprechend der Empfehlung des Bundesrates in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt; Absatz 3 ist daher aufzuheben.

Zu § 14e Absatz 3:

Die Begründung wird wie folgt ergänzt; eine Anpassung im Regelungstext erfolgt nicht.

Nach § 14e Absatz 3 Satz 2 ist der Entschuldigungsgrund auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nach § 14e Absatz 3 Satz 3 nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Insoweit wird auf § 87b Absatz 3 Satz 3 VwGO verwiesen. Die Anforderungen sind hier identisch.

Von einer Konkretisierung, was das fristauslösende Ereignis im Sinne des § 14 Absatz 3 Satz 6 PBefG ist (vgl. Nummer 19 BR-Drs. 780/25) wird hingegen abgesehen. Fristauslösendes Ereignis ist die gerichtliche Verfügung auf Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens und deren Zustellung an die Beteiligten.

Zu Buchstabe d (§ 14f WaStrG)

§ 14f wird an die bundeseinheitliche Regelung des § 73d des Verwaltungsverfahrensgesetzes angepasst. Die dort nunmehr umfassend geregelte Beauftragung Dritter macht eine eigenständige Verfahrensregelung im Bundeswasserstraßengesetz entbehrlich. Beibehalten wird jedoch die bislang geltende Kostenzuweisung, wonach der Träger des Vorhabens die Kosten für die Beauftragung eines Dritten trägt. Die Kostentragung knüpft dabei – wie bislang – an eine Beauftragung auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Trägers des Vorhabens an.

Zu Buchstabe e (§ 16 WaStrG)

Die Ergänzung in § 16 Absatz 2 WaStrG übernimmt eine Empfehlung des Bundesrates. Dadurch wird klargestellt, dass der Träger des Vorhabens die Ankündigung vornimmt.

Der neue § 16 Absatz 5 WaStrG schließt die aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen gegen Duldungsanordnungen aus, um Verzögerungen bei der Durchführung notwendiger Vorarbeiten zu vermeiden. Der effektive Rechtsschutz bleibt durch die Möglichkeit eines Antrags nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung gewahrt. Der Ausschluss des Vorverfahrens ermöglicht eine unmittelbare gerichtliche Klärung bei zeitkritischen Vorarbeiten. Effektiver Rechtsschutz bleibt durch die direkte Anrufung der Verwaltungsgerichte gewahrt.

Zu Buchstabe f (§ 18 Absatz 1 WaStrG)

Die redaktionelle Änderung übernimmt die Empfehlung des Bundesrates, die Angabe „vormittelten“ durch die Angabe „vorermittelten“ zu ersetzen.

Zu Buchstabe g (§ 41 Absatz 5 und Absatz 5a WaStrG)

Mit der Neufassung des § 41 Absatz 5 WaStrG wird die bislang vorgesehene differenzierte Kostenverteilung unter Einbeziehung eines Vorteilsausgleichs durch eine pauschale hälftige Kostenteilung ohne Vorteilsausgleich ersetzt, sofern der Ausbau einer Bundeswasserstraße und die Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs gleichzeitig erfolgen.

Als gleichzeitig gelten die Maßnahmen, wenn beide Beteiligte sie verlangen oder hätten verlangen müssen. Dadurch werden diejenigen Fallkonstellationen eindeutig erfasst, in denen die Änderung des Kreuzungsbauwerks nicht einseitig veranlasst ist, sondern auf einem übereinstimmenden oder zumindest parallelen Änderungsbedarf beider Baulastträger beruht.

Die bisherige Anwendung des § 41 Absatz 5 WaStrG hat gezeigt, dass die Ermittlung von Kostenanteilen unter Berücksichtigung eines Vorteilsausgleichs mit erheblichem Verwaltungsaufwand verbunden ist. Insbesondere die Notwendigkeit, neben dem realen Bauwerksentwurf mehrere Fiktiventwürfe für hypothetische Alternativzustände zu erstellen, bindet erhebliche personelle und zeitliche Ressourcen, ist fehleranfällig und konflikträchtig und führt nicht selten zu Verzögerungen bei der Planung und Umsetzung von Kreuzungsmaßnahmen.

Demgegenüber hat sich in der Verwaltungspraxis gezeigt, dass in den Fällen, in denen beide Beteiligten eine Änderung verlangen, die ermittelten Kostenquoten regelmäßig in einer Bandbreite von etwa 40 % bis 60 % liegen, überwiegend sogar zwischen 45 % und 55 %. Der durch den Vorteilsausgleich bewirkte finanzielle Ausgleich fällt daher regelmäßig gering aus, steht aber in keinem angemessenen Verhältnis zum betriebenen administrativen Aufwand.

Vor diesem Hintergrund sah der Gesetzentwurf ursprünglich mit dem neuen § 41 Absatz 5b WaStrG eine hälftige Kostenteilung ohne Vorteilsausgleich für klar abgegrenzte Kreuzungskonstellationen innerhalb der Bundesbaulast im Eisenbahn- und Straßenverkehrsbereich vor. Diese Regelung sollte die bestehenden Verfahren vereinfachen und knüpfte teilweise an bereits bestehende Verwaltungspraxis an, die seit einem Erlass vom 17. Februar 2009 für bestimmte Konstellationen – Kreuzungen von Bundesfernstraßen mit Bundeswasserstraßen – eine pauschale hälftige Kostenteilung vorsieht und auf die Erstattung eines Vorteilsausgleichs sowie auf Unterhaltungsmehrkosten verzichtet.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren hat sich gezeigt, dass die mit Absatz 5b verfolgten Ziele der Verwaltungsvereinfachung und Entbürokratisierung nicht auf einzelne Kreuzungstypen beschränkt werden müssen, sondern systematisch und konsequent durch eine Neufassung des § 41 Absatz 5 WaStrG erreicht werden können. Die nun gewählte Lösung ersetzt die bisherige Einzelfallermittlung durch eine klare, praktikable und rechtssichere Grundregel, die unabhängig von der Art des öffentlichen Verkehrswegs Anwendung findet.

Durch die pauschale hälftige Kostenteilung ohne Vorteilsausgleich werden komplexe Kostenzuordnungen, Fiktivberechnungen und streitprächtige Abgrenzungsfragen vermieden. Etwaige Vor- oder Nachteile einzelner Baulastträger gleichen sich über die Vielzahl der Anwendungsfälle hinweg aus. Die Neuregelung schafft damit vorhersehbare Ergebnisse, erhöht die Planungssicherheit und beschleunigt die Durchführung von Kreuzungsmaßnahmen.

Systematisch orientiert sich die Neufassung an § 12 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, der für vergleichbare Konstellationen ebenfalls eine hälftige Kostenverteilung ohne Vorteilsausgleich vorsieht. Dadurch wird eine weitgehende Harmonisierung der Kostenregelungen im Kreuzungsrecht erreicht.

Der Ausschluss der Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten stellt sicher, dass die pauschale Kostenteilung abschließend ist und keine nachgelagerten Ausgleichsmechanismen auslöst.

Die Neufassung des Absatzes 5 fördert damit die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und unterstützt das politische Ziel, den administrativen Aufwand bei der Planung und Finanzierung von Kreuzungsbauwerken nachhaltig zu reduzieren.

Die Änderung des Absatz 5a WaStrG ist eine redaktionell-systematische Folgeanpassung an die Neufassung des Absatzes 5.

Da Absatz 5 nunmehr eine abschließende Kostenregelung für Fälle des gleichzeitigen Ausbaus einer Bundeswasserstraße und der Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs enthält, ist eine Bezugnahme auf Absatz 5 im Anwendungsbereich des Absatzes 5a nicht mehr erforderlich. Die Verweisung in Absatz 5a wird daher auf die Absätze 1 und 2 beschränkt.

Zu Buchstabe h (§ 42 Absatz 2 und Absatz 4a WaStrG)

Die Streichung von Absatz 2 Satz 3 WaStrG ist eine notwendige systematische Folge der Neufassung des § 41 Absatz 5 WaStrG.

Nach bisherigem Recht sah § 42 Absatz 2 Satz 3 WaStrG einen Ausgleich für Unterhaltungsmehrkosten vor, die sich aus der größeren oder aufwendigeren Ausführung eines Kreuzungsbauwerks infolge eines Ausbaus ergeben. Diese Regelung knüpfte an die bisherige Kostenverteilung nach § 41 Absatz 5 WaStrG an, die auf einer differenzierten Zuordnung einschließlich Vorteilsausgleich beruhte.

Mit der Neufassung des § 41 Absatz 5 WaStrG wird für Fälle des gleichzeitigen Ausbaus einer Bundeswasserstraße und der Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs nunmehr eine pauschale hälftige Kostenteilung ohne Vorteilsausgleich vorgesehen. Zugleich wird dort ausdrücklich bestimmt, dass eine Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten nicht stattfindet. Vor diesem Hintergrund ist § 42 Absatz 2 Satz 3 nicht mehr erforderlich und wäre mit dem neuen Regelungskonzept nicht vereinbar.

Die Streichung stellt sicher, dass das neue Kostenmodell auch im Hinblick auf die Unterhaltungskosten widerspruchsfrei und abschließend ausgestaltet ist und keine überholten Ausgleichsmechanismen fortgelten. Sie trägt damit zur Rechtsklarheit sowie zur weiteren Verwaltungsvereinfachung und zum Bürokratierückbau bei.

Der Änderungsbefehl in Absatz 4a aktualisiert die Ministeriumsbezeichnung und setzt damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

Zu Buchstabe i (§ 56 WaStrG)

(Zu Absatz 9)

Die bisher zu § 41 Absatz 5b enthaltene Begründung gilt entsprechend fort. Die Kostenteilungsregelung ist infolge der Überarbeitung nunmehr in § 41 Absatz 5 geregelt.

(Zu Absatz 10)

Absatz 10 enthält eine Übergangsregelung, die sich an der bisherigen Übergangsregelung des Absatzes 9 orientiert und entsprechend fortentwickelt wird. Die Planfeststellungsbehörde erhält ein Wahlrecht, für vor dem maßgeblichen Stichtag beantragte Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren die bislang geltenden Verfahrensregelungen ganz oder teilweise weiter anzuwenden. Hintergrund ist, dass auch in Verfahren, bei denen bereits einzelne Verfahrensschritte durchgeführt wurden, eine sachgerechte und praktikable Fortführung nach bisherigem Recht ermöglicht werden soll. Die Regelung setzt die Empfehlung des Bundesrates um, in den Fachgesetzen einheitliche Übergangsregelungen vorzusehen, die einerseits ausreichende Zeit für notwendige Umstellungen lassen, andererseits aber auch eine zeitnahe Anwendung der Neuregelungen ermöglichen. Entsprechend dem Vorschlag des Bundesrates wird dabei ein behördliches Wahlrecht zur vollständigen oder teilweisen Anwendung der Neuregelungen vorgesehen.

Zu Nummer 6 (Artikel 7 Nummer 1 – Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes)

(§ 1 Absatz 3 WaStrAbG)

Die Änderung übernimmt eine Empfehlung des Bundesrates. Sie stellt klar, dass der Anwendungsbereich sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs erfasst und nicht auf Vorhaben mit der Zusatzbezeichnung „Engpassbeseitigung“ beschränkt ist; diese bleiben ausdrücklich einbezogen. Eine solche Beschränkung auf Vorhaben mit entsprechender Zusatzkennzeichnung wird der tatsächlichen verkehrlichen, wirtschaftlichen, klima- und sicherheitspolitischen Bedeutung der Bundeswasserstraßen nicht gerecht.

Auch Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs ohne explizite Engpasskennzeichnung leisten einen wesentlichen Beitrag zur Funktionsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur. Sie sichern Transportkapazitäten, erhöhen die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt, stärken die Versorgungssicherheit und tragen zur Resilienz des Gesamtverkehrssystems bei.

Angesichts der zentralen Rolle der Wasserstraße für energieeffiziente Güterverkehre, für eine klimafreundliche Güterverlagerung, für die zivile und militärische Logistik sowie für die Bewältigung von Krisensituationen werden sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs – entsprechend den Regelungen des Bundesschienenwegebauausbaugesetzes – als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend eingeordnet.

Zu Nummer 7 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 19 Absatz 3 WHG)

In Bezug auf Entscheidungen über Deponien, Rohrfernleitungen sowie bergrechtliche Verfahren beim Kohleausstieg bleibt die derzeitige Rechtslage bestehen. Diese Entscheidungen sind im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen.

Zu Buchstabe b (§ 67 Absatz 3 WHG)

Der neue Absatz 3 stellt klar, dass Maßnahmen des Hochwasser- und Küstenschutzes im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen.

Der Hochwasser- und Küstenschutz ist eine zentrale Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge. Er dient insbesondere dem Schutz von Leben, Gesundheit sowie erheblichen Sachwerten und Infrastrukturen. Angesichts zunehmender Hochwasser- und Sturmflutrisiken infolge des Klimawandels kommt diesen Maßnahmen eine wachsende Bedeutung zu.

Die Festlegung stärkt ihre Berücksichtigung in behördlichen Abwägungsentscheidungen und setzt ein klares Signal für die im Koalitionsvertrag vorgesehene Beschleunigung von Hochwasser- und Küstenschutzmaßnahmen.

Zu Buchstabe c (§ 70a Absatz 1 Sätze 5 und 6 WHG)

Die neu eingefügten Sätze 5 und 6 dienen der Stärkung der Genehmigungs- und Abwägungsposition von Vorhaben zur Erweiterung von See- und Binnenhäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz nach Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Anlage 3 zum WHG.

Mit der ausdrücklichen Feststellung, dass die in Satz 1 Nummer 1 erfassten Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen, wird deren besonderes Gewicht für die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur sowie für die Versorgungssicherheit, wie es in der Nationalen Hafenstrategie für See- und Binnenhäfen der Bundesregierung festgestellt wurde, hervorgehoben. Die betroffenen Hafenstandorte sind zentrale Knotenpunkte internationaler Lieferketten und Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Ihre Funktions- und Ausbaufähigkeit ist wesentlich für stabile Transport- und Logistikstrukturen. Die gesetzliche Einordnung als Vorhaben von überragendem öffentlichen Interesse entspricht der in verschiedenen Fachgesetzen etablierten gesetzgeberischen Praxis zur Beschleunigung besonders bedeutsamer Infrastrukturmaßnahmen.

Die zusätzliche Feststellung der militärischen Relevanz der Vorhaben trägt den Anforderungen an eine leistungsfähige zivile Verkehrs- und Logistikinfrastruktur im Rahmen der militärischen Mobilität sowie der Landes- und Bündnisverteidigung Rechnung. See- und Binnenhäfen übernehmen hierfür eine wesentliche Funktion und sind insoweit Bestandteil sicherheitsrelevanter Infrastruktur.

Die gesetzliche Festlegung bewirkt, dass diese Belange in den fachrechtlichen Prüfungen und Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen und regelmäßig mit besonderem Gewicht als vorrangiger Belang in die Schutzgüterabwägungen einzustellen sind. Dies bedeutet keine generelle Vorfestlegung des Abwägungsergebnisses, wohl aber eine klare gesetzgeberische Gewichtung zugunsten der beschleunigten Realisierung der betroffenen Vorhaben.

Zu Nummer 8 (Artikel 9 - Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1 LuftVG)

Der in § 6 Absatz 1 neu eingefügte Satz 2 stellt klar, dass der Bau oder Ausbau eines Flughafens im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.

Hiervon umfasst sind alle Flughäfen im Sinne von § 38 Absatz 1 und 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, also Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen.

Flughäfen sind für Deutschland unverzichtbare Infrastrukturen mit:

- hoher sicherheits- und verteidigungspolitischer Bedeutung,
- zentraler Funktion in der Versorgung, Mobilität und Krisenresilienz,
- entscheidender Rolle für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität,

- systemischer Bedeutung für Just-in-Time-Lieferketten, internationale Vernetzung und medizinische Versorgung.

Der Bau und Ausbau einer leistungsfähigen und nachhaltigen Flughafeninfrastruktur ist für die deutsche Wirtschaft von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie ein wichtiger Standortfaktor. Flughäfen sind zudem essenziell für die Daseinsvorsorge. Die Versorgung mit eiligen oder verderblichen Gütern, etwa mit Lebensmitteln oder medizinischen Produkten kann nur so sichergestellt werden.

Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren - Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit vorgeprägt.

Die überragende Bedeutung von leistungsfähigen Flughäfen für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Flughäfen eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die notwendigen Transporte können nur über eine funktionierende Infrastruktur abwickelt werden. So wird unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung beigetragen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung einer neuen Nummer 2.

Zu Buchstabe c (zu § 19b Absätze 2 bis 4 LuftVG – neu –)

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Flughafenbetreiber wird durch Absatz 2 verpflichtet, für den gesamten Genehmigungszeitraum keine anderen als die genehmigten Entgelte zu erheben, sofern eine Genehmigungspflicht vorliegt. Auch ein geringerer als der genehmigte Preis wäre geeignet, den Wettbewerb zwischen den Luftverkehrsunternehmen zu beeinträchtigen. Durch die Bezugnahme auf § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird klargestellt, dass die genehmigten Entgelte keiner zusätzlichen Billigkeitskontrolle durch die Zivilgerichte unterliegen. Eine vergleichbare Regelung findet sich für den Eisenbahnbereich auch bereits in § 33 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 285) geändert worden ist.

Die Genehmigungsbehörde wird zudem durch den neuen Absatz 3 mit der Befugnis ausgestattet, die Erhebung von Entgelten zu untersagen, wenn sie Kenntnis davon erhält, dass genehmigungspflichtige Entgelte ohne die entsprechende Genehmigung erhoben werden. Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte verpflichtet die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass eine unabhängige Aufsichtsbehörde die ordnungsgemäße Anwendung der zur Umsetzung dieser Richtlinie ergriffenen Maßnahmen gewährleistet. Ohne eine entsprechende Eingriffsermächtigung kann die Genehmigungsbehörde diese Vorgabe jedoch nicht erfüllen. Die Ergänzung trägt einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 11. Januar 2022 (Az. OVG 6 A 12/21) Rechnung.

Um die einheitliche Anwendung in allen Ländern zu gewährleisten, wird bestimmt, dass ein etwaig nach Landesrecht erforderliches Widerspruchsverfahren entfällt. Damit beginnt die einmonatige Klagefrist nach § 74 Absatz 1 Satz 2 VwGO mit Bekanntgabe des Verwaltungsakts. Im Sinne der Klarheit über die geltende Entgeltordnung auch für Flughafennutzer, die während der Laufzeit einer Entgeltordnung die Dienste des Flughafenunternehmens in Anspruch nehmen sowie im Sinne von Transparenz und Gleichbehandlung hat die Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung. Vielmehr entspricht es dem Sinn und Zweck des § 19b LuftVG und insbesondere der in Absatz 3 Nummer 5 vorgesehenen jährlichen Konsultationen mit den Flughafenbenutzern, fortlaufend meist jährlich eine zeitnahe Anpassung und Genehmigung der Entgelte zu erreichen. Mit der aufschiebenden Wirkung würde eine zeitnahe Reaktion auf Veränderungen des Verkehrsaufkommens oder der Kosten in nachfolgenden (genehmigten) Entgeltordnungen praktisch nicht mehr umsetzbar sein, da zunächst über die anhängige Genehmigungsentscheidung richterlich entschieden werden müsste, bevor auf dieser Basis eine Anpassung der Entgeltordnung und eine erneute Genehmigung erfolgen könnte. Die in § 19b LuftVG angelegte Transparenz durch Vorhersehbarkeit und Planbarkeit der Entgelte für Flughafennutzer und Flughafenunternehmen könnte nicht mehr gewährleistet werden, kontinuierliche verkehrsgerechte Anpassungen, wie mit dem Verfahren in § 19b LuftVG be-

absichtigt, würden erschwert. Im Hinblick auf die Betriebspflicht der Verkehrsflughäfen und deren Bedeutung als öffentliche Infrastruktureinrichtung erscheint die Anforderung von Start- und Landeentgelte denen von Abgaben und Kosten in § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 VwGO durchaus vergleichbar und daher auch die sofortige Vollziehbarkeit gerechtfertigt. Dem Schutz von Flughafennutzern, die eine Drittbetroffenheit nachweisen können, aber erst später von der Genehmigung erfahren, gelten die Sätze 7 und 8.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der Änderungsbefehl stellt eine Folgeänderung dar. Eine inhaltliche Änderung geht damit nicht einher.

Zu Doppelbuchstabe cc

Der Änderungsbefehl überführt die bisherigen Absätze in die neue Struktur des § 19b des Luftverkehrsgesetzes. Eine inhaltliche Änderung geht damit nicht einher.

Zu Doppelbuchstabe dd

Der Änderungsbefehl überführt die bisherigen Absätze in die neue Struktur des § 19b des Luftverkehrsgesetzes. Eine inhaltliche Änderung geht damit nicht einher.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung einer neuen Nummer 2 und 9.

Zu Buchstabe e

Mit dieser Änderung in § 31 Absatz 2 werden die Durchsetzungsaufgaben der Landesluftfahrtbehörden in die Aufgabenübertragung aufgenommen. Dies dient der Klarstellung, dass neben den Aufsichtsaufgaben auch die Durchsetzungsaufgaben wahrgenommen werden.

Zu Buchstabe f

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung einer neuen Nummer 2 und 9.

Zu Nummer 9 (Artikel 10 – Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 15 Absatz 6a BNatSchG)

Die Änderung in Absatz 6a Satz 2 dient der redaktionellen Folgeanpassung infolge der Neufassung des § 8 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes; der dortige Verweis auf Satz 7 wird entsprechend aktualisiert.

Mit der Änderung in Absatz 6a Satz 3 werden Ersatzgeldzahlungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 BNatSchG auch für Energieinfrastrukturvorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, gleichgestellt. Hiermit werden die Ziffern 60 und 62 der Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates (Drs. 21/4301) umgesetzt. Einschlägige Energieinfrastrukturvorhaben im überragenden öffentlichen Interesse sind Vorhaben nach § 2 EEG, § 4 GeoBG, § 1 Absatz 3 WindSeeG, § 1 Absatz 1 BBPlG, § 1 Absatz 2 ENLAG, § 11c, § 14d Absatz 10, § 28q Absatz 8, § 43 Absatz 3a und § 43l Absatz 1 EnWG, § 1 Absatz 2 NABEG, § 4 Absatz 1 WasserstoffBG, § 2 Absatz 3 WPG, § 1 Absatz 3 GEG und § 4 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 KSpTG. Da diese Vorhaben nicht durch Vorhabenträger in Bundes- und Bundesauftragsverwaltung durchgeführt werden, sondern durch Unternehmen der Energiewirtschaft eigenwirtschaftlich umgesetzt werden, werden Ersatzgeldzahlungen weiterhin an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet (vergleiche Ziffer 61 der Gegenäußerung der Bundesregierung).

Zu Nummer 10 (Artikel 11 – Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes)

Zu Buchstabe a (§ 27a VwVfG)

Die Änderung von § 27a VwVfG-E übernimmt die Empfehlung des Bundesrates (Nummer 64 BR-Drs.780/25), den Wortlaut von § 27a VwVfG-E an § 27b VwVfG-E anzugleichen. Gestrichen wird der bisherige § 27a Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E wonach die Bekanntmachung zusätzlich im elektronischen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen muss. Diese Regelung ist entbehrlich, da sie keinen Mehrwert im Sinne einer schnelleren oder gezielteren Information bietet als die bereits vorgesehene Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde. Im Gegensatz zur handelnden Behörde, dürfte es für Dritte schwieriger

sein, das amtliche Veröffentlichungsblatt zu identifizieren, über welches die Behörde die Information zu veröffentlichen hat.

Zu Buchstabe b (§ 27b Absatz 1 und 2 VwVfG)

Die Änderung von § 27b VwVfG übernimmt die Empfehlungen Nummer 66 und Nummer 67 des Bundesrates (BR-Drs.780/25).

Zu Buchstabe c (§ 30 VwVfG)

Die Änderung übernimmt die Empfehlungen Nummer 68 des Bundesrates (BR-Drs.780/25).

Der Schutz von kritischen Infrastrukturen ist auch mit Blick auf bestehende Transparenzregelungen sicherzustellen. Daher wird § 30 VwVfG erweitert und ermöglicht es, soweit kritische Infrastrukturen durch Rechtsvorschrift als solche bestimmt sind, geheimhaltungsbedürftige Daten nicht unbefugt zu offenbaren. Unter den Begriff der kritischen Infrastruktur fallen zum Beispiel die in BSIG und KRITISDachG als kritische Anlagen definierten Infrastrukturen.

Darüber hinaus besteht auch dann ein entsprechendes Schutzbedürfnis, wenn kritische Infrastrukturen betroffen sind, die zwar nicht rechtlich als solche bestimmt sind, jedoch besonders schutzbedürftig zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und für die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur maßgeblich sind. Auch in diesem Fall dürfen geheimhaltungsbedürftige Daten nicht unbefugt offenbart werden. Dies gilt auch für verteidigungswichtige und verteidigungsrelevante Infrastrukturen bzw., wenn eine Veröffentlichung nachteilige Auswirkungen auf die Landes- und Bündnisverteidigung haben kann.

In beiden Fällen besteht ein besonderes Geheimhaltungsbedürfnis. Würden Informationen, wie detaillierte Karten, technische Parameter, Standortinformationen oder Leitungs- und Trassenverläufe öffentlich zugänglich gemacht werden, könnten diese Informationen insbesondere mit modernen Analysetools automatisiert weiterverarbeitet werden und potenziell unbefugte Eingriffe in den Betrieb der kritischen Infrastruktur ermöglichen. Bei kritischen Infrastrukturen muss zwischen den Transparenzanforderungen und dem Geheimhaltungsinteresse abgewogen werden. In den genannten Fallgestaltungen überwiegt das Geheimhaltungsinteresse.

Zu Buchstabe d (§ 69 Absatz 2 Satz 2 VwVfG)

Die Änderung übernimmt die Empfehlungen Nummer 69 des Bundesrates (BR-Drs.780/25).

Damit ein Planfeststellungsbeschluss nicht nur mit qualifizierter digitaler Signatur erlassen werden kann, wird in § 69 Absatz 2 Satz 2 VwVfG das qualifizierte digitale Siegel gemäß § 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a VwVfG aufgenommen.

Zu Buchstabe e (§ 72a VwVfG)

Die Änderung in § 72a VwVfG-E übernimmt die Empfehlung Nummer 70 des Bundesrates (BR-Drs.780/25) und ergänzt sie um eine Prüfpflicht der Planfeststellungsbehörde. Diese hat unverzüglich zu prüfen, ob die Planunterlagen vollständig sind. Sind die Planunterlagen unvollständig oder enthalten sie offensichtliche Unrichtigkeiten, wirkt die Planfeststellungsbehörde unverzüglich beim Träger des Vorhabens innerhalb von 14 Tagen nach Einreichung auf eine Ergänzung oder Berichtigung hin. Die Prüfpflicht beinhaltet keine Prüfung auf inhaltliche Richtigkeit der vorgelegten Unterlagen oder eine abschließende Festlegung, ob auf ihrer Grundlage die Genehmigungsfähigkeit beurteilt werden kann. Dies ist vielmehr erst nach Durchführung des Anhörungs- und der Behördenbeteiligung möglich. Die Prüfung soll vielmehr vermeiden, dass erst im späteren Verfahren Unterlagen nachgefordert werden müssen und ggf. erneut ausgelegt werden müssen, obwohl schon frühzeitig erkennbar ist, dass sie für die Bewertung des Vorhabens notwendig sind. Die Auslegung des Plans nach §73 Absatz 1 VwVfG-E soll erst erfolgen, wenn der Plan vollständig ist oder berichtigt worden ist. Erst dann beginnt die 3 Wochen-Frist.

Durch die Neuregelung des § 72a Absatz 2 wird klargestellt, dass die Planfeststellungsbehörde in erster Linie die digitalen Verwaltungsschritte unter Nutzung einer von ihr oder ihrem Verwaltungsträger zur Verfügung gestellten Datenplattform durchführen soll. Diese Soll-Vorschrift ermöglicht gleichwohl Abweichungen im Einzelfall.

Die Prüfbitte des Bundesrates (Nummer 75 BR-Drs.780/25) zu prüfen, ob weitere Regelungen zu schaffen sind für Fälle, in denen die vorgesehene digitale Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich ist, wird insoweit umgesetzt, als dass der bisherige §72a Absatz 3 Satz 2 VwVfG-E zum neuen Absatz 4 wird und die Überschrift der Vorschrift angepasst wird. Dadurch wird klargestellt, dass es sich um eine

allgemeine, alle Verfahrensschritte des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens umfassende Regelung. Ist die digitale Verfahrensgestaltung nicht möglich, bestimmt die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen. Welche und inwieweit sie analoge Verfahrensschritte durchführt, obliegt ihrem Verfahrensermessens. Sie kann bspw. die Bekanntmachung in ihrem amtlichen Veröffentlichungsblatt veröffentlichen oder die Auslegung physisch bei sich vornehmen. Auch die §§ 27a, b VwVfG-E ermöglichen es der Behörde, die Bekanntmachung und Auslegung auf eine andere Weise zu bewirken, wenn eine digitale Möglichkeit aus technischen Gründen nicht zur Verfügung steht.

Zu Buchstabe f (§ 73 VwVfG)

Die Änderung übernimmt die Empfehlungen Nummer 77, 78, 80, 81, 82 und 109 des Bundesrates (BR-Drs.780/25). Die Auslegungsfristen nach § 73 Absatz 2 VwVfG-E und nach § 18 Absatz 1 UVP-G für Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen werden vereinheitlicht. Es gelten nunmehr die gleichen Fristen. Die Auslegungsfrist wie auch die Einwendungs- und Stellungnahmefrist betragen nun einheitlich 6 Wochen. § 21 Absatz 1 UVP-G, der bislang eine spezielle Regelung vorsieht, entfällt. Die Fristenregelungen in § 73 Absatz 2 VwVfG-E finden nunmehr über § 18 Absatz 1 UVP-G Anwendung. Im Wortlaut des § 73 VwVfG-E, wie auch der weiteren Regelungen wurde die Verwendung der Begriffe „Betroffener“ und „Beteiligter“ geprüft und ggf. angepasst.

Die Ergänzung in § 73 VwVfG-E um einen neuen Absatz 4 übernimmt die Empfehlung Nummer 16 Buchstabe b des Bundesrats (BR-Drs. 780/25). Die bislang in einzelnen Fachgesetzen enthaltene Regelung, wonach die Durchführung informeller Beteiligungsformate möglich bleibt, wird als allgemeine Regelung in das VwVfG übernommen. Der Wortlaut entspricht dem bisherigen Wortlaut in § 17a Absatz 8 FStrG, der wiederum mit gleichlautenden Vorschriften im AEG und WaStrG entspricht. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen sein Ergebnis nicht vorwegnehmen. Die bisherigen Regelungen in den Fachgesetzen werden gestrichen.

Zu Buchstabe g (§§ 73a bis 73c VwVfG)

Die Änderung übernimmt die Empfehlungen 86, 87, 88, 90, 92, 93, 94 und teilweise die Empfehlung Nummer 85 des Bundesrates (BR-Drs.780/25). Der bisherige Satz 3 in § 73b Absatz 3 VwVfG-E ist entbehrlich und wurde gestrichen, da sich dies bereits aus dem neu formulierten Wortlaut des Satzes 2 ergibt.

Zu Buchstabe h (§ 73d VwVfG)

Die Regelung übernimmt die in einzelnen Fachgesetzen enthaltene Regelung (z. B. § 17h FStrG, § 43g EnWG) zum Einsatz eines Projektmanagers als allgemeine Regelung in das VwVfG auf. Die in den Verkehrsgesetzen enthaltenden speziellen Regelungen können entfallen.

Zu Buchstabe i (§ 74 und § 74a VwVfG)

Die Regelung in § 74 Absatz 1 VwVfG-E wird mit den neuen Sätzen 2 und 3 um eine Stichtagsregelung ergänzt. Hiermit sollen die Maßnahmen 126 und 127 der Föderalen Modernisierungsagenda umgesetzt werden. Die Maßnahme 126 sieht vor, dass das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) bis zum 30.06.2026 um eine Stichtagsregelung für die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) ergänzt wird. Maßgeblich hiernach sind die Sach- und Rechtslage, technischen Regelwerke und anerkannte Fachkonventionen zum Zeitpunkt des Schlusses der Erörterung oder falls eine Erörterung nicht stattfindet, sechs Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist, sofern dieser Stichtag nicht länger als zwölf Monate zurückliegt und die Planung nicht nach § 73 Absatz 8 VwVfG (bzw. § 73c VwVfG-E) geändert wurde.

Die Maßnahme 127 sieht vor, dass in Fachplanungsgesetzen (insb. in § 17b FStrG, § 18b AEG, § 14b WaStrG, § 29 PBefG) eine Stichtagsregelung eingeführt wird, die eine gesetzliche Regelvermutung für die Aktualität von naturschutzfachlichen und anderen Unterlagen aufstellt. Dies gilt unter der Einschränkung, dass die Daten aus Gutachten, Bestandsaufnahmen und Auswirkungsprognosen im Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung nicht älter als fünf Jahre sind.

Um den im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode enthaltenen Leitgedanken eines einheitlichen Verfahrensrechtes für Infrastrukturvorhaben (Zeile 685 f.) gerecht zu werden, wird eine Stichtagsregelung nur im Verwaltungsverfahrensgesetz und nicht in die Fachplanungsgesetze eingefügt.

Dadurch, dass die Stichtagsregelung nur auf Verlangen des Vorhabenträgers gelten soll, soll dem Vorhabenträger die Möglichkeit eingeräumt werden selbst zu entscheiden, ob der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Stichtagsregelung zugrunde gelegt werden sollen oder ob die derzeitige Sach- und Rechtslage bei der Entscheidung berücksichtigt werden soll. Hierdurch soll es dem Vorhabenträger ermöglicht werden, die für ihn günstigste Sach- und Rechtslage bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde zugrunde zu legen, insbesondere, wenn sich die Sach- und Rechtslage nach dem Erörterungstermin bzw. binnen sechs Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist und Behördenbeteiligung geändert hat.

Mit Blick auf den Wortlaut der Maßnahme 126 der Föderalen Modernisierungsagenda soll der Begriff Sach- und Rechtslage so verstanden werden, dass er auch den Stand der Technik, technische Regelwerke und anerkannte Fachkonventionen umfasst.

Als maßgeblicher Zeitpunkt für die Stichtagsregelung wird das Ende des Erörterungstermins nach § 73b Absatz 1 VwVfG vorgesehen, also entweder das Ende des durchgeführten Erörterungstermins oder, sofern mehrere Erörterungstermine durchgeführt werden sollen, nach dem Ende des letzten Erörterungstermins, in jedem Fall aber drei Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist und der Behördenbeteiligung. Hiermit sollen vor allem mögliche Beteiligungsrechte oder Rechte Dritter im Verwaltungsverfahren gewahrt werden. Durch die Festlegung des Zeitpunkts für die Stichtagsregelung auf das Ende des Erörterungstermins soll sichergestellt werden, dass die etwaigen Belange von Dritten angemessen bei der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt werden können. Führt die Planfeststellungsbehörde keinen Erörterungstermin durch, so ist als maßgeblicher Zeitpunkt sechs Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist und Behördenbeteiligung vorgesehen.

Durch das Tatbestandsmerkmal „soweit durch Rechtsvorschrift nicht etwas anderes bestimmt ist.“ in Satz 2 soll klargestellt werden, dass die Regelung des Satzes 2 nur dann anzuwenden ist, wenn das vorrangige Unionsrecht bzw. die nationalen Regelungen zur Umsetzung des Unionsrechts keine entgegenstehenden Regelungen vorsehen. Damit wird auch dem Effektivitätsgebot aus Artikel 4 Absatz 3 EUV („effet utile“) insbesondere mit Blick auf Artikel 8a Absatz 6 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (sog. UVP-Richtlinie) Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung des Artikels 8a Absatz 6 der UVP-Richtlinie wurden auch die Zeiträume berücksichtigt, die dann greifen sollen, wenn die Planfeststellungsbehörde keinen Erörterungstermin nach § 73b VwVfG-E durchführt. Denn nach Artikel 8a Absatz 6 der UVP-Richtlinie muss die Behörde bei der Entscheidung über die Genehmigung der Auffassung sein, dass ihre begründete Schlussfolgerung auf den UVP-Bericht sowie (bestimmte) Entscheidungen aktuell sind. Die Fristenregelung von 12 Monaten in Satz 3 berücksichtigt dabei insbesondere die Rechtsprechung des EuGH. Der EuGH hatte mit seinem Urteil vom 3.3.2011 zu einer Vorgängerregelung entschieden, dass die Behörde die Ergebnisse der Anhörung beim Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen hat und eine materielle Prüfung vornehmen muss, ob es zweckmäßig ist, diese gegebenenfalls um Daten zu ergänzen. Die zuständige Umweltbehörde müsse daher sowohl ermittelnd als auch analysierend tätig werden, um zu einer möglichst vollständigen Bewertung der unmittelbaren Auswirkungen des betreffenden Projekts zu gelangen (vgl. EuGH (1. Kammer), Urt. v. 3.3.2011 – C-50/09, Rn. 39 f.). Durch die Ergänzung des Artikels 8a werden diese grundsätzlich noch verstärkt. Der Zeitraum von 12 Monaten soll daher einen angemessenen Ausgleich zwischen der in Artikel 8a Absatz 6 geforderten Auffassung der Umweltbehörde von der Aktualität einerseits und dem Grundsatz der Rechtsprechung des EuGH, wonach die Umweltbehörde eine materielle Prüfung vorzunehmen hat, ob die Ergänzung der Daten aus der Anhörung zweckmäßig ist, schaffen.

Auf den Bezug auf die Schutzgüter nach dem UVPG und einer Aktualitätsvermutung von naturschutzfachlichen und anderen Unterlagen wurde im Rahmen dieser Regelung bewusst verzichtet, da momentan der von der EU-Kommission Anfang Dezember 2025 vorgelegte Umwelt-Omnibus verhandelt wird, der u. a. einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Beschleunigung von Umweltprüfungen umfasst (COM (2025) 984 final; BR-Drs. 63/26; BT-Drs. 21/3941). Im Rahmen dessen setzt sich die Bundesregierung unter anderem für die Einführung einer Stichtagsregelung ein, sowie für eine Aktualitätsvermutung für Daten oder Informationen, die nicht länger als sieben Jahre vor dem Zeitpunkt der Genehmigungsentscheidung erhoben wurden. Hierdurch kann Rechtssicherheit hinsichtlich der zu Grunde zu legenden Daten und eine Erweiterung der gängigen Praxis geschaffen werden, welche in der Regel auf Daten, die nicht älter als fünf Jahre alt sind, abstellt. Mit Blick auf den Anwendungsvorrang des Unionsrechts ist aufgrund der noch andauernden Verhandlungen eine Bezugnahme auf das UVPG sowie einer Aktualitätsvermutung von naturschutzfachlichen und anderen Unterlagen

nicht mehr zweckdienlich, nachdem das UVPG Ausfluss der unionsrechtlichen Rechtsetzung im Bereich der Umweltprüfungen ist.

Zudem wird der Absatz 1 um eine klarstellende Regelung zum elektronischen Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ergänzt. Dies berücksichtigt die Empfehlungen Nummer 95 und Nummer 96 (BR-Drs.780/25). Die Änderung in § 74a Absatz 3 Satz 3 VwVfG-E berücksichtigt die Empfehlung Nummer 100 (BR-Drs.780/25).

Zu Buchstabe j (§ 102b VwVfG)

Das Datum, ab wann die §§ 72 bis 78 VwVfG in Kraft treten, wird um ein Jahr vorgezogen, um die vorgesehene Digitalisierung der Verfahren früher zur Anwendung zu bringen.

Zu Nummer 11 (Artikel 12 - Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung):

Zu Buchstabe a (§ 14a UVPG)

Zu Nummer 1 und 2

Die Anpassungen in den § 14a Absatz 1 Nummer 1, erfolgen zum einen im Hinblick auf die Änderung des § 18 Absatz 1 Satz 5 sowie 1a Nummer 1 und dienen der Angleichung im Sinne einer einheitlichen Vollzugspraxis. Die leicht abweichende Formulierung ist der Tatsache geschuldet, dass sonstige Eisenbahnbetriebsanlagen, zu denen auch die Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb gehören, aufgrund der mit diesem Gesetz vorgenommenen Neustrukturierung des § 14a UVPG allenfalls klarstellend erwähnt werden sollten. Darüber hinaus wird mit der Änderung sichergestellt, dass die Regelung zur Elektrifizierung einer Bahnstrecke auch dann Anwendung findet, wenn der Wiederaufbau in Folge einer Havarie erforderlich ist. Bei einer Havarie im Sinne der Vorschrift handelt es sich um einen gravierenden Unfall im Schienenverkehr z.B. aufgrund einer Kollision oder um einen technischen Ausfall.

Zu Nummer 2

Die Anpassung von Nummer 2 erfolgen im Hinblick auf die Änderungen von § 18 Absatz 1a im Sinne einer einheitlichen Vollzugspraxis. Zudem wird die km-Begrenzung für nicht UVP-pflichtige Elektrifizierungsmaßnahmen auf 180 km angehoben. Die Anpassung von § 14a Absatz 2 Darüber hinaus wird die erfolgt in Nummer 2 eine Anhebung der km-Begrenzung bei Elektrifizierungsmaßnahmen auf 180 km, aus der eine Folgeänderung in § 14a Absatz 2 Nummer 1 resultiert.

Zu Nummer 3, 6, 7 und 9

Die Anpassungen von Nummer 3, 6, 7 und 9 erfolgen im Hinblick auf die Änderung von § 18 Absatz 1a im Sinne einer einheitlichen Vollzugspraxis.

Nummer 10

Der Anpassung von Nummer 10 liegen folgende Erwägungen zu Grunde: § 14a Absatz 2 Nummer 1 UVPG-E regelt, dass die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene mit einer Länge von mehr als 60 km einer standortbezogenen Vorprüfung bedarf. Werden Änderungen (beispielsweise Modernisierungen) an dieser erstmaligen Ausstattung vorgenommen, ist unklar, welche Vorschrift anzuwenden ist. Für die Länge bis 60 Kilometer wird dies eindeutig durch § 14a Absatz 1 Nummer 9 UVPG-E geregelt (generell keine UVP), für die Länge von mehr als 60 Kilometer erscheint dies ebenfalls sachgerecht. Ein Rückgriff auf § 9 UVPG würde zu einem Wertungswiderspruch führen. Denn für den Fall, dass es sich um ein Vorhaben handelt, für das eine UVP durchgeführt worden ist, wäre für das Änderungsvorhaben § 9 Absatz 1 Nummer 2 UVPG anzuwenden und eine allgemeine Vorprüfung erforderlich. Das Ausgangsvorhaben ist hingegen nur standortbezogen vorprüfungspflichtig. Wenn für das Ausgangsvorhaben keine UVP durchgeführt worden ist, bereitet die Anwendung der § 9 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 oder Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 UVPG insbesondere deshalb Schwierigkeiten, da auf Maßgaben für das Neuvorhaben nach Anlage 1 abgestellt wird, die Ausstattung einer Oberleitung aber ausdrücklich in § 14a UVPG geregelt ist. Der Rückgriff auf § 9 UVPG wird deshalb mit dieser Anpassung ausgeschlossen.

Nummer 11

Mit der Anpassung werden sonstige, nicht flächenwirksame Änderungen an intermodalen Umschlaganlagen und Terminals von der UVP-Pflicht freigestellt. Hierdurch sollen Wertungswidersprüche vermieden werden, die ent-

stunden, wenn diese Änderungsvorhaben ansonsten nach § 9 UVPG behandelt werden. Darüber hinaus wird klar gestellt, dass jede Reduktion einer Flächeninanspruchnahme nicht UVP-pflichtig ist. Da die Flächenreduktion nur vorübergehende bauliche Auswirkungen hat, sie jedoch dauerhaft zu weniger anlagebedingten Auswirkungen der Umschlaganlage bzw. des Terminals führt, erscheint dies sachgerecht.

Absatz 2

Nummer 1

Die Anpassungen erfolgen im Hinblick auf die Änderung des § 18 Absatz 1a Nummer 1 und dienen der Angleichung im Sinne einer einheitlichen Vollzugspraxis. In der Folge zur Anhebung der km-Begrenzung von nicht UVP-pflichtigen Elektrifizierungen bestehender Bahnstrecken, erfolgt hier eine Anpassung der km-Angabe.

Nummer 2:

Die Anpassung ist eine Folgeänderung zu § 14a Absatz 1 Nummer 11, womit jede Reduktion einer Flächeninanspruchnahme aus der UVP-Pflicht genommen wird.

Zu Buchstabe b (§ 14c UVPG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung von § 14 c an § 17 Absatz 1 FStrG.

Zu Buchstabe c (§ 14e UVPG)

Es handelt sich in Absatz 6 um eine redaktionelle Anpassung und geht auf eine Empfehlung des Bundesrates Nummer 107 (BR-Drs.780/25) zurück.

Zu Buchstabe d (§ 18 UVPG)

Es handelt sich bei den Anpassungen in § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG-E um redaktionelle Anpassungen infolge der Streichung des bisherigen Absatz 1 in § 21 UVPG-E.

Zu Buchstabe e (§ 21 UVPG)

Die Streichung des bisherigen Absatz 1 in § 21 UVPG-E übernimmt die Empfehlungen Nummer 80, 81, 108 und 109 (BR-Drs.780/25). Die Einwendungs- und Stellungnahmefrist nach § 73 Absatz 2 Satz 1 VwVfG-E und nach § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG-E für Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, werden vereinheitlicht. Die Auslegungsfrist wie auch die Einwendungs- und Stellungnahmefrist betragen nun einheitlich 6 Wochen. § 21 Absatz 1 UVPG-E, der bislang eine spezielle Regelung vorsieht, entfällt. Die Fristenregelungen in § 73 Absatz 2 VwVfG-E finden nunmehr über § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG Anwendung.

Zu Buchstabe f (§ 22 UVPG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Der Verweis in § 22 Absatz 1 UVPG-E muss angeglichen werden.

Zu Buchstabe g (§ 65 UVPG)

Die Änderung des Verweises in § 65 Absatz 2 Satz 3 UVPG erfolgt als notwendige Folgeanpassung zu den vorgesehenen Neuregelungen der §§ 74 bis 74b VwVfG und setzt eine Empfehlung des Bundesrates um. Die Regelungen über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung werden künftig in § 74b VwVfG zusammengeführt.

Zu Buchstabe h (Nummer 14.11.1 Anlage 1 zum UVPG)

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Ergänzung greift zwei Vorschläge des Bundesrates auf.

Die Streichung der Angabe „jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen“ erfolgt, damit die geplante Änderung in Artikel 15 (§ 28 PBefG – Privilegierung von bestimmten Vorhaben wie der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen; Bahnsteige fallen unter den Bau von Betriebsanlagen) auch systematisch konsequent zum Tragen kommt und auch nicht hinter der bisherigen Rechtslage zurücksteht, es sich also bei bestimmten Vorhaben auch nicht mehr um eine UVP-pflichtige Vorhaben handelt.

Der Änderung steht auch nicht die Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung entgegen, siehe dort Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b. Demgemäß können die Mitgliedstaaten bestimmen, ob das Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss. Diese können diese Entscheidung anhand der von ihnen festgelegten Kriterien treffen.

Die neue Angabe „sofern diese nicht in weit überwiegendem Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht“ sieht die Befreiung von Straßenbahnvorhaben gemäß § 4 Absatz 1 PBefG von der Umweltverträglichkeitsprüfung in bestimmten Fällen vor. Eine Befreiung des Baus von Straßenbahnen von der UVP-Pflicht ist sachgerecht, sofern das Vorhaben in weit überwiegendem Maß (über 90 Prozent) in bereits vollversiegelten Flächen (z. B. Straßenverkehrsflächen) realisiert wird und im Zuge dessen in der Gesamtbilanz eine Entsiegelung erfolgt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient nach dem UVPG der frühzeitigen Ermittlung, Beschreibung und Bewertung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen eines Vorhabens. Voraussetzung für die UVP-Pflicht ist daher, dass solche erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zumindest potenziell zu erwarten sind. Bei Straßenbahnvorhaben, die in bestehende, nahezu vollständig versiegelte Verkehrsflächen integriert werden und zugleich mit einer Entsiegelung verbunden sind, ist dies regelmäßig nicht der Fall.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 12 (Artikel 13 – Änderung des Raumordnungsgesetzes)

Durch die Neuregelung in § 16 Absatz 2 ROG wird sichergestellt, dass für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße und für Schienenwege des Bundes, Straßenbahnen, Gas- und Wasserstoffleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimetern sowie für Pumpspeicherkraftwerke und Magnetschwebbahnen keine Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, insbesondere dass die Länder keine abweichenden Regelungen treffen können. Etwas anderes gilt nur, wenn die Raumordnungsbehörde im Benehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde in den Fällen widerspricht, in denen sie infolge des Vorhabens erhebliche raumbedeutsame Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen erwartet.

Zu Nummer 13 (Artikel 14 – Änderung der Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes)

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen. Die Verweise auf die neuen Regelungen des VwVfG-E werden angepasst.

Zu Nummer 14 (Artikel 15 - Änderung des Personenbeförderungsgesetzes):

Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1a PBefG)

Mit den Anpassungen wird das Instrument der Planrechtsfreiheit, das mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz 2020 über § 28 Absatz 1a zusätzlich zu bereits bestehenden vereinfachten Verfahren wie dem Planverzicht eingeführt wurde, gestärkt. Die Ausweitung des Maßnahmenkatalogs erfolgt vor dem Hintergrund der bisherigen praktischen Erfahrungen mit der Norm. Sie soll insbesondere sicherstellen, dass die einzelnen Maßnahmen passgenau auf die Praxis zugeschnitten sind bzw. zugeschnitten werden können. Zugleich sollen die neuen, teilweise bewusst weiter gewählten Formulierungen verhindern, dass die Anwendung der jeweiligen Ziffern aufgrund technischer Fortentwicklung und daraus resultierender anderer Infrastrukturbezeichnungen leerläuft oder daran scheitert, dass mit der Maßnahme zwingende Anpassungen an sonstigen Straßenbahninfrastrukturanlagen verbunden sind. Die vorgenommenen Anpassungen sind im Lichte der Intention des Gesetzgebers von 2020 zu verstehen: Das Instrument der Planrechtsfreiheit nach § 28 Absatz 1a ist grundsätzlich für kleinräumige Maßnahmen von geringer Komplexität geeignet, die aufgrund fehlender oder geringer Betroffenheiten keines umfassenden Planrechtsverfahrens und konzentrierter Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedürfen. Angesichts dessen eignet sich das Instrument insbesondere für Baumaßnahmen, die auf bahneigener und durch Bahninfrastruktur bereits vorgeprägter Fläche durchgeführt werden. Für komplexere Verfahren ist das koordinierte Planfeststellungsverfahren vorzugswürdig. Die Beurteilung, ob sich das jeweilige Vorhaben für die Planrechtsfreiheit eignet, obliegt dem Unternehmer. Soweit durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt werden, kann sie gemäß § 28 Absatz 1a Satz 5 PBefG die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragen.

Zu Ziffer 1:

Die Anpassung der Ziffer 1 soll sicherstellen, dass neben der Oberleitung und Stromschienen auch alle sonstigen elektrischen Anlagen an einer Strecke, wie z. B. Schaltanlagen, Umspannwerke oder Ladestationen für batteriebetriebene Straßenbahnfahrzeuge von der Regelung umfasst sind.

Zu Ziffer 2:

Die allgemeine Formulierung soll verdeutlichen, dass die Ziffer für sämtliche Digitalisierungsmaßnahmen herangezogen werden kann. Darüber hinaus sind auch sonstige bauliche Maßnahmen davon erfasst, soweit sie aufgrund der jeweiligen Digitalisierungsmaßnahme erforderlich sind. Dies gilt insbesondere für notwendige Anpassungen von Bahnübergängen und Bahnsteigen, die mit der Digitalisierungsmaßnahme einhergehen.

Zu Ziffer 3:

Die Anpassung der Ziffer 3 soll sicherstellen, dass auch Maßnahmen an sonstigen Anlagen, die zwingend mit der Anpassung von Bahnsteigen verbunden sind, von der Regelung umfasst sind (z. B. Einbau und Reparatur von Aufzügen und sonstige Maßnahmen zur Erzielung der Barrierefreiheit). Neben der Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen gilt dies insbesondere auch für notwendige bauliche Anpassungen von Zugwegen einschließlich Personenunter- oder -überführungen in den Personenverkehrsstationen.

Zu Ziffer 4:

Die Anpassung von Ziffer 4 hebt die bisherige ausschließliche Geltung der Regelung für die Lärmsanierung auf. Es erscheint sachgerecht, die Planrechtsfreiheit einer Lärmschutzmaßnahme unabhängig davon zu ermöglichen, ob es sich um eine der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung handelt. Der Klarstellung halber wird auch die Änderung von Lärmschutzwänden aufgenommen.

Zu Ziffer 5:

Es wird ein Vorschlag des Bundesrats aufgegriffen und eine Angleichung zum AEG vorgenommen.

Zu Ziffer 6:

Entspricht Nummer 5 im Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Zu Ziffer 7:

Es wird ein Vorschlag des Bundesrats aufgegriffen und eine Angleichung zum AEG vorgenommen

Zu Ziffer 8:

Es wird ein Vorschlag des Bundesrats aufgegriffen und eine Angleichung zum AEG vorgenommen.

Zu Ziffer 9:

Es wird ein Vorschlag des Bundesrats aufgegriffen und eine Angleichung zum AEG vorgenommen.

Zu Ziffer 10:

Die Ziffer ermöglicht die planrechtsfreie Errichtung von Kreuzungsgleisen, Überholgleisen und Rangiergleisen, inklusive dadurch notwendiger, räumlich begrenzter baulicher Anpassungen an sonstigen Straßenbahnbetriebsanlagen. Die neue Regelung erscheint sachgerecht, da solche Maßnahmen häufig auf Flächen vorgenommen werden, auf denen sich ehemalige, inzwischen stillgelegte Straßenbahninfrastruktur befindet. Sonstige bauliche Anpassungen i. S. v. Nummer 10 umfassen nur dadurch zwingend notwendige Anpassungsarbeiten und keinen darüber hinaus gehenden Rückbau. Die Betriebspflicht für bestehende Straßenbahninfrastruktur bis zu einer Stilllegung gemäß § 21 PBefG ist zu beachten.

Zu Satz 2 ff.:

Der neue Satz § 28 Absatz 1a Satz 2 stellt klar, dass geringfügige und durch die jeweiligen Einzelmaßnahmen in Ziffer 1 – 10 bedingte Gleislageanpassungen von bis zu 3 m (Gleislage) bzw. 0,5 m (Gradiente) von der Maßnahme als mit umfasst gelten. Satz 3 stellt die Beurteilung dessen, ob für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen bauliche Anpassungen an sonstigen Straßenbahnbetriebsanlagen erforderlich sind, in die Verantwortung des Unternehmers. Dies ist sachgerecht, da die Planfeststellungsbehörde für die planrechtsfreien Einzelmaßnahmen

nicht zuständig ist. Pflichten nach § 21 PBefG bleiben auch dann unberührt, wenn für Einzelmaßnahmen und dadurch notwendige bauliche Anpassungen nach § 28 Absatz 1a Satz 1 Planrechtsfreiheit besteht. Darüber Satz hinaus erfolgt in Satz 3 eine klarstellende Ergänzung, dass für Baustelleneinrichtungsflächen kein eigenständiges Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist.

Zu Buchstabe b (§ 28 Absatz 3a PBefG)

Die Ergänzung in Satz 1 greift einen Vorschlag des Bundesrates auf und dient der Planungsbeschleunigung auch bei Plangenehmigungsverfahren.

Die Änderung in Satz 3 greift einen Vorschlag des Bundesrates auf. Der Begriff “betroffenen” stellt klar, dass die vorläufige Anordnung allen rechtlich betroffenen Gemeinden zuzustellen ist.

Die Einfügung des Satzes 11 greift einen Vorschlag des Bundesrates auf. 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 Buchstabe c (§ 28b PBefG)

Die Regelung streicht die bislang in § 28b PBefG enthaltene Regelung zum Projektmanager, da diese als allgemeine Regelung für das Planfeststellungsverfahren in das VwVfG überführt wird.

Zu Buchstabe d (§ 29 PBefG)

Absatz 5a

Die Ergänzung greift einen Vorschlag des Bundesrates auf. Auch für Straßenbahnen gilt ein gesetzlicher Sofortvollzug, der von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden kann. Es besteht daher eine vergleichbare Interessenlage wie bei den anderen Verkehrsträgern. Daher ist die Einfügung dieser verfahrens- bzw. prozessbeschleunigende Regelung auch im Personenbeförderungsgesetz sachgerecht.

Zu Absatz 6

Die Begründung wird wie folgt ergänzt; eine Anpassung im Regelungstext erfolgt nicht.

Nach § 29 Absatz 6 Satz 2 ist der Entschuldigungsgrund auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nach § 29 Absatz 5a Satz 3 nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Insoweit wird auf § 87b Absatz 3 Satz 3 VwGO verwiesen. Die Anforderungen sind hier identisch.

Von einer Konkretisierung, was das fristauslösende Ereignis im Sinne des § 29 Absatz 6 Satz 6 PBefG ist (vgl. Nr. 19 BR-Drs. 780/25) wird hingegen abgesehen. Fristauslösendes Ereignis ist die gerichtliche Verfügung auf Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens und deren Zustellung an die Beteiligten.

Zu Buchstabe e (§ 29a PBefG)

Die Regelung zu den informellen Teilnehmungsformaten wird entsprechend der Empfehlung des Bundesrates in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt; Absatz 3 ist daher aufzuheben.

Zu Buchstabe f (§ 32 Absatz 1 PBefG)

Mit der Neufassung werden § 32 Absatz 1 Satz 2 und 3 aus der Nummer 2 herausgelöst. Außerdem wird die versehentliche Doppelung des Satzes 3 bereinigt und eine sprachliche Angleichung an die anderen Verkehrsträger vorgenommen.

Zu Buchstabe g (§ 62 Absatz 4 PBefG)

Da das Personenbeförderungsgesetz von den Ländern ausgeführt wird und damit ein Anwendungsvorrang der Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder besteht (vgl. § 1 Absatz 3 VwVfG), bedarf es einer entsprechenden Regelung in Satz 2.

Satz 3 stellt sicher, dass die Übergangsvorschrift auch für die Verfahrensregelungen im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung gelten, die ebenfalls auf Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes verweisen.

Zu Nummer 15 (Artikel 16 - Änderung des Atomgesetzes)

Der Gesetzentwurf enthält einen redaktionellen Fehler. Es soll § 9b Absatz 1 Satz 3 des Atomgesetzes ersetzt und damit an die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes angepasst werden. Der Rechtsänderungsbefehl liefe ansonsten ins Leere und hätte keine inhaltlichen Auswirkungen, da § 9 Absatz 1 Atomgesetz keinen Satz 3 enthält.

Zu Nummer 16 (Artikel 17 – Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes)**Zu Buchstabe a (§ 35 KrWG)**

Diese Nummer übernimmt die ursprüngliche Änderung aus dem Regierungsentwurf.

Zu Buchstabe b (§ 35a KrWG)

Die Einführung eines Projektmanagers analog den rechtlichen Vorgaben im Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht soll dazu beitragen die langen Laufzeiten von Genehmigungen für eine Deponie, ihre Änderung oder Erweiterung zu beschleunigen, um zeitnah benötigten Deponieraum realisieren zu können. Die Nutzung von Projektmanagern nach § 2b der 9. BImSchV zeigt in Abhängigkeit der Qualität solcher Projektmanager und der Zusammenarbeit zwischen diesen, dem Vorhabenträger und der Zulassungsbehörde positive Auswirkungen auf diese Genehmigungsverfahren im Hinblick auf die Vorlaufzeit, z. B. bis zur Vollständigkeit der Antragsunterlagen, als auch im Verfahren insgesamt.

Sie ist als „Kann“-Bestimmung aufzunehmen, um der Genehmigungsbehörde das notwendige Ermessen zum Einsatz solcher Projektmanager zu gewähren. Stellt der Vorhabenträger jedoch einen Antrag auf Beauftragung eines Projektmanagers, so soll die Behörde diesen auch beauftragen.

Zu Buchstabe c (§ 37 KrWG)

Zur Beschleunigung der Genehmigung dringend benötigter neuer Deponien bzw. der Erweiterung oder Änderung bestehender Deponien soll der im UVPG und Anlagengenehmigungsrecht nach dem Bundes-Immissionsschutzrecht erfolgreich eingeführte vorzeitige Baubeginn als „Kann“-Bestimmung ins Kreislaufwirtschaftsgesetz aufgenommen werden.

Dies wird z. T. für den Bereich der Untersuchungen zur Feststellung der Einhaltung naturschutzrechtlicher Belange/Artenschutz erfolgreich praktiziert. Die Notwendigkeit einer Beschleunigung der Zulassungsverfahren von Deponien ist angesichts einer Laufzeit von um die 10 Jahre für die Genehmigung von Deponien offensichtlich. Die zuständige Behörde kann vorläufig zulassen, dass bereits vor der Feststellung des Plans oder der Erteilung der Plangenehmigung in Teilen mit der Errichtung oder Änderung eines Vorhabens begonnen wird, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Dazu gehört, dass entweder die Maßnahmen reversibel sind, wenn also ein im Wesentlichen gleichartiger Zustand hergestellt werden kann und die notwendigen Maßnahmen in einem angemessenen Zeitraum umgesetzt werden können.

Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Vorhabenträgers und unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Seit einer Gesetzesänderung im Jahr 2024 sind insbesondere im Rahmen der Entscheidung über den vorzeitigen Baubeginn von immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Abfallentsorgungsanlagen nach § 8a Absatz 1 Satz 2 und 3 BImSchG arbeitsintensive Prognoseprüfungen bei Änderungsgenehmigungen und Anlagen auf bereits bestehenden Standorten entbehrlich, soweit die beantragten vorläufigen Maßnahmen nicht gegen einschlägiges Recht verstoßen. Der Bau von immissionsschutzrechtlich zu genehmigenden Abfallentsorgungsanlagen kann somit in diesen Fällen schneller beginnen und Doppelprüfungen auf Behördenseite werden vermieden.

Die dem § 8a BImSchG ähnliche Parallelvorschrift zur Zulassung des vorzeitigen Baubeginns von Deponien nach § 37 KrWG wurde in diesem Zusammenhang im Jahr 2024 jedoch nicht geändert. Somit kann der erleichterte vorzeitige Baubeginn zwar für alle immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Abfallentsorgungsanlagen, einschließlich Abfallverbrennungsanlagen, zur Anwendung gelangen, nicht aber für Deponien. Eine Harmonisierung der Anforderungen zwischen dem BImSchG und KrWG zum vorzeitigen Baubeginn von Abfallentsorgungsanlagen soll nun hergestellt werden. Dies ist erforderlich, da abfallrechtliche Planungsverfahren für Deponien immer langwieriger und komplexer werden. Auch wenn die Deponierung in der Abfallhierarchie die letzte Stufe einnimmt, gibt es ein hohes öffentliches Interesse daran, dass für die Abfälle, deren ordnungsgemäße Entsorgung nur über eine Deponierung erfolgen kann, in Zukunft durch das Vorhalten ausreichender Deponiekapazitäten Entsorgungssicherheit gewährleistet wird. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, Grundgedanken der Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung auch auf dem Gebiet des Abfallrechts umzusetzen

und wirksame verfahrensvereinfachende Regelungen für Deponieplanungen, wie hier zum erleichterten vorzeitigen Baubeginn, im Kreislaufwirtschaftsgesetz zu verankern.

Zu Nummer 17 (Artikel 18 – Änderung der Deponieverordnung)

In Analogie zu den Prüfvorgaben in der Ersatzbaustoffverordnung (vgl. Anlage 1 Tabelle 3 Fußnoten 4 und 5 EBV) soll auch in der Deponieverordnung für Bodenmaterial und aufbereitetes Baggergut, welche im Rahmen des Baus von Oberflächenabdichtungssystemen zur Errichtung von Wasserhaushaltsschichten genutzt werden sollen, der Zuordnungswert für die elektrische Leitfähigkeit Drucksache 780/25 (Beschluss) - 96 - sowie den die Leitfähigkeit bestimmenden Ionen Sulfat und Chlorid, kein Ausschlusskriterium darstellen. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der Ursachen für die Überschreitung der Zuordnungswerte und der jeweils gegebenen Standortbedingungen am Einsatzort eine Prüfung im Einzelfall vorzusehen. Dazu bindet die zuständige Behörde regelmäßig die zuständige Wasserbehörde ein, wodurch die besonderen Schutzinteressen im Hinblick auf Gewässer im Umfeld des Deponiestandortes gewahrt werden. Die Durchsickerung einer Wasserhaushaltsschicht ist nach den einzuhaltenden Vorgaben der Deponieverordnung (Anhang 1 Punkt 2.3.1.1) und des Bundes einheitlichen Qualitätsstandards 7-2 (Punkt 2.3) streng begrenzt. Die Sickerwasserspense aus der Wasserhaushaltsschicht fällt bei der Verwendung von aufbereitetem Baggergut sehr gering aus. Dadurch erfolgt auch bei erhöhten Salzkonzentrationen im Sickerwasser nur ein sehr geringer Austrag von Salzen. Im Rahmen der Überwachung von Deponiestandorten in Mecklenburg-Vorpommern, auf denen vor 2009 zur Rekultivierung aufbereitetes Baggergut eingesetzt worden ist, konnte keine Durchsickerung beobachtet werden.

Zu Nummer 18 (Artikel 19 – Änderung des Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz)

Die Vorschrift soll den Ländern ermöglichen, die Mittel aus dem Länderanteil des Sondervermögens SVIK möglichst umfassend zur Anwendung zu bringen.

Das LuKIFG selbst enthält keine Pflicht zur Kofinanzierung und kein Doppelförderungsverbot. Entsprechende Vorgaben können sich jedoch aus anderen Gesetzen, aus untergesetzlichen Regelungen des Bundes oder aus Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern ergeben. Das Zusammentreffen dieser Vorgaben mit dem Einsatz von Mitteln aus dem LuKIFG ist daher regelungsbedürftig.

Bei den Mitteln nach Artikel 143h Absatz 2 GG handelt es sich um Bundesmittel. Die Mittel weisen jedoch eine besondere verfassungsrechtliche Stellung auf. Der verfassungsändernde Gesetzgeber hat mit Artikel 143h Absatz 2 GG einen eigenständigen Finanzierungstatbestand geschaffen, der es dem Bund ermöglicht, Investitionen der Länder und Kommunen teilweise oder vollständig zu finanzieren, ohne auf die Mitfinanzierungstatbestände nach Artikel 104b ff. GG zurückgreifen zu müssen. Dadurch wird deutlich, dass eine 100-Prozent-Finanzierung aus Mitteln des LuKIFG der Verfassung materiell nicht entgegensteht. Die Sonderstellung der Mittel kommt zudem im hohen Grad der freien Disponibilität der Mittel zum Ausdruck. Dies rechtfertigt, die Frage des Mitteleinsatzes im Rahmen von Kofinanzierungspflichten und Doppelförderungsverboten durch eine funktionale Betrachtungsweise im Hinblick auf den konkreten Mitteleinsatz zu entscheiden. Die Regelung trägt damit auch dem entsprechenden Gestaltungsspielraum gemäß Artikel 143h Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes Rechnung.

Satz 1 stellt klar, dass die Mittel aus dem Länderanteil des SVIK auch zur vollständigen Erbringung von in anderen Bundesgesetzen, sonstigen Vorschriften des Bundes (einschließlich Programmen zur Gewährung von Zuwendungen des Bundes nach den §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung und Bundesprogrammen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)) oder Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern verankerten Eigenanteilen eingesetzt werden können. Dies gilt auch für den Einsatz der Mittel im Rahmen von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen. Die Bindungen aus sonstigen Regelungen des LuKIFG bleiben unberührt.

Satz 2 stellt sicher, dass eine Überförderung derselben förderfähigen Ausgaben vermieden wird. Die Regelung soll sicherstellen, dass den Ländern keine Mittel erstattet werden, die aus dem Länderanteil des SVIK stammen. Entsprechende Konstellationen sind unter anderem denkbar, wenn die Kofinanzierungsregelungen eine Vorfinanzierung durch die Länder und eine Kostenerstattung durch den Bund vorsieht (so beispielsweise § 10 GAK-Gesetz). Würden hier auch Mittel aus dem Länderanteil des SVIK durch den Bund erstattet, wäre ansonsten nicht ausgeschlossen, dass der Bund mehr als 100 % der förderfähigen Kosten trägt.

Nach Satz 3 ist der Einsatz von Mitteln aus dem Länderanteil des SVIK im Rahmen von Regelungen in anderen Bundesgesetzen, sonstigen Vorschriften des Bundes (einschließlich Programmen zur Gewährung von Zuwendungen des Bundes nach den §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung und Bundesprogrammen der Kreditanstalt für Wie-

deraufbau (KfW)) oder Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern, die eine Kumulierung von Bundesmitteln untersagen, unbeachtlich. Die Regelung ermöglicht damit den Einsatz von Mitteln aus dem Länderanteil des SVIK neben anderen Bundesmitteln trotz entgegenstehender Doppelförderungsverbote.

Ohne die Regelung in § 4a müsste zur Erreichung des Regelungsziels eine Vielzahl fachrechtlicher Regelungen und Verwaltungsvereinbarungen angepasst werden. Diese würde zu erheblichem Verwaltungsaufwand und zu einem Nebeneinander unterschiedlicher Förderlogiken führen. Mit § 4a wird daher eine Lösung über eine Generalklausel verfolgt. Die Vorschrift regelt den Sonderfall des Einsatzes von Mitteln aus dem Länderanteil des SVIK. Sie geht damit als speziellere Norm entgegenstehenden Vorschriften vor.

Zu Nummer 19 (Artikel 20 – Änderung des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr)

(Zu § 1)

Die Nennung von Schienenwegen in See- und Binnenhäfen in § 1 Absatz 6, der die Förderfähigkeit von Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus regelt, unterblieb im Rahmen der letzten Gesetzesnovelle im Jahr 2021 auf Grund eines redaktionellen Versehens. Zugleich zeigte sich in den vergangenen Förderperioden, dass es einen Bedarf für eine solche Förderung gibt. Vor diesem Hintergrund dient die Änderung einer umfassenden Förderung von Schienenwegen in See- und Binnenhäfen im Rahmen des SGFFG. Bereits seit der vergangenen Gesetzesnovelle im Jahr 2021 sind Ersatzinvestitionen in Schienenwege in See- und Binnenhäfen förderfähig, so dass nun eine Förderlücke geschlossen und gleichzeitig Rechtssicherheit geschaffen wird.

Die Änderungen dienen außerdem redaktionellen Anpassungen.

(Zu § 2)

Die Höhe dieser Zuwendungshöchstgrenze bemisst sich nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), in der jeweils gültigen Fassung. Durch die Aufnahme des dynamischen Verweises auf die Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) wird sichergestellt dass sich die Zuwendungshöchstgrenzen im Rahmen des SGFFG analog zu Anpassungen der (AGVO) verändern. Artikel 56b Absatz 9 AGVO bzw. Artikel 56c Absatz 8 AGVO sehen mit Änderungen vom 23.06.2023 Förderhöchstgrenzen von 5,5 Mio. Euro für Seehäfen sowie 2,2 Mio. Euro für Binnenhäfen vor.

Zu Nummer 20 (Artikel 21 – Änderung des Gesetzes zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen)

Der neue Absatz 5 Satz 1 verpflichtet Bund und Länder dazu, ihre Verwaltungsportale für planrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 72a Absatz 2 VwVfG miteinander zu verknüpfen. Ziel ist es, dass die Nutzer von Verwaltungsleistungen einen ebenenübergreifenden elektronischen Zugang zu allen Verwaltungsleistungen nach den §§ 72 ff. VwVfG erhalten. Dies umfasst sowohl Vorhabenträger als Antragsteller als auch Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen, Vereinigungen sowie Träger öffentlicher Belange in Beteiligungsverfahren. Die Nutzer sollen über dieses einheitliche Verwaltungsportal alle Verfahren von Bund und Ländern einsehen und per Verlinkung auf die einzelnen Verfahren auf den beiden Plattformen von Bund und Ländern zugreifen können.

Satz 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung dazu, Vorgaben über die zu nutzenden IT-Komponenten für einheitliches Verwaltungsportal des Bundes inklusive der dazugehörigen Datenplattform festzulegen. Der Begriff der IT-Komponenten orientiert sich hierbei an § 2 Absatz 6 OZG. Umfasst sind demnach insbesondere IT-Anwendungen, Basisdienste, digitale Werkzeuge und die elektronische Realisierung von Standards, Schnittstellen und Sicherheitsvorgaben. Die Vorgaben sollen dafür Sorge tragen, dass auf Bundesebene keine redundanten IT-Entwicklungen im Sinne von ineffizienten Doppelentwicklungen vorangetrieben werden.

Satz 3 ermächtigt das Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung im Einvernehmen mit dem IT-Planungsrat durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates dazu, Vorgaben über die zu nutzenden IT-Komponenten für ein einheitliches Verwaltungsportal der Länder inklusive der dazugehörigen Datenplattform festzulegen. Zweck und Umfang der Regelung sind an Satz 2 angelehnt. Ziel ist es, dass die Länder

künftig einheitliche IT-Komponenten gemeinsam entwickeln und betreiben und auch hier redundante IT-Entwicklungen im Sinne von ineffizienten Doppelentwicklungen vermieden werden.

Zu Nummer 21 (Artikel 22 - Änderung der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung)

Durch den neuen § 46 EBO werden die rechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz vollautomatisierter Fahrfunktionen geschaffen.

Zentrale Vorschrift ist § 46 Absatz 3 EBO (neu). Die Norm konkretisiert die Anforderungen für den Einsatz vollautomatisierter Fahrfunktionen und benennt die dabei zu betrachtenden Sachverhalte. In diesem Rahmen ist insbesondere zu bewerten, ob technische Fehler, Störungen und Fehlhandlungen beherrscht werden, sichere Zustandsübergänge gewährleistet sind und die sichere Betriebsführung innerhalb des festgelegten Betriebsbereichs jederzeit aufrechterhalten bleibt. Hierbei ist insbesondere das Zusammenwirken von Fahrzeug, Infrastruktur, Leit- und Sicherungstechnik sowie betrieblichen Verfahren zu berücksichtigen.

Durch den Bezug zur Abnahme nach § 32 im Verordnungstext zu § 46 Absatz 3 selbst wird sichergestellt und klargestellt, dass die Betrachtung der vollautomatisierter Fahrfunktionen im Rahmen der Abnahme erfolgt und insoweit keinen eigenen Zulassungsprozess erfordert.

Zu Nummer 22 (Artikel 23 - Inkrafttreten)

Zu Absatz 1

Absatz 1 sieht das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vor. Ein Inkrafttreten zum Quartalsbeginn wurde aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht gewählt. [Alternativ zum 1. Juli 2026.]

Zu Absatz 2

Absatz 2 folgt Artikel 72 Absatz 3 Satz 2 Grundgesetz, wonach Regelungen auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege sechs Monate nach ihrer Verkündung in Kraft treten.

Zu Absatz 3

Das rückwirkende Inkrafttreten lässt keinen Zweifel daran aufkommen, dass alle auf der Grundlage des LuKIFG den Ländern bereits überlassenen Mittel in Sachverhalten, in denen die Länder unter der Bedingung des Einsatzes eigener Mittel sonstige Zuschüsse oder Finanzhilfen des Bundes erhalten können, als Eigenmittel der Länder betrachtet werden. Er bringt damit den Zweck der Einfügung von § 4a uneingeschränkt zur Geltung.

Berlin, den 24. Juni 2026

Michael Donth
Berichterstatter

Ulrich von Zons
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.