



Bundesministerium für Verkehr • 11030 Berlin

Chef des Bundeskanzleramtes

nachrichtlich

Bundesministerinnen und Bundesminister

Chefin des Bundespräsidialamtes

Chef des Presse- und Informationsamtes
der Bundesregierung

Beauftragter der Bundesregierung
für Kultur und Medien

Präsidenten des Bundesrechnungshofes

Patrick Schnieder MdB

Bundesminister

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-0

poststelle@bmv.bund.de

www.bmv.de

Kabinettsache

Datenblatt-Nr.: 21/12026

**Betreff: Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes,
hier: Entwurf einer Gegenäußerung der Bundesregierung zur
Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drs. 780/25 – Beschluss)**

Aktenzeichen: G 10 201010104#0001

Datum: Berlin, 23. Februar 2026

Seite 1 von 3

Anliegenden Entwurf einer Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates vom 30. Januar 2026 (BR-Drs. 780/25 – Beschluss) zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes übersende ich mit der Bitte, die Zustimmung des Kabinetts am 25. Februar 2026 im Rahmen der TOP-1-Liste ohne Aussprache herbeizuführen.

Zentrales Ziel dieses Gesetzentwurfes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Wesentlichen für Verkehrsinfrastruktur und punktuell auch für Energieinfrastruktur deutlich zu steigern. Durch Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung lassen sich zukünftig deutlich mehr Verkehrsinfrastrukturvorhaben als bisher planerisch vorbereiten und zur Genehmigungsreife führen.

Deshalb werden in den Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen das überragende öffentliche Interesse, die öffentliche Sicherheit und ein Schutzgütervorrang eingeführt bzw. erweitert. Dadurch werden behördliche





Seite 2 von 3

Abwägungsentscheidungen erleichtert und beschleunigt. Dies betrifft auch Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Zur Stärkung einer weitergehenden Digitalisierung werden gleichartige Verfahrensvorschriften aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz neu zusammengeführt. Dies erleichtert die Rechtsanwendung für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden und setzt die Nummern 130 und 132 der Föderalen Modernisierungsagenda um.

Der vorzeitige Maßnahmenbeginn durch vorläufige Anordnung wird praxistauglich ausgestaltet; das Erfordernis der Reversibilität entfällt. Darüber hinaus schafft der Gesetzentwurf die Voraussetzungen, um Verfahrensdopplungen durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung zu vermeiden und die Verfahren hierdurch wesentlich zu straffen.

Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen von Schiene und Wasserstraße werden vereinfacht.

Das Instrument der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird für alle verkehrlichen Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz im überragenden öffentlichen Interesse liegen, und für Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, sowie Vorhaben nach § 1 Telekommunikationsgesetz durch die Gleichstellung von Realkompensation und Ersatzgeld vereinfacht. Ersatzgeld kann bei Bundes- und Bundesauftragsverwaltung und der Eisenbahnen des Bundes an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine von diesem bestimmte Stelle gezahlt werden. Dies ermöglicht eine effiziente Planung und Realisierung von Vorhaben sowie effizienten Naturschutz.

Ferner werden Verfahrensabläufe vereinfacht sowie die in Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie vorgesehene Ausnahme von der UVP-Pflicht in Ausnahmefällen für Vorhaben mit herausragender Bedeutung in den Bereichen Verkehr, Energie und Verteidigung umgesetzt.

Das Kabinett hat am 17. Dezember 2025 dem Gesetzentwurf zugestimmt. Der Bundesrat hat am 30. Januar 2026 zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen.

Der Bundesrat unterstützt den Gesetzesentwurf grundsätzlich, bemängelt jedoch die kurze Frist der Länderanhörung. Der Bundesrat hat





Seite 3 von 3

zudem eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die verschiedene Bereiche u. a. der Fach- und Ausbaugesetze der Verkehrsträger, des Bundesnaturschutzgesetzes, des Verwaltungsverfahrensgesetzes, des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Wasserhaushaltsgesetzes betreffen.

Die Bundesregierung begrüßt in der Gegenäußerung die Vorschläge des Bundesrates zur Vereinheitlichung der Fristenregelungen und Harmonisierung von Begrifflichkeiten sowie Verweisen und wird diese sowie weitere Anregungen im Einzelnen prüfen sowie redaktionelle Korrekturen umsetzen. Die Bundesregierung wird im parlamentarischen Verfahren einen Erweiterungsvorschlag für die Ersatzgeldzahlung auf Vorhaben im Energiebereich, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, vorlegen. Hinsichtlich zahlreicher Vorschläge der Länder besteht noch ein Prüfungsbedarf. Soweit die Vorschläge des Bundesrates mit dem Ziel des Gesetzes, die Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen, nicht im Einklang stehen, lehnt die Bundesregierung sie in ihrer Gegenäußerung ab.

Die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand und den Bundeshaushalt lassen sich erst beurteilen, wenn die zahlreichen in der Gegenäußerung angekündigten Prüfungen der Bundesregierung abgeschlossen sind.

Die Bundesministerien wurden beteiligt. Das Bundesministerium für Finanzen, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium der Verteidigung, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, das Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung und das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen haben zugestimmt. Die übrigen Ressorts haben keine Einwendungen erhoben.

Das Gesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Schnieder

Anlagen: 4



Beschlussvorschlag

Die Bundesregierung beschließt die von dem Bundesminister für Verkehr vorgelegte Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drs. 780/25 – Beschluss) zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes.

Sprechzettel für den Regierungssprecher

Die Bundesregierung hat heute die von dem Bundesminister für Verkehr vorgelegte Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drs. 780/25 – Beschluss) zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes beschlossen.

Mit dem Gesetzentwurf schaffen wir umfangreiche und ambitionierte Regelungen, um die Planungs- und Genehmigungsverfahren wichtiger Infrastrukturvorhaben im Bereich Verkehr und punktuell auch im Energie- und Telekommunikationsbereich zu beschleunigen. Davon profitieren auch die Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Alle Projekte zur Engpassbeseitigung bei den Bundesverkehrswegen, die zentralen Schienenvorhaben, einschließlich der Maßnahmen zum Transport von Großtransformatoren auf der Schiene, der Neubau von Bundesautobahnen und vierstreifigen Bundesstraßen, alle laufenden und fest disponierten Projekte sowie Projekte zur Engpassbeseitigung der Wasserstraße, Maßnahmen zur Ertüchtigung systemkritischer Bauwerke, Ersatzneubauten von Brücken sowie der Neu- und Ausbau dringend benötigter LKW-Parkplätze erhalten bei Abwägungsentscheidungen ein höheres Gewicht. Diese Vorhaben stehen im überragenden öffentlichen Interesse. Gleiches gilt für Straßenneubauvorhaben im weiteren Bedarf mit Planrecht, soweit sie militärisch relevant sind. Die öffentliche Sicherheit wird als eigenständiger Abwägungsbelang verankert; militärisch relevante Infrastrukturvorhaben erhalten einen Schutzgütervorrang.

Planfeststellungsverfahren sind künftig ausschließlich digital und nach einem einheitlichen Standard für Beteiligungsprozesse durchzuführen. Für Härtefälle werden bürokratiearme alternative Zugänge vorgesehen.

Der vorzeitige Maßnahmenbeginn durch vorläufige Anordnung wird praxistauglich ausgestaltet; das Erfordernis der Reversibilität entfällt.

Die Raumverträglichkeitsprüfung für Bundesfernstraßen, Wasserstraßen und Schienenwege sowie Pumpspeicherkraftwerke soll nicht durchgeführt werden, sofern das jeweilige Land nicht

innen vier Wochen widerspricht. Das Linienbestimmungsverfahren bei Bundesfernstraßen erfolgt als interne Abstimmung ohne formalisierte Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Instrument der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird für alle verkehrlichen Vorhaben und Vorhaben von militärischer Relevanz, die durch Bundesgesetz im überragenden öffentlichen Interesse liegen, und für Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, sowie Vorhaben nach § 1 Telekommunikationsgesetz durch die Gleichstellung von Realkompensation und Ersatzgeld vereinfacht. Dies ermöglicht eine effiziente Planung und Realisierung von Vorhaben sowie effizienten Naturschutz. Ersatzgeld kann an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine von diesem bestimmte Stelle gezahlt werden. Damit können sich die Vorhabenträger auf die Planung und Realisierung der jeweiligen Infrastrukturen fokussieren und gleichzeitig wird ein effizienter und anforderungsgerechter Naturschutz sichergestellt.

Der Bundesrat unterstützt in seiner Stellungnahme vom 30. Januar 2026 den Gesetzentwurf der Bundesregierung grundsätzlich, bemängelt jedoch die kurze Frist der Länderanhörung. Der Bundesrat hat zudem eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die verschiedene Bereiche u. a. der Fach- und Ausbaugesetze der Verkehrsträger, des Bundesnaturschutzgesetzes, des Verwaltungsverfahrensgesetzes, des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Wasserhaushaltsgesetzes betreffen.

Die Bundesregierung begrüßt in der Gegenäußerung die Vorschläge des Bundesrates zur Vereinheitlichung der Fristenregelungen und Harmonisierung von Begrifflichkeiten sowie Verweisen und wird diese sowie weitere Anregungen im Einzelnen prüfen sowie redaktionelle Korrekturen umsetzen. Die Bundesregierung wird im parlamentarischen Verfahren einen Erweiterungsvorschlag für die Ersatzgeldzahlung auf Vorhaben im Energiebereich, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, vorlegen. Hinsichtlich zahlreicher Vorschläge der Länder sieht die Bundesregierung noch Prüfungsbedarf. Soweit die Vorschläge des Bundesrates mit dem Ziel des Gesetzes, die Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen, nicht im Einklang stehen, lehnt die Bundesregierung sie ab.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

zur Stellungnahme des Bundesrates

zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (BR-Drs. 780/25 – Beschluss)

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Aufhebung des Genehmigungserfordernisses für die Tarife und Ausführungsbestimmungen zur Kenntnis. Sie weist aber schon einmal darauf hin, dass die Erleichterungen bei der Einbeziehung nach § 305a BGB für die Tarif- und Ausführungsbestimmungen bei einer ersatzlosen Abschaffung des Genehmigungserfordernisses nicht aufrechterhalten werden können. Soll § 305a Nummer 1 BGB aufrechterhalten werden, muss an die Stelle des Genehmigungserfordernisses die Pflicht zur Veröffentlichung der Tarif- und Ausführungsbestimmungen in einem amtlichen Bekanntmachungsblatt treten.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

Die Bundesregierung teilt grundsätzlich die Auffassung des Bundesrates, dass die Möglichkeit der Planrechtsfreiheit für einzelne Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung bestimmter Vorhaben gezielt und

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

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

Darüber hinaus tragen die Vorschläge der bisherigen Vollzugspraxis nicht Rechnung: So werden in einigen der vorgeschlagenen Fälle bereits jetzt keine Planfeststellungsverfahren durchgeführt, sondern Plangenehmigungsverfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung. Hier kann bei Vorliegen der Voraussetzungen auch das Entfallen von Planfeststellung und -genehmigung (§ 74 Absatz 7 VwVfG bzw. § 74b VwVfG-E) festgestellt werden. Andere der vorgeschlagenen Maßnahmen werden in der Verfahrenspraxis des Eisenbahnbundesamtes als wiederkehrende geringfügige Maßnahme und deshalb als nicht planrechtsrelevant eingeordnet.

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

überschritten. Letztlich entstünden auf diese Weise neue Verfahren, die nicht zur Beschleunigung beitragen.

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

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates prüfen.

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung hat den Vorschlag geprüft. Die Bundesregierung unterstützt die Sicherstellung der Geltung des § 20 UVPG, die zur Einhaltung europarechtlicher Anforderungen erforderlich ist. Jedoch enthalten § 18a AEG-E, § 17a FStrG-E, § 14a WaStrG-E, § 29a PBefG-E keine Maßgaben zur

Anwendung von § 20 UVPG. § 20 UVPG gilt daher unverändert auch bei der Zulassung UVP-pflichtiger Vorhaben nach dem AEG, FStrG, WaStrG und PBefG. Die Ersetzung der Angabe „§§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ jeweils durch die Angabe „§§ 17 bis 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ wäre hingegen ungeeignet, die Umsetzung der Anforderungen nach Artikel 6 Absatz 5 der UVP-Richtlinie weiterhin zu gewährleisten. Der Vorschlag des Bundesrates ist daher abzulehnen.

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

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

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

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

Die Bundesregierung hat die Vorschläge des Bundesrates geprüft.

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

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

Vor diesem Hintergrund ist die im Vorschlag genannte Begründung für eine

Aufnahme des Vorhabens in die Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG aus fachlicher Sicht nicht hinreichend.

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

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

Zu Ziffer 34 (Zu Artikel 2 allgemein)

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zu 01: Fälle, bei denen der an der Eisenbahnkreuzung beteiligte Schienenbaulastträger nicht ermittelt werden kann und deswegen eine Verzögerung bei der Planung der Eisenbahnmaßnahme auftritt, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Wer Schienenbaulastträger ist, ergibt sich aus dem öffentlichen Eisenbahnrecht (Allgemeines Eisenbahngesetz bzw.

Landeseisenbahngesetze). Dies sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die auf Grundlage einer Unternehmensgenehmigung einen Schienenweg betreiben (§ 6 Absatz 1 AEG). Hier besteht kein Raum für eine Entscheidung der Anordnungsbehörde.

Zu 02: Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken kommt es darauf an, ob noch Kreuzungen im rechtlichen Sinne bestehen. Kreuzungen im rechtlichen Sinne bestehen noch, wenn lediglich eine Betriebseinstellung nach § 11 AEG, aber noch keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgt ist. Auch in dieser Frage besteht kein Raum für eine Entscheidung der Anordnungsbehörde.

Zu Ziffer 36 (Zu Artikel 3 allgemein)

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Der Katalog wurde bewusst auf Vorhaben beschränkt, die gegenüber anderen öffentlichen oder privaten Belangen von Dritten als besonders rechtfertigungsbedürftig angesehen werden. Die Instandsetzung von Tunneln löst diese Konflikte in der Regel nicht aus. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen dienen dem konkreten

Schutz der Verkehrsteilnehmer und haben damit sogar eine höhere Privilegierung als in § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die vorgeschlagene Ergänzung von § 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 FStrG durch die Angabe „mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung“ könnte zu Rechtsunsicherheit führen. Sie könnte dahingehend verstanden werden, dass auf ein über die einzelne Baumaßnahme hinausgehendes Gesamt- und Endziel abzustellen ist. Maßgeblich ist aber, ob durch die anstehende Baumaßnahme in die jetzige Verkehrsfunktion der Straße eingegriffen wird und beabsichtigt ist, den Verkehr zu steigern.

Einer ausdrücklichen Ergänzung der Beispiele für planfeststellungsfreie Baumaßnahmen um die Fallgruppe der Hang- und Felssicherungsmaßnahmen ist nicht geboten. Da diese Maßnahmen nicht in die Verkehrsfunktion der Straße eingreifen, sie nicht darauf abzielen, den Verkehr zu steigern und zudem der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen, bedarf es bereits nach geltender Rechtslage keines Planfeststellungsverfahrens.

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

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

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

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

Buchstabe b) des Vorschlages des Bundesrates (§ 44 BNatSchG) wird die Bundesregierung dahin gehend aufgreifen, dass sie im geplanten Naturflächenbedarfsgesetz Ermächtigungsgrundlagen für die Standardisierung

der Anforderungen an die artenschutzrechtliche Prüfung (§ 44, 45 BNatSchG) für Bundesfern- und Bundeswasserstraßen schafft.

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

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

Zu Buchstabe b): Der Bund wird den Vorschlag im Hinblick auf eine Erweiterung nach Buchstabe a) prüfen. Der Bund, hier das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine von ihm benannte Stelle, als Zahlungsempfänger bei Bundesvorhaben ist wesentlicher Bestandteil des Regierungsentwurfs. Im Übrigen bleibt es bei der bestehenden Rechtslage. Es wird auf die Gegenäußerung zu Ziffer 59 Bezug genommen. Die Bundesregierung wird den Antrag zum Anlass nehmen, eine redaktionelle Korrektur an § 15 Absatz 6a Satz 1 BNatSchG-E vorzuschlagen.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis. Der Bund, hier das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und

nukleare Sicherheit oder eine von ihm benannte Stelle, als Zahlungsempfänger bei Bundesvorhaben ist wesentlicher Bestandteil des Regierungsentwurfs. Es wird auf die Gegenäußerung zu Ziffern 59 und 60 Buchstabe b) Bezug genommen.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die vorgesehene Regelung des § 30 VwVfG funktioniert unabhängig davon, ob KRITIS wie bislang im BSIG oder zukünftig im KRITIS-DG definiert wird. Durch die Umsetzung dieses Vorschlags, müsste das VwVfG vermutlich des Öfteren angepasst werden. Auch die Anknüpfung an die Registrierung (§ 33 BSIG) erschließt sich nicht: die Daten werden durch eine Registrierung nicht mehr oder weniger schutzbedürftig. Dass dadurch das Verfahren grundsätzlich erleichtert wird, ist nachvollziehbar, sollte hier aber nur eine untergeordnete Rolle spielen. In der Praxis bleibt es unbenommen, sich im Regelfall auf einen entsprechenden Registrierungsnachweis – sei er nun von BBK oder BSI – zu stützen.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

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

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

Zu Vorschlag b): Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlag des Bundesrates zu.

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen. Allerdings weist die Bundesregierung darauf hin, dass Regelungen zur vorläufigen Anordnung sich nur in wenigen Gesetzen befinden, wobei diese bereits Regelungen zur Bekanntgabe enthalten. Der Mehrwert einer solchen Regelung im VwVfG erschließt sich daher momentan nicht. Auch sei darauf hingewiesen, dass, soweit für Regelungen des vorzeitigen Baubeginns ergänzende Regelungen erforderlich sein sollten, diese in den Fachgesetzen umzusetzen sind.

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

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 109 (Zu Artikel 12 Nummer 9 allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

Zu Ziffer 112 (Zu Artikel 12 allgemein)

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

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

Zu Ziffer 113 (Zu Artikel 12 allgemein)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

Zu Ziffer 127 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis und verweist darauf, dass im Beschluss des Koalitionsausschusses vom 10.12.2025 festgehalten wurde, dass über das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hinausgehende Aufträge aus der Föderalen Modernisierungsagenda, die noch nicht anderweitig umgesetzt wurden, im 1. Quartal 2026, von der Bundesregierung in einem weiteren Rechtssetzungspaket zur Beschleunigung und Vereinfachung insbesondere umweltrechtlicher Anforderungen berücksichtigt und angegangen werden.

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

Zu Ziffer 128 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Stellungnahme des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu Ziffer 129 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

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

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

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

Verpflichtungsermächtigungen veranschlagt, um Planungssicherheit zu gewährleisten.

Zu Ziffer 130 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

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

Zu Ziffer 131 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

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

Zu Ziffer 132 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

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

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

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

Zu Ziffer 133 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 134 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 135 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 136 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 137 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

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

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

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

Zu Ziffer 138 (Zum Verfahren)

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

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

Dokumentenname : 04 Gegenäußerung - Gegenäußerung zu GE Infrastruktur-
Zukunft_ID.docx
Ersteller : BMV
Stand : 23.02.2026, 18:51

30.01.26

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 1061. Sitzung am 30. Januar 2026 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

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

Nach Artikel 1 Nummer 1 ist die folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. Nach § 4 Absatz 7 Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Mit dem Betrieb von Anlagen der Telekommunikation kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Telekommunikationsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung von Fahrstrom kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder ein zugelassenes Energieversorgungsunternehmen betraut werden. Mit dem Betrieb der übrigen Anlagen nach Satz 1 kann ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen betraut werden. Auch in den Fällen der Betrauung nach den Sätzen 2 bis 4 verbleibt die Verantwortung für den sicheren Eisenbahnbetrieb im Sinne der Absätze 1 und 3 beim betrauenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das diese Verantwortung rechtlich und tatsächlich uneingeschränkt wahrnehmen können muss.“ ‘

Begründung:

Vorgeschlagen wird die rechtssichere Abbildung einer Situation, dass ein Betreiber von Schienenwegen Teilleistungen an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder an ein Telekommunikationsunternehmen beziehungsweise Energieversorgungsunternehmen vergibt.

Zur bisher bereits bestehenden Regelung in § 4 Absatz 7 AEG gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen. Es wird teilweise die Auffassung vertreten, dass die arbeitsteilige Zusammenarbeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die arbeitsteilige Zusammenarbeit mit Telekommunikationsanbietern heute nicht zulässig sei.

Eine derartige arbeitsteilige Zusammenarbeit zwischen qualifizierten Unternehmen wird in vielen konkreten Fällen bereits seit Jahr(zehnt)en praktiziert und bei der Einführung von ETCS weiter an Bedeutung gewinnen. Dies gerade zusätzlich vor dem Hintergrund, dass auch die Umsetzung von Fahrstromversorgungsmaßnahmen und deren Umsetzung durch die DB InfraGO AG zu lange dauert, sodass beispielsweise die Installation von Oberleitungssinseln für den Einsatz von batterieelektrischen (BEMU-)Fahrzeugen blockiert ist.

Überwiegend wird daher die Einschaltung von dritten Dienstleistern als zulässig erachtet, sofern „robuste“ Betrauungs- beziehungsweise Durchführungsverträge bestehen, die Verantwortlichkeiten genau geklärt sind und entsprechende Kontroll- oder Durchgriffsrechte bestehen. Die Gesamtverantwortung nach dem öffentlich-rechtlichen Eisenbahnrecht verbleibt jedoch stets beim betrauenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das „den Hut aufhaben“ muss (vgl. Fischer, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG-Kommentar, 1. Auflage 2020, zu § 4 AEG, Rz. 29 und 30).

Die im Antrag vorgeschlagene, klarstellende Fassung bestätigt diese Auffassung und Praxis und schafft damit Planbarkeit und Rechtssicherheit für die Beteiligten.

Dabei steht es dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin offen, ob es alle Tätigkeiten im Eisenbahninfrastrukturbetrieb selbst erbringen oder teilweise die Dienste qualifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen möchte; diese Wahlfreiheit besteht fort.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3a – neu – (§ 12 Absatz 2 Satz 3 – neu –, 4 – neu –, Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 1, 5 AEG), Nummer 18a – neu – (§ 28 Absatz 1 Nummer 3, 4 AEG), Artikel 17a – neu – (§ 305a Nummer 1 BGB)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Nummer 3 ist die folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Vorbehaltlich internationaler Übereinkommen müssen die Beförderungsbedingungen mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, im Einklang stehen. Die zuständige Behörde kann die Änderung von Tarifen verlangen, wenn der Tarif einen nach Artikel 3 Absatz 2 oder 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzten Höchsttarif übersteigt.“

b) Die Absätze 3, 3a, 4 und 5 werden gestrichen.

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1“ gestrichen.

bb) Satz 5 wird gestrichen.“ ‘

bb) Nach Nummer 18 ist die folgende Nummer 18a einzufügen:

„18a. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird gestrichen.

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 12 Absatz 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt, entgegen § 12 Absatz 2 Satz 2 Tarife nicht den dort beschriebenen Anforderungen genügt oder entgegen § 12 Absatz 2 Satz 3 Tarife gegenüber jedermann nicht in gleicher Weise anwendet,“ ‘

b) Nach Artikel 17 ist der folgende Artikel 17a einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. I Nr. 364) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 305a Nummer 1 wird die Angabe „mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder“ gestrichen und nach der Angabe „Übereinkommen“ wird die Angabe „oder nach Maßgabe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wirksamen bekanntgemachten“ eingefügt.⁶

Begründung:

Bereits im geplanten „Moderne-Schiene-Gesetz“ (MoSchG) der damaligen Ampel-Koalition war vorgesehen gewesen, die Genehmigungspflicht für die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen nach § 12 AEG ersatzlos aufzuheben*. Diese bereits früher vom Bundesverkehrsministerium als sinnvoll erachtete und zum Bürokratieabbau geeignete Maßnahme wird mit dem vorliegenden Vorschlag umgesetzt.

Zur ausführlichen Begründung wird ergänzend auf die Empfehlungen des Verkehrsausschusses des Bundesrates verwiesen (siehe BR-Drucksache 71/1/21 vom 19. Februar 2021, Seite 2 bis 5). Die damals zugrundeliegenden Verhältnisse und Erwägungen sind auch heute noch gleichermaßen aktuell. Umso mehr verwundert es, dass diese früher schon gutgeheißene Maßnahme bisher nicht umgesetzt worden ist.

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

Artikel 1 Nummer 4 ist zu streichen.

Begründung:

Eine diesbezügliche Regelungsnotwendigkeit wird im Rahmen der mit dem Gesetzentwurf verfolgten Planungsbeschleunigung nicht gesehen. Die mit der

* Sachstandsbericht des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Sitzung des Arbeitskreises Bahnpolitik der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 07. Februar 2024 zu TOP 6 (Aktueller Stand und Planungen Moderne-Schiene-Gesetz), Seite 2.

Rechtsänderung verbundene potentielle Verschiebung von finanziellen Lasten zu Lasten der Länder wird abgelehnt.

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

Artikel 1 Nummer 5 ist durch die folgende Nummer 5 zu ersetzen:

,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. Eine durch Allgemeinverfügung erlassene Duldungsanordnung ist öffentlich bekannt zu geben.“

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. 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.“ ‘

Begründung:

Übernahme bewährter Regelungen aus § 44 EnWG und Angleichung bezüglich der Duldung von Vorarbeiten.

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

- a) Der Bundesrat bittet, die Regelungen zur Ankündigung von Vorarbeiten im Gesetzentwurf einheitlich zu formulieren.
- b) Der Bundesrat regt an, die Bestimmungen klarstellend dahingehend zu ergänzen, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Ankündigung vorzunehmen.
- c) Der Bundesrat regt an, dass die Bekanntgabe in den elektronischen Mitteilungs- und Veröffentlichungsblättern der Gemeinden erfolgt, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind.

Begründung:

Die Regelungen zur Ankündigung von Vorarbeiten sollten wortgleich gefasst sein.

Es fehlt zudem die Bestimmung einer Zuständigkeit, um zu ermitteln, wer auf welcher Internetseite und in wessen elektronischem Mitteilungs- und Verkündungsblatt die öffentliche Bekanntmachung veröffentlicht. Die Vorarbeiten finden gegebenenfalls bereits weit vor einem Planfeststellungsverfahren zu einem Zeitpunkt statt, zu dem die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben noch gar nicht kennt (zum Beispiel Vorarbeiten zur Erstellung von Planunterlagen). Die Zuständigkeit sollte wie bisher beim Vorhabenträger bleiben. Fraglich ist auch, ob die Rechtsprechung bei einer Bekanntmachung nur noch auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde die Anstoßfunktion noch als gewährleistet ansieht.

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

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Artikel 1 Nummer 5 ist die folgende Nummer 5a einzufügen:

„5a. § 17a wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird gestrichen.

b) Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 2.“

b) Nach Artikel 4 Nummer 19 ist die folgende Nummer 19a einzufügen:

„19a. § 17h wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird gestrichen.

b) Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 2.“

Begründung:

Der Verweise auf § 73 Absatz 9 VwVfG können gestrichen werden, da dieser Absatz entfallen soll (vgl. Artikel 11 Nummer 7 des Gesetzentwurfs).

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

Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a ist durch den folgenden Buchstaben a zu ersetzen:

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

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; Gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung, einer Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung, der Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur notwendigen Energieanlagen,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Einbau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung, die

Verlängerung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch von Aufzügen, Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung, insbesondere zur Herstellung der Barrierefreiheit, und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,

4. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
8. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 5 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 10 000 Meter,
9. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
10. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer-, Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
11. Änderungen von Bahnstromleitungen,
12. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
13. die Änderung von Überführungen von Geh- und Radwegen, von Leitungen aller Art sowie von Gewässern und Wassergräben jeweils bis zu einer Breite von 6,50 Metern, das Gleiche gilt für entsprechende Durchlässe,
14. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen,
15. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,

16. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Metern (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
17. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 17 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 17 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt. Im Zweifel bestimmt die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers, ob eine baurechtliche Verfahrensfreiheit nach Satz 1 und 2 statthaft ist. Sie gibt Auskunft über die Notwendigkeit etwaiger landesrechtlicher Verfahren nach Satz 4, Halbsatz 2. 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 vor der Durchführung 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 Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“ ‘

Begründung:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 18 AEG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt,

leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Eisenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern sinnvoll ergänzt. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden. Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Klein-Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotenzial beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist, und die auch der Konzentrationswirkung bedürfen. Dies schafft personelle Kapazitäten bei den Planfeststellungsbehörden und die Konzentration auf wirklich wesentliche Fälle.

Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum AEG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

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

Der Bundesrat begrüßt die Genehmigungsfreistellung von Durchlässen, bittet jedoch um Prüfung, ob der Anwendungsbereich der Genehmigungsfreistellung über Durchlässe nach der DIN 1076 hinaus erweitert werden kann.

Begründung:

Die Neufassung der Regelungen sieht vor, die Änderung von Durchlässen als Einzelmaßnahme von der Pflicht zur Planfeststellung freizustellen. Ausweislich der Entwurfsbegründung sind damit nur Durchlässe nach DIN 1076 umfasst, die eine lichte Weite von weniger als zwei Metern besitzen. In der Praxis ist eine Beschränkung auf zwei Meter nicht hilfreich, da alte schmale und dunkle Fußgängerdurchlässe regelmäßig auf bis zu 6,50 Meter aufgeweitet werden sollen (diese Breite ergibt sich aus einem zweistreifigen Radweg, einem ausreichend großen Gehweg sowie gegebenenfalls erforderlicher Schutzstreifen). Es wird angeregt, klarstellend eine Regelung aufzunehmen, die die Änderung von Überführungen von Geh- und Radwegen bis zu einer Breite von 6,50 Meter von der Pflicht zur Planfeststellung befreit. Dadurch ließe sich eine erhebliche Beschleunigung bei der städtebaulich gewollten Ertüchtigung der Fuß- und Radweginfrastruktur bewirken, denn in der Praxis gibt es zunehmend

Fälle, in denen für vergleichsweise überschaubare Vorhaben aufwendige Planfeststellungsverfahren durchzuführen sind. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Regelung ausdrücklich auch für Überführungen von Geh- und Radwegen, von Leitungen alle Art sowie von Gewässern und Wassergräben gelten sollte.

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

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 1 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmigungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

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

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 3, Artikel 4 Nummer 12 § 17 Absatz 2 Satz 3, Artikel 6 Nummer 5 § 14 Absatz 2 Satz 1 und 4, Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 3 ist jeweils die Angabe „anliegenden“ durch die Angabe „betroffenen“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff der „anliegenden Gemeinden“ sollte jeweils durch „betroffenen Gemeinden“ ersetzt werden, da es sich bei „anliegenden Gemeinden“ um einen dem Planungsrecht fernliegenden Ausdruck handelt, während „betroffene Gemeinden“ den rechtlich relevanten Kreis einschließt.

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

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b § 18 Absatz 2 Satz 9 ist nach der Angabe „Der Betroffene ist“ die Angabe „durch den Vorhabensträger“ einzufügen.

Begründung:

Wie in der bisherigen Fassung der Vorschrift wird klargestellt, wer gegebenenfalls zur Entschädigung verpflichtet ist.

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

Nach Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b ist der folgende Buchstabe c einzufügen:

,c) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Plans ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Abschlusses der Auslegung maßgeblich. Spätere Änderungen der Rechtslage oder der tatsächlichen Verhältnisse bleiben unberücksichtigt, sofern sie nicht die grundlegende Zulässigkeit des Vorhabens entfallen lassen.“ ‘

Begründung:

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technische Regelwerke, und an geänderte Sachverhalte anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage soll den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so (zeit-)aufwändige Umplanungen vermeiden.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob durch die Ausweitung der Reduzierung von planfeststellungspflichtigen Maßnahmen, insbesondere Unterhaltungsmaßnahmen, tatsächlich eine Beschleunigung erreicht werden kann. Insbesondere die Ausführungen in der Begründung des Gesetzentwurfs, wonach „die Anforderungen des materiellen Umwelt- und Naturschutzrechts, wie z. B. Bundesnaturschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz“ zu beachten sind (Einzelbegründung zu Artikel 6 Nummer 3, BR-Drucksache 780/25, Seite 134), lässt den Schluss zu, dass diese Anforderungen weiterhin – nunmehr durch die Enteignungsbehörde – im Rahmen der vorzeitigen Besitzeinweisung zu prüfen sein könnten. Letztlich würde sich der Prüfungsumfang damit nur von den Planfeststellungsbehörden zulasten der Enteignungsbehörden verschieben. Sofern das Verfahren der vorzeitigen Besitzeinweisung weiterhin als „schnelles Verfahren“ zur Flächensicherung beibehalten werden soll, sind Klarstellungen in den jeweiligen Fachgesetzen, dass der Prüfungsumfang der Enteignungsbehörden in diesem Verfahren nicht erweitert wird bzw. sich weiterhin auf die bisherigen, wenigen Prüfungspunkte beschränkt, zwingend erforderlich.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass den Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung vielfach nachgelagert aufwändige Enteignungs- und Entschädigungsverfahren folgen, die ebenfalls eine entsprechende Bindung der Enteignungsbehörden bedingen.

Begründung:

Die Regelungen könnten im Ergebnis dafür sorgen, dass die Enteignungsbehörden, die aufgrund der Verfahren aus dem Energiesektor bereits stark belastet sind, künftig zum Engpass einer effizienten und schnellen Verfahrensabwicklung werden, das Problem würde insoweit nur verlagert. Es ist daher zwingend sicherzustellen, dass mit der Ausweitung der Möglichkeiten der vorzeitigen Besitzeinweisung keine neuen materiellen Anforderungen auf die Enteignungsbehörden zukommen.

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

In Artikel 1 Nummer 7 § 18a Absatz 1, Artikel 4 Nummer 13 § 17a Absatz 1, Artikel 6 Nummer 6 § 14a Absatz 1 und Artikel 15 Nummer 6 § 29a Absatz 1 ist die Angabe „§§ 17 bis 19 und 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ jeweils durch die Angabe „§§ 17 bis 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu ersetzen.

Begründung:

In den oben genannten Vorschriften wird auf die §§ 17 bis 19 sowie 21 UVPG verwiesen. Zur vollständigen Umsetzung wäre es erforderlich auch auf § 20 UVPG zu verweisen, der die Zugänglichmachung der Unterlagen im zentralen UVP-Portal regelt. Diese Verpflichtung besteht unabhängig davon gemäß Artikel 6 Absatz 5 der UVP-Richtlinie, die in Deutschland durch § 20 UVPG implementiert wurde. Zudem stellen die Portale mittlerweile eine weit verbreitete, barrierefreie und gängige Methode zur Veröffentlichung der digitalen Unterlagen für UVP-pflichtige Projekte dar.

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

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 1 Nummer 7 § 18a ist wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 ist die Angabe „nach Maßgabe der folgenden Absätze“ durch die Angabe „nach Maßgabe des folgenden Absatzes“ zu ersetzen.

bb) Absatz 2 ist zu streichen.

b) Artikel 4 Nummer 13 § 17a Absatz 2 ist durch den folgenden Absatz 2 zu ersetzen:

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

Begründung:

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes sieht in Artikel 1 Nummer 7 (§ 18a Absatz 2 AEG) und in Artikel 4 Nummer 13 (§ 17a Absatz 2 FStrG) die inhaltlich unveränderten Sondervorschriften für die Durchführung von Erörterungsterminen vor, die bereits nach jetziger Rechtslage die Durchführung eines Erörterungstermins in Verfahren nach dem AEG und dem FStrG in das Ermessen der Anhörungsbehörde stellt. Diese Sondervorschrift soll nach Artikel 11 Nummer 8 nun in abgewandelter Form in den neuen § 73 b VwVfG überführt werden. Künftig soll also für alle Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Erörterungstermins nicht mehr verpflichtend sein, sondern im Ermessen der Planfeststellungsbehörde stehen. Demnach besteht kein praktisches Bedürfnis mehr danach, die Sondervorschriften im AEG und FStrG beizubehalten. Darüber hinaus würde die Beibehaltung zu Rechtsunsicherheiten bei der Anwendung dieser Vorschrift führen, da nicht klar wäre, ob ein Ermessen nach den Voraussetzungen des § 73b VwVfG oder wie bisher nach pflichtgemäßen Ermessen nach § 18a AEG und § 17a FStrG erfolgen soll. Nach dem neuen § 73b VwVfG muss die Planfeststellungsbehörde nämlich zusätzlich prüfen, ob ein Erörterungstermin erforderlich ist, da durch diesen „eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist“. Darüber hinaus sind die Soll-Vorschriften nach § 18a Absatz 2 Satz 2 AEG und nach § 17a Absatz 2 Satz 2 FStrG des Entwurfs für im Internet veröffentlichte oder ausgelegte Pläne obsolet, da nach Artikel 11 Nummer 3 die neue Fassung des § 27b VwVfG ohnehin vorsieht, dass eine Auslegung von Plänen grundsätzlich immer auf der Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde erfolgen soll.

Im Übrigen sollten § 18a AEG und § 17a FStrG denselben Inhalt haben, um insbesondere bei Landesbehörden, die für Verfahren nach dem AEG und dem FStrG zuständig sind, einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten. Daher sollte die Möglichkeit der Durchführung von informellen Beteiligungsformaten nicht – wie in der bisherigen Fassung des Referentenentwurfs vorgesehen – nur im AEG, sondern auch im FStrG vorgesehen sein. Es ist kein Grund ersichtlich, warum in Verfahren nach dem FStrG diese Möglichkeit nicht gegeben sein sollte. Dies wäre eine unnötige Einschränkung der Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörden.

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

- a) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob und inwieweit die Regelungen zur Durchführung von Erörterungstermin in den Fachgesetzen und im Verwaltungsverfahrensgesetz Widersprüche und beziehungsweise oder Redundanzen aufweisen.

- b) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die Regelungen zu informellen Beteiligungsformaten im Allgemeinen Eisenbahngesetz, Bundeswasserstraßengesetz und Personenbeförderungsgesetz in das Verwaltungsverfahrensgesetz zu überführen sind.

17. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a₀ (§18e Absatz 2 Satz 1a – neu – AEG)

Vor Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a₀ einzufügen:

„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.“ ‘

Begründung:

Auch bei Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen zu nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sollte die aufschiebende Wirkung von Klagen entfallen. Es ist daher eine dem PBefG entsprechende Regelung aufzunehmen.

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

- a) Der Bundesrat bittet um konkretere Regelungen, wann eine Sachverhaltsermittlung ohne Mitwirkung des Klägers ohne geringen Aufwand möglich ist und nach Ablauf der Klagebegründungsfrist vorgebrachte Erklärungen und Beweismittel daher nicht zuzulassen sind.
- b) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass dies jedenfalls der Fall ist, wenn die erforderlichen Unterlagen oder Informationen bei der Planfeststellungsbehörde oder dem Träger des Vorhabens bereits vorliegen.

Begründung:

Mit dem Begriff des „geringen Aufwands“ wird ein unbestimmter Rechtsbegriff eingeführt, der für erhebliche Rechtsunsicherheit sorgen kann. Hier ist eine gesetzgeberische Definition angezeigt. Das Abstellen auf das Vorliegen erforderlicher Unterlagen oder Informationen erscheint insoweit sachgerecht.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelungen zum Fristbeginn, der in § 18e Absatz 3 Satz 5 AEG, § 17e Absatz 3 Satz 5 FStrG, § 14e Absatz 3 Satz 7 WaStrG, § 29 Absatz 6 Satz 6 PBefG jeweils „ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens“ bestimmt ist, zur Wahrung der Rechte der Parteien ergänzt werden müssen und dabei insbesondere das fristauslösende Ereignis genauer bestimmt und sichergestellt werden sollte, dass die Parteien hiervon unverzüglich Kenntnis erlangen.

Begründung

Derzeit ist als fristauslösendes Ereignis die „Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens“ vorgesehen. Die Aussetzung eines Verfahrens nach § 94 VwGO endet indes mit dem im Aussetzungsbeschluss genannten Ereignis; der Rechtsstreit ist sodann von Amts wegen unverzüglich fortzusetzen. Dabei ist nicht näher bestimmt, was als Fortsetzung des Verfahrens anzusehen ist, sondern das Gericht hat nach Eintritt der Bedingung, wegen derer die Aussetzung erfolgte, das Verfahren weiter zu betreiben. Die Fortsetzung eines Verfahrens erfolgt somit formlos durch weitere Behandlung des Gerichts. Eines diesbezüglichen Beschlusses bedarf es nicht. Mit der derzeit vorgesehenen Regelung ist für die Parteien der Fristbeginn nach Fortsetzung des Verfahrens nicht ersichtlich. Zudem ist es unklar, welche Handlung des Gerichts als Fortsetzung anzusehen ist. Zu prüfen ist, ob hier durch eine Konkretisierung des fristauslösenden Ereignisses größere Rechtssicherheit für die Parteien und das Gericht geschaffen werden kann und ob Folgeänderungen für das gerichtliche Verfahren erforderlich sind.

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

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a § 20 Absatz 1 Nummer 1 ist die Angabe „vormittelten“ durch die Angabe „vorermittelten“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur.

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

a) Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a § 20 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

bb) In Satz 6 ist die Angabe „in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“ durch die Angabe „in den jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen zu berücksichtigten.“ zu ersetzen.

b) Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a § 17i Absatz 1 Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

c) Artikel 6 Nummer 14 Buchstabe a § 18 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sollen der Bearbeitung der Verfahren nach Satz 1 Vorrang einräumen.“

- bb) In Satz 6 ist die Angabe „in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“ durch die Angabe „in den jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen zu berücksichtigten.“ zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die bisher vorgesehene Formulierung deutet lediglich auf eine gewollte Zielrichtung hin und hat keine rechtliche Wirkung. Um eine rechtliche Verbindlichkeit zu gewährleisten, ist die Formulierung zu konkretisieren.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Es handelt sich um eine sprachliche Klarstellung. Verbleibt es bei der bislang vorgesehenen Formulierung, stellt sich die Frage, wer die Belange in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einbringen soll.

Zu Buchstabe b:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird verwiesen.

Zu Buchstabe c:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird verwiesen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb wird verwiesen.

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

Nach Artikel 1 Nummer 16 ist die folgende Nummer 16a einzufügen:

,16a. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2a wird der folgende Absatz 2b eingefügt:

„(2b) Eigentümer von mittelbar oder unmittelbar angrenzenden Grundstücken nach Absatz 1 sind über das Freistellungsverfahren zu unterrichten. Sind mehr als zehn Unterrichtungen vorzunehmen, so können diese Unterrichtungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird auch dadurch bewirkt, dass die Planfeststellungsbe-

hörde den Inhalt der Bekanntmachung auf ihrer Internetseite zugänglich macht. Die Freistellung darf nur mit Zustimmung eines in Satz 1 beschriebenen Eigentümers erfolgen, wenn die in Satz 1 genannten Grundstücke durch die Freistellung ihren Bahnbetriebszweck endgültig nicht mehr erreichen können. Die Zustimmung kann nur verweigert werden, wenn der Eigentümer ein berechtigtes Interesse gegen die Freistellung darlegt. Wird das berechtigte Interesse gegen die Freistellung nicht innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung dargelegt, gilt die Zustimmung als erteilt. Wird die Zustimmung erteilt oder gilt sie als erteilt, so können die in Satz 1 genannten Grundstücke im Rahmen dieses Verfahrens ebenfalls freigestellt werden.“

- b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „dem Eigentümer des Grundstücks“ durch die Angabe „den Eigentümern der Grundstücke nach Absatz 2b Satz 1“ ersetzt.‘

Begründung:

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 23 Absatz 2b – neu – und Absatz 6 Satz 1 AEG sind in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr in der 153. Sitzung des Länderausschuss Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) erörtert und beschlossen worden.

Anlass für die Änderung in § 23 AEG ist der Fall, wenn mehrere dem eisenbahnspezifischen Zweck gewidmete angrenzende Grundstücke in der möglichen eisenbahnspezifischen Nutzung durch die Freistellung eines einzelnen Grundstücks betroffen sind und bei antragsgemäßer Bescheidung einen solchen Planungstorso auslösen würden. Nach § 23 Absatz 1 AEG stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

In der vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen Präsidialverfügung vom 31. Oktober 2005 zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken (§ 23 AEG) und Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht“ vom 31. Oktober 2005 heißt es unter II. 2.: „Bei der Prüfung der vorgelegten Freistellungsunterlagen ist darauf zu achten, dass eine sinnvolle planungsrechtliche und eisenbahn-/sicherheitstechnische

Abgrenzung zu den verbleibenden Betriebsanlagen erfolgt und dadurch ein möglicher Planungstorso vermieden wird.“

Die vorgeschlagene Änderung des § 23 Absatz 2b AEG-neu sieht die Einführung von Bestimmungen zur Beteiligung mittelbar betroffener Eigentümer von Bahngrundstücken vor. Danach sollen die Eigentümer die Möglichkeit erhalten, ihre Zustimmung zur Freistellung der antragsgegenständlichen Flächen zu erklären, so dass die Eigentümer umliegender Bahnflächen in das Verfahren einbezogen werden. Dadurch wird diesen Eigentümern die Möglichkeit geboten, gegen einen etwaigen Zweckentfall des eigenen Bahnbetriebsgrundstücks vorzugehen. Durch den Zustimmungsvorbehalt werden, entsprechend der oben genannten Präsidialverfügung vom 31. Oktober 2005, sogenannte Planungstorso vermieden. Das berechnigte Interesse im Sinne des Absatz 2b Satz 5 umfasst alle Interessen, die auf die Fortführung des Bahnbetriebs gerichtet sind. Dies ist insbesondere dann zu bejahen, wenn der Eigentümer ein entsprechendes Verkehrskonzept vorweisen kann oder Verträge im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb geschlossen hat oder die Verkehrsfläche zur Erreichung der Klimaneutralität benötigt. Durch die Möglichkeit der öffentlichen Bekanntmachung in Satz 2 wird die zuständige Behörde entlastet, da die Ermittlung einer hohen Zahl von benachbarten Eigentümern sich schwierig gestaltet und das Verfahren verlängert. Die Begrenzung auf zehn Unterrichtungen ist geboten, da die Zahl der Beteiligten im Freistellungsverfahren in der Regel niedriger ist als im Planfeststellungsverfahren.

Infolge dessen ist der Freistellungsbescheid nach § 23 Absatz 6 Satz 1 AEG den beschriebenen Eigentümern ebenfalls zuzustellen.

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

Nach Artikel 1 Nummer 16 ist die folgende Nummer 16a einzufügen:

„16a. Nach § 24a wird der folgende § 24b eingefügt:

„§ 24b Schutzwaldungen

(1) Waldungen und Gehölze längs von Eisenbahninfrastrukturen können von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Einvernehmen mit der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde insoweit zu Schutzwaldungen erklärt werden, als dies zum Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, wie beispielsweise Lawinen, Schneeverwehungen, Steinschlag, Vermurungen, notwendig ist.

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 22 redaktionell zusammenzuführen

(2) Die Schutzwaldungen sind vom Nutzungsberechtigten zu erhalten und den Schutzzwecken entsprechend zu bewirtschaften. Die Überwachung obliegt den nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörden im Benehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(3) Der Nutzungsberechtigte kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, als ihm durch die Verpflichtung nach Absatz 2 Satz 1 Vermögensnachteile entstehen.“ ‘

Begründung:

Bis heute gibt es für Eisenbahninfrastrukturunternehmen bundesrechtlich keine Möglichkeit, in den Genuss von sogenannten „Schutzwaldungen“ zu kommen, die dem Schutz der Eisenbahninfrastrukturen dienen, vor allem im Gebirge vor Hangrutschungen, Lawinen und Steinschlag. Gerade durch den Klimawandel wird die Sicherung der Verkehrswege vor Naturgewalten immer wichtiger. Für die Eisenbahninfrastruktur fehlen jedoch Regelungen zu Schutzwaldungen. Beim Verkehrsträger Straße ist es anders: Hier existieren bereits seit langem valide Regelungen (vgl. § 10 FStrG und z.B. § 27 StrG BW).

Schutzwaldungen sind Anpflanzungen bzw. Wälder, die dazu dienen sollen, durch das Wurzelwerk Hänge zu befestigen, und somit einen Schutz vor Lawinen oder Steinschlag zu bieten oder deren schädliche Auswirkungen abzumildern.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Benachteiligung des Verkehrsträgers Schiene insoweit aufgehoben und zugleich dem Gebot des § 1 Absatz 6 AEG entsprochen, wonach die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden sollen; diesem Gebot sind Bundes- wie Landesregierungen verpflichtet. Das bisherige, unvollkommene Schutzkonzept der §§ 24, 24a AEG wird mit der Regelung – wie bei der Straße - sinnvoll ergänzt und vervollständigt.

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

Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d § 38 Absatz 9, Artikel 4 Nummer 25 Buchstabe c § 24 Absatz 15 und Artikel 15 Nummer 10 § 62 Absatz 4 ist jeweils durch den folgenden Absatz zu ersetzen:

„Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 19 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 bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 Absatz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 19 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.“

Begründung:

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes enthält in § 38 Absatz 9 AEG-E, § 62 Absatz 4 PBefG-E und § 24 Absatz 15 FStrG-E jeweils unterschiedliche Übergangsvorschriften für die Anwendung des VwVfG in der Altfassung. Es gelten durch die einzelnen Fachgesetze abweichende Regelungen für die verschiedenen Infrastrukturen. Hier wäre eine Vereinheitlichung verfahrensbeschleunigend.

Im Rahmen des § 38 Absatz 9 AEG-E wird die Anwendung nicht in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt. Die zwingende Anordnung der Fortgeltung des alten Rechts macht die Rechtsanwendung in hohem Maße komplex und unflexibel. Es ist daher insbesondere wichtig, dass § 38 Absatz 9 AEG-E ebenfalls als „Kann“-Regelung ausgestaltet wird.

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

- a) Der Bundesrat bittet, in den Fachgesetzen einheitliche Übergangsregelungen festzulegen, die durch angemessene Stichtagsregelungen einerseits ausreichend Zeit für notwendige Umstellungen lassen, andererseits aber auch die zeitnahe Anwendung der Neuregelungen erlauben.

- b) Der Bundesrat hält dabei im Grundsatz das im Gesetzentwurf nur im Bundesfernstraßengesetz vorgesehene Wahlrecht der Behörde zur gänzlichen oder teilweisen Anwendung der Neuregelungen bereits vor einem Stichtag für vorzugswürdig.

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

In Artikel 1 Nummer 21 sind nach der laufenden Nummer 50 die folgenden Nummern 51 und 52 einzufügen:

,

„51	ABS/NBS Breisach [D] – Colmar [F]
52	ABS/NBS Rastatt [D] – Haguenau [F]“

 ‘

Begründung:

Bislang sind im Katalog der Anlage 1 lediglich EdB-Eisenbahninfrastrukturen aufgeführt. Jedoch können auch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen die Voraussetzungen des § 18e Absatz 1 AEG erfüllen, diese sind (u.a.):

- „1. Herstellung der Deutschen Einheit,
3. Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“.

Besonders diese Nummern können auch auf nichtbundeseigende Infrastrukturen zutreffen.

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

In Artikel 1 Nummer 21 ist nach der laufenden Nummer 50 die folgende Num-

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 26 redaktionell zusammenzuführen

mer 51 einzufügen:

, „51	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL“ ‘
-------	--

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 21 des Gesetzentwurfs soll die geltende Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG durch eine Neufassung ersetzt werden. In Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG werden die Schieneninfrastrukturausbau- und neubaumaßnahmen benannt, bei denen bei verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im ersten und letzten Rechtszug entscheidet. In der geltenden Fassung der genannten Anlage 1 wird unter der laufenden Nummer 14 auch die Maßnahme Ausbaustrecke (ABS) Dresden – Görlitz – Grenze D/PL genannt. Diese Maßnahme soll in der vorgesehenen Neufassung der genannten Anlage 1 nicht mehr aufgeführt werden, d. h. bei dieser Maßnahme bestünde in Zukunft bei verwaltungsgerichtlichen Streitigkeiten keine Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG. Der Entwurfsbegründung ist nicht zu entnehmen, warum das nicht mehr der Fall sein soll.

Aus Sicht des Freistaates Sachsen muss die Maßnahme aus folgenden Gründen weiterhin in der genannten Anlage 1 aufgeführt werden:

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 Dresden – Görlitz – Grenze D/PL 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.

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 Dresden – Görlitz Grenze D/PL zu bejahen. Deutschland verpflichtet sich 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 ein eindeutiger Beleg dafür, dass die Ausbaumaßnahme einen rechtlich relevanten internationalen Bezug aufweist.

Letztlich gilt nach § 18e Absatz 1 Nummer 6 AEG der § 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO (Erst- und Letztzuständigkeit des BVerwG) auch für Maßnah-

men, die eine Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) haben. Das trifft ebenfalls für die Maßnahme ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL zu. Diese Maßnahme ist 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. Aus Sicht des Freistaates Sachsen ist – entgegen den allgemeinen Ausführungen in der Entwurfsbegründung – ohne Belang, dass diese Maßnahme wegen der Ausschöpfung des sächsischen Budgets vom zuständigen Bund-Länder-Koordinierungsgremium nicht beschlossen oder zur Umsetzung vorgemerkt wurde. Die Bedeutung der Maßnahme für das Lausitzer Kohlerevier ergibt sich, wie dargestellt, aus dem InvKG.

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

In Artikel 1 Nummer 21 ist nach der laufenden Nummer 50 die folgende Nummer 51 einzufügen:

,	„51	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland“	,
---	-----	---------------------------------------	---

Begründung:

Im Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes ist die Änderung der Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG vorgesehen. Die in der Anlage 1 aufgelisteten Vorhaben sind Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene und erfüllen die in § 18e genannten Kriterien.

In die Auflistung muss die ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland aufgenommen werden, da diese ebenfalls im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene genannt wird. Für diese gilt das Kriterium „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“.

Die Strecke ist von herausragender Bedeutung für die Region. Es besteht der Sonderfall, dass die Insel Sylt allein durch eine Zugverbindung verkehrlich angebunden ist. Entsprechend sensibel und bedeutsam ist der Ausbau der Strecke. Verzögerungen bei der Umsetzung durch verlängerte Rechtswege können nicht akzeptiert werden.

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffern 26, 27 redaktionell zusammenzuführen

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

In Artikel 1 Nummer 21 Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) ist nach der laufenden Ziffer 50 die folgende Ziffer 51 einzufügen.

„51	ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn)“
-----	--

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 21 des Gesetzentwurfs soll die geltende Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG durch eine Neufassung ersetzt werden. In Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG werden die Schieneninfrastrukturausbau- und neubaumaßnahmen benannt, bei denen bei verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im ersten und letzten Rechtszug entscheidet. Dies ist auch im Sinne des Klimaschutzbeschleunigungs-Schiene-Gesetz (BR-Drucksache 466/23).

Aus Ländersicht muss die ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) aus folgenden Gründen in der genannten Anlage 1 aufgeführt werden:

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

** bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffern 26 bis 28 redaktionell zusammenzuführen

verknüpft werden.

Darüber hinaus ist von Polen vorgesehen, die Verlängerung der Ostbahn – Linie 203 – mittels CEF-Mitteln der EU auszubauen, da die polnische Strecke im TEN-V-Netz aufgenommen wurde.

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

Artikel 2 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist die Angabe „des Bundes“ ist durch die Angabe „im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zu ersetzen.
- b) Satz 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Nach der Angabe „Dies gilt“ ist die Angabe „– auch unter Einbeziehung von Vorhaben in einem Nahverkehrsplan – “ einzufügen.
 - bb) Die Angabe „Änderung eines Bundesschienenweges“ ist durch die Angabe „Änderung eines Schienenweges“ zu ersetzen.
 - cc) Die Angabe „Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege“ ist durch die Angabe „Maßnahmen in Bezug auf die Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch die Änderung des § 1 Absatz 3 BSWAG sollen der Aus-, Neu- und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in das überragende öffentliche Interesse gestellt und als der öffentlichen Sicherheit dienend eingestuft werden. Unter diese Regelung würden bei den Schienenwegen des Bundes auch solche Schienenwege fallen, deren Finanzierungsanteil des Bundes ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erfolgt. Dies hätte zur Folge, dass Schienenwege des Bundes, die über das GVFG finanziert werden, in ein überragendes öffentliches Interesse gestellt werden, während Maßnahmen an Eisenbahninfrastrukturen auf NE-Bahnen, die über dasselbe Finanzierungsinstrument finanziert werden, hiervon nicht erfasst wären.

Es ist daher sicherzustellen, dass auch für Maßnahmen an Eisenbahninfrastrukturen an NE-Bahnen, die nach dem GVFG förderfähig sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt werden kann.

Das überragende öffentliche Interesse ist nicht entsprechend der Eigentumsverhältnisse herzuleiten, sondern entsprechend der Bedeutung der Eisenbahn. Dies ist ebenfalls sachgerecht, da auch an NE-Bahnen beispielsweise militäri-

sche Anlagen per Schiene anschließen und diese damit eindeutig der öffentlichen Sicherheit dienen.

Sollte eine Förderung aus den Mitteln des GVFG aufgrund von beim Bund nicht in ausreichendem Maße bereitstehenden Mittel nicht möglich sein, aber dessen Fördervoraussetzungen vorliegen und die Förderung des Vorhabens durch Mittel der Länder erfolgen, ist es ausreichend, wenn die Vorhaben in einem Nahverkehrsplan enthalten sind.

Für Vorhaben, die in einem Nahverkehrsplan enthalten sind, für die jedoch die Fördervoraussetzung durch eine Programmaufnahme in das Bundes-GVFG aufgrund des ausstehenden Planrechtsbeschlusses und darauffolgende Antragstellung beim Bundesverkehrsministerium nicht festgestellt werden konnte, wird damit für den Zeitraum der Planung und Genehmigung ebenfalls der Status des überragenden öffentlichen Interesses ermöglicht.

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

Der Bundesrat empfiehlt, dass die in Artikel 2 Nummer 1 vorgesehenen Regelungen auch für Projekte im Bereich der nicht bundeseigenen Schienenwege gelten, soweit diese den in der Begründung des Gesetzentwurfs zu Artikel 2 Nummer 1 (zu § 1 Absatz 3 BSWAG) ausgeführten Gesichtspunkten dienen.

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

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Artikel 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. Nach § 3 Absatz 3 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach Absatz 1 Satz 2 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene.“ “

b) Nach Artikel 17 ist der folgende Artikel 17a einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene, insbesondere nach § 2 Absatz 1 Nummer 3.“ ‘

Begründung:

Es ist allgemein anerkannt, dass Elektrifizierungen und Digitalisierungen volkswirtschaftlich vorteilhaft sind. Sie erhöhen die Netzkapazität und Resilienz, ermöglichen durchgehende und klimafreundliche Verkehre, und stärken so den Verkehrsträger Schiene in seiner Leistungsfähigkeit.

Daher braucht es künftig keinen gesonderten gesamtwirtschaftlichen Nachweis (sogenannte „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ (NKU)) für solche allseits für sinnvoll erachteten Maßnahmen mehr. Was Allgemeingut ist, bedarf keiner zusätzlichen Untersuchung mehr. Dies ist auch gleichzeitig ein guter Beitrag zum Bürokratieabbau, zur Planungsbeschleunigung und nicht zuletzt zum Klimaschutz. Noch immer ist Deutschland beim Elektrifizierungsgrad in Europa unter dem Durchschnitt und von den jährlichen Elektrifizierungsraten der 50er- und 60er- Jahre weit entfernt. Das sollte sich ändern.

Bereits die „Beschleunigungskommission Schiene“ (BKS) hatte deren Abschaffung für derartige Maßnahmen vorgesehen. Sodann hatte das damalige Bundesverkehrsministerium in seinem Eckpunktepapier für ein „Moderne-Schiene-Gesetz“ (MoSchG), das jedoch nicht beschlossen wurde, eine Abschaffung der NKU bei Elektrifizierungen und Netzresilienzmaßnahmen vorgesehen. Auch der aktuelle Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene spricht sich dafür aus.

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

Nach Artikel 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

,3. § 11c Absatz 6 ist wie folgt zu ändern:

- a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Die Angabe „anstelle von“ ist durch die Angabe „sowohl“ zu ersetzen.
 - bb) Nach der Angabe „straßengebundenen Ersatzverkehren“ ist die Angabe „als auch“ einzufügen.
- b) In Satz 3 ist die Angabe „für schienengebundene Ersatzverkehre“ zu streichen.
- c) In Satz 5 ist die Angabe „erfolgt vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr“ durch die Angabe „erfolgt sowohl für straßengebundenen als auch für schienengebundenen Ersatzverkehr“ zu ersetzen.‘

Begründung:

Das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sieht das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen im Rahmen einer mehrmonatigen Vollsperrung von ausgewählten Bahnkorridoren vor.

Diese lang andauernden Streckensperrungen haben erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonennah-, -fern- und -güterverkehr.

Zur Aufrechterhaltung eines verlässlichen Verkehrsangebots während der Generalsanierung der jeweiligen Korridore sind hochwertige Ersatzkonzepte – unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit – zu realisieren.

Gemäß der aktuellen Regelung gemäß §11c Absatz 6 BSWAG ist eine finanzielle Beteiligung des Bundes und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Eisenbahnen des Bundes vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr je Generalsanierung vorgesehen.

Diese Beschränkung wird den tatsächlichen betrieblichen Erfordernissen jedoch nicht gerecht. In den überwiegenden Fällen wird nur eine Verbundlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren sowie aus Traktionsverstärkungen von weiterhin verkehrenden Fahrten das wirtschaftlichste und ver-

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 32 redaktionell zusammenzuführen

kehrlich sinnvollste Ergebnis erzielen.

Eine ausschließliche Fokussierung auf straßen- oder schienengebundene Ersatzverkehre birgt die Gefahr, dass Fahrgäste dauerhaft auf den motorisierten Individualverkehr ausweichen. Dies schwächt die Akzeptanz notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und steht den Zielen der Verkehrsverlagerung und des Klimaschutzes entgegen.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 11c Absatz 6 BSWAG stellt klar, dass der Bund und die DB InfraGO im Rahmen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren eine Verbundlösung aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehren mitfinanzieren können. Damit wird eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Planung von Ersatzkonzepten ermöglicht und zugleich eine sachgerechte Lastenverteilung zwischen Bund und Ländern sichergestellt. Gleichzeitig schafft die Regelung Planungssicherheit für die Länder und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und trägt dazu bei, die Auswirkungen von Streckensperrungen zu minimieren, die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Schiene zu erhalten und die Akzeptanz der Generalsanierungen bei Fahrgästen und Wirtschaft nachhaltig zu stärken.

34. Zu Artikel 2 allgemein

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass für die DB InfraGO AG nach wie vor keine gesetzliche Aufgabennorm besteht und auch der Infra-Plan nicht gesetzlich verankert ist.
- b) Der Bundesrat erinnert an seine hierzu vorgelegten Vorschläge in den Beschlüssen BR-Drucksache 198/23 (B) sowie 379/23 (B) und fordert die Bundesregierung auf, diese Vorschläge umzusetzen.

Begründung:

Bis heute hat die DB InfraGO AG als größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Haupteisenbahninfrastrukturbetreiberin in Deutschland mit einem faktischen Monopol keinerlei gesetzliche Aufgabennorm, die bestimmt, was diese Gesellschaft eigentlich im Dienste der Allgemeinheit und des Eigentümers zu leisten hat. Auch der geplante Infra-Plan hat bisher keine gesetzliche Verankerung. Es existiert lediglich eine geänderte, nun etwas gemeinwohlorientiertere Satzung der DB InfraGO AG.

Im Gegensatz zu anderen öffentlichen EIU, wie z.B. in Österreich und in der Schweiz, ist dies zu wenig angesichts der immensen volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses EIU. Bei der Straße ist dies anders, die Verantwortlichkeit der Straßenbaulastträger ist gesetzlich definiert (vgl. Artikel 4 Nummer 2 des Gesetzesentwurfs zum FStrG); auch die Bundesautobahn-GmbH verfügt über einen

gesetzlich definierten Auftrag (vgl. §§ 1, 5 Absatz 1 InfrGG). Bei öffentlichen EIU dagegen gibt es zwar eine Betriebspflicht (§ 11 Absatz 1 Satz 1 AEG), diese ist aber bisher konturenlos, und es gibt weder eine Festlegung des Umfangs und eine Mindestqualität, noch eine Regelung zu deren Beginn.

Dagegen liegt schon ein Vorschlag des Bundesrates für eine Aufgabennorm für die DB InfraGO AG vor, auch für den Infraplan (siehe BR-Drucksache 379/23 (B)). Dies müsste die Bundesregierung nur aufgreifen und umsetzen.

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

Vor Artikel 3 Nummer 1 sind die folgenden Nummern 01 und 02 einzufügen:

,01. Nach § 1 Absatz 6 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Ist zweifelhaft, wer Beteiligter an einer Kreuzung ist, so trifft diese Bestimmung die Anordnungsbehörde.“

02. Nach § 2 Absatz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Ist zweifelhaft, ob eine Kreuzung im Sinne des Absatzes 2 neu ist, so trifft diese Bestimmung die Anordnungsbehörde.“ ‘

Begründung:

Zu Nummer 01:

Aktuell ist gesetzlich nicht eindeutig bestimmt, wer Träger der Baulast im Bereich Schiene ist. So bestehen im Gegensatz zum Straßenrecht keine gesetzlichen Zuweisungen der Baulast, auch bei noch nicht vorhandenen, aber möglichen Eisenbahnstrecken; auch gibt es den Fall, wer bei zwei in Frage kommenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zuständiger Schienenbaulastträger für ein drittes Gleis ist, oder in Reaktivierungsfällen, wo ein verantwortliches EIU noch gar nicht feststeht, oder auch in sonstigen Fällen der Unklarheit. Auch in diesen Fällen sollte schnell bestimmt werden können, wer der Verantwortliche ist, anstatt die Fälle ungelöst zu lassen bzw. hin- und herzuschieben. Daher wird ein Bestimmungsrecht der Anordnungsbehörde geschaffen, was auch zur Planungsbeschleunigung und Rechtssicherheit dient.

Wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, entscheidet als Anordnungsbehörde das Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit der nach Landesrecht zuständigen Behörde; in sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die nach Landesrecht zuständige Behörde, so bestimmt es § 8 EBKrG.

Zu Nummer 02:

In der Praxis und in der Literatur, die sich mit Reaktivierungsfällen beschäftigt, gibt es unklare Fälle, ob ein Bahnübergang „neu“ ist oder nicht. Neu ist er nach der Rechtsprechung grundsätzlich nur dann, wenn erstmals eine Kreuzung zweier Verkehrswege geschaffen wird, alles andere sind dann Änderungen, die nach § 3 EBKrG zu behandeln sind. Das dazu vorgeschlagene Bestimmungsrecht der Anordnungsbehörde kann geeignet sein, hier Klarheit zu schaffen. Damit kann es auch erleichtert werden, frühere Eisenbahninfrastrukturen zu reaktivieren, die oftmals Bahnübergänge haben, die auch nicht so leicht ersetzbar sind. Mit Streckenreaktivierungen wird vor allem der ländliche Raum gestärkt und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

36. Zu Artikel 3 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt das Ziel des Gesetzentwurfs, die Realisierung von Vorhaben durch Vereinfachung im Eisenbahnkreuzungsrecht zu beschleunigen und auf komplexe und fehleranfällige Verfahren zur Kostenzuordnung zu verzichten.
- b) Der Bundesrat hält es jedoch für erforderlich, das Eisenbahnkreuzungsrecht über die vorliegenden Vorschläge hinaus zu vereinfachen. Der Bundesrat stellt fest, dass insbesondere kommunale Straßenbaulastträger, deren Straßen von kreuzenden Großvorhaben betroffen sind, häufig finanziell sowohl von eigentlichen Projektkosten als auch vom Vorteilsausgleich überfordert sind. Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die betroffenen Straßenbaulastträger im Falle von kreuzenden Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege weitergehend entlastet werden können. Insbesondere ist ein Verzicht auf den Vorteilsausgleich angezeigt.
- c) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagenen Quoten für Fälle des § 12 Absatz 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) angemessen sind und nicht zu einer Benachteiligung einzelner Kreuzungsbeteiligter führt.
- d) Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagene Regelung des § 15 Absatz 2 Satz 2 EBKrG mit einer der geltenden Rechtslage entsprechenden Regelung ergänzt werden sollte, um auch Fälle eines Verlangensmüssens abzudecken.

37. Zu Artikel 4 (§ 1 Absatz 1 FStrG)

Der Bundesrat bittet, den Begriff des Fernverkehrs in § 1 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz in Abgrenzung zu regionalen und lokalen Verkehrsströmen klar zu definieren.

Begründung:

Gemäß § 1 Absatz 1 FStrG müssen Bundesfernstraßen einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sein. Diese Vorschrift ist nicht praxistauglich. Unklar ist z. B., aufgrund welcher Parameter eine öffentliche Straße dem Fernverkehr dient bzw. unter welchen Umständen sie diesem zu dienen bestimmt ist. Aufgrund dieser Unklarheit werden Entscheidungen zu Baulastfragen (z. B. zu Mitfahreparkplätzen, Umstufungen) jahrelang in die Länge gezogen und umfassende rechtliche Gutachten beauftragt, ohne dass es hierzu ein Ergebnis gibt. Eine politische Entscheidung und rechtliche Klarstellung sollte den Begriff daher für die Rechtspraxis handhabbar machen.

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

In Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe a § 2 Absatz 5 Satz 2 ist die Angabe „Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren“ durch die Angabe „Planfeststellungsverfahren“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erfolgt grundsätzlich keine Auslegung von Plänen.

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

In Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 Satz 4 ist die Angabe „Brückenbauwerke liegt“ durch die Angabe „Brückenbauwerke sowie die Instandsetzung vorhandener Tunnelbauwerke und die Umsetzung von Maßnahmen der Hang- und Felssicherung liegen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Privilegierung des Ersatzes vorhandener Brückenbauwerke ist wichtig und richtig. Ebenso drängend und unerlässlich zur Sicherstellung der Mobilität im Land ist jedoch die Instandsetzung von Tunnelbauwerken und die Durchführung von Maßnahmen der Hang- und Fels-sicherung. Werden diese ausgebremst, drohen gravierende Engpässe und große gesamtwirtschaftliche Schäden.

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

Der Bundesrat hält es für erforderlich, den Begriff der Rastanlage im geplanten § 3 Absatz 1 Satz 4 FStrG genauer zu definieren. Dabei sollte die Definition auch reine Parkplätze an Bundesfernstraßen umfassen.

Begründung:

Der Begriff der „Rastanlage“ ist dem Bundesfernstraßengesetz bislang fremd und sollte daher eine Definition durch den Gesetzgeber erfahren.

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

In Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 Satz 5 ist die Angabe „sollen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut und unterhalten werden“ durch die Angabe „sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten“ zu ersetzen.

Begründung:

In der aktuellen Fassung des § 3 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) besteht für den Straßenbaulastträger die Verpflichtung, Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes stellt diese Verpflichtung zukünftig in das „soll“-Ermessen des Straßenbaulastträgers. Es besteht die Befürchtung, dass dies zu einer Verschlechterung der Radverkehrsförderung führen wird.

Die Sicherstellung zur Abwicklung von Radverkehr auf Betriebswegen an Brücken von Bundesautobahnen und Bundesstraßen ermöglicht weitreichende Mobilitätsoptionen für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies kann insbesondere in dicht besiedelten Regionen zur Förderung der Verkehrswende und damit Reduzierung der regionalen (Binnen-)Verkehre auf der Bundesstraße führen. So wird durch die Bereitstellung von Querungsmöglichkeiten insbesondere für den Radverkehr der Umstieg vom Kraftfahrzeug auf klimafreundlichere Fortbewegungsmittel unterstützt. In diesem Zuge würden neben den in § 3 Absatz 1 FStrG genannten Belangen des Umweltschutzes auch die Verkehrsbelastung auf dem Bauwerk selbst verringert werden, was insbesondere in stark befahrenen Abschnitten vorteilhaft für den Verkehrsfluss ist.

Darüber hinaus ergeben sich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht erhebliche Vorteile durch die Verlagerung im Modalsplit. So verringern sich durch die Förderung des Radverkehrs, gesamtgesellschaftlich betrachtet, die Kosten im Gesundheitswesen (durch eine aktivere Gesellschaft), es sinken Treibhausgasemissionen, weniger Luftschadstoffe werden emittiert und die Lärmbelastung wird verringert.

Die Verlagerung der Verkehre auf unterschiedliche Verkehrsträger kann zusätzlich zu einer effizienteren Nutzung des Verkehrsraums beitragen, da sich Staus und somit Reisezeiten auch für den motorisierten Individualverkehr verringern werden.

Die mit der bisherigen Verpflichtung einhergehenden Mehrkosten können somit durch ein deutlich positiveres Kosten-Nutzen-Verhältnis wieder ausgeglichen werden. Darüber hinaus stellt die bisherige Verpflichtung sicher, dass eine allumfassende Bewertung im Sinne der Verkehrswende sowie aus klima- und gesundheitsrelevanter Sicht erfolgt und im Rahmen von Neubaumaßnahmen gewährleistet wird.

Es soll insoweit am bisherigen Rechtszustand festgehalten werden.

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

Artikel 4 Nummer 2 § 3 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 5 ist die Angabe „bedarfsabhängig“ durch die Angabe „grundsätzlich“ zu ersetzen.
- b) Nach Satz 5 ist der folgende Satz einzufügen:

„Eine Ausnahme ist im Einzelfall zu begründen.“

Begründung:

Durch die Änderung des Wortes „bedarfsabhängig“ in „grundsätzlich“ wird ei-

ne Beweisumkehr eingeführt. Der Bund, respektive die Autobahn GmbH des Bundes, muss nachweisen, dass der Ausbau des Betriebsweges für den öffentlichen Radverkehr nicht notwendig ist und nicht die Länder oder Kommunen müssen mittels aufwendiger Bedarfsanalyse beweisen, dass dies notwendig ist. Hierdurch wird eine Planungsbeschleunigung und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erreicht. Die dann grundsätzlich anzulegende Radverkehrsanlage erhöht außerdem die Gesamtleistungsfähigkeit und Sicherheit der Brücke, indem Unterhaltungsfahrzeuge diese Radverkehrsanlage mitbenutzen können, ohne die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf der Hauptfahrbahn zu beeinträchtigen. Schließlich können durch die Mitnutzung von BAB-Brücken und Brücken von Kraftfahrstraßen erhebliche positive Effekte für den Radverkehr und den Fußverkehr geschaffen werden. Sehr gute Erfahrungen werden damit beispielsweise zurzeit auf der BAB 40 Rheinbrücke in Duisburg gemacht.

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

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Nummer 3 § 4 Satz 1 ist die Angabe „dafür einzustehen“ durch die Angabe „sicherzustellen“ zu ersetzen.
- bb) In Nummer 11 § 16a Absatz 2 ist die Angabe „solche Vorarbeiten“ durch die Angabe „Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1“ zu ersetzen.

b) Artikel 15 Nummer 8 ist durch die folgende Nummer 8 zu ersetzen:

„8. § 32 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 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 sonstigen 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 elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden.

Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. 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.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zur Unterscheidung, ob eine haftungsrechtliche Einstandspflicht im Rahmen der Gefährdungshaftung oder eine Sicherstellung, dass die Verpflichtungen eingehalten werden, geregelt werden soll, bedarf es einer sprachlichen Klarstellung, was mit der bisherigen Formulierung „einstehen“ bezweckt sein soll.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Neufassung des § 16a Absatz 2 des Bundesfernstraßengesetzes wird zum Anlass genommen, eine sprachliche Angleichung an die Formulierungen in § 17 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 16 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes vorzunehmen und somit den Bezug klarer zu fassen.

Zu Buchstabe b:

Mit der Neufassung der Nummer 8 wird § 32 Absatz 1 Satz 2 aus der Nummer 2 herausgelöst. Zudem erfolgt eine Streichung des bisherigen Satzes 3, bei dem es sich um eine Doppelregelung zu dem nachfolgenden Satz handelt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb verwiesen.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung in Artikel 4 Nummer 3 § 4 Satz 3 FStrG nicht an § 4 angefügt sein sollte, sondern besser als eine gesonderte Regelung zu fassen ist.

Begründung:

Eine gesonderte Regelung würde der Rechtsklarheit dienen, soweit die Regelung des § 4 Satz 3 des Bundesfernstraßengesetzes auch für andere Normen des Bundesfernstraßengesetzes gelten soll.

45. Zu Artikel 4 Nummer 7 Buchstabe a (§ 9a Absatz 1 Satz 1 BFStrG)

In Artikel 4 Nummer 7 Buchstabe a § 9a Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „Auslegung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich hierbei um eine redaktionelle Anpassung aufgrund des Wortlauts im § 27b Absatz 1 VwVfG-E (Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b). In diesem ist von einer Veröffentlichung der Unterlagen im Internet die Rede.

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

In Artikel 4 Nummer 10 § 16 Absatz 1 Satz 1 ist nach der Angabe „bestätigt“ die Angabe „innerhalb einer Frist von drei Monaten“ einzufügen.

Begründung:

Mit den künftigen Vorschriften zur Linienbestätigung sollte die bisher in § 16 Absatz 2 vorgesehene Frist für die Linienbestimmung fortbestehen. Dies trägt dem Beschleunigungszweck des Gesetzentwurfs Rechnung.

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

Artikel 4 Nummer 12 ist durch die folgende Nummer 12 zu ersetzen:

,12. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 Nummer 2 wird nach der Angabe „Weise“ die Angabe „mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung“ eingefügt.
- bb) Satz 3 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 2 wird die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist,“ ersetzt.
 - bbb) Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:
 - „3. zur Umsetzung von Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Straße erfolgt.“
- b) Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:
 - „(2) Ist das Planfeststellungsverfahren <...weiter wie Vorlage...>.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa:

Hinsichtlich des Änderungsbegriffs besteht auch nach dessen mehrfachen Schärfung durch § 17 Absatz 1 Satz 2 und 3 FStrG noch erhebliche Rechtsunsicherheit. Aus der Entwurfsbegründung ergibt sich bereits die besondere Bedeutung der Kapazitätssteigerung im Rahmen des vom Gesetzgeber gewählten funktionalen Änderungsbegriffs. Diese ist auch gesetzlich zu verankern, um Planfeststellungen zu vermeiden, wo sie nicht angezeigt sind.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb:

Es ist ein Gleichlauf zwischen Schiene (vgl. Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee zu § 18 Absatz 1a AEG-E) und Straße erforderlich. Andernfalls könnten Rückschlüsse gezogen werden, dass bei der Straße Hang- und Felssicherungsmaßnahmen der Planfeststellung bedürfen.

48. Zu Artikel 4 Nummer 12 (§ 17 Absatz 2 Satz 1 BFStrG)

In Artikel 4 Nummer 12 § 17 Absatz 2 Satz 2 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmigungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

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

Nach Artikel 4 Nummer 20 Buchstabe a § 17i Absatz 1 Satz 4 sind die folgenden Sätze einzufügen:

„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.“

Begründung:

Zur Umsetzung des Unionsrechts und zur Herstellung des Gleichlaufs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist auch den TEN-Netz-Vorhaben im Straßenbereich ein überragendes öffentliches Interesse einzuräumen.

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

Wenngleich eine Fortschreibung der Anlage 1 zu § 17e Bundesfernstraßengesetz in der Vergangenheit mehrfach erfolgt ist, wurde sie in Bezug auf Fernstraßenprojekte seit Jahren nicht hinreichend angepasst. Aktuell fehlen wichtige Projekte, die zeitkritisch sind. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung, in Absprache mit den Ländern die Anlage zu aktualisieren.

Begründung:

Mit Blick auf die Planungsbeschleunigung, die sich auch im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode wiederfindet, ist eine Anpassung der Anlage geboten.

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

Artikel 5 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 3 ist die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist, oder“ zu ersetzen.

bb) Nach Nummer 3 ist die folgende Nummer 4 einzufügen:

„4. die Erweiterung einer Bundesstraße in der Anlage in der Spalte Bauziel als vierstreifige Erweiterung festgelegt ist.“

b) In Satz 3 ist die Angabe „Nummer 2 oder 3“ durch die Angabe „Nummer 2, 3 oder 4“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Katalog der Vorhaben, deren Bau oder Änderung nach § 1 Absatz 3 im überragenden öffentlichen Interesse liegen, der öffentlichen Sicherheit dienen und von militärischer Relevanz sind, wird um eine neue Nummer 4 erweitert. Erfasst sein sollen auch die Erweiterung von Bundesstraßen auf vier Fahrstreifen, da diese den anderen Nummern vergleichbar sind und nicht anders behandelt werden sollten.

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

Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob für Unterhaltungsmaßnahmen an systemrelevanten bundeseigenen Schifffahrtsanlagen mit dem Ziel des vollständigen oder teilweisen Ersatzes das überragende öffentliche Interesse generell festzustellen ist und diese als der öffentlichen Sicherheit dienend einzustufen sind, so dass ein kritischen Bauwerkzustand durch rechtzeitige Unterhaltungsmaßnahmen noch mit einem den erforderlichen Planungs- und Bauzeiten angemessenen Vorlauf vermieden werden kann.

Begründung:

Ausweislich der Entwurfsbegründung liegt ein kritischer Bauwerkszustand ab einer Zustandsnote von 3,7 vor. Angesichts der notwendigen zeitlichen Vorläu-

fe einer Unterhaltungsmaßnahme ist dringend zu überlegen, ob ein überragendes öffentliches Interesse und die Betroffenheit der öffentlichen Sicherheit generell anzunehmen sind. Ziel sollte es sein, unabhängig von der in der Entwurfsbegründung dargestellten aktuellen bundesweiten Problemlage zukünftig die Unterhaltungsmaßnahmen rechtzeitig und beschleunigt durchzuführen, um einen kritischen Zustand und die damit einhergehende Gefahr einer notwendigen Sperrung von Bauwerken zu vermeiden.

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

In Artikel 6 Nummer 3 § 8 Absatz 1 Satz 6 Nummer 2 ist nach der Angabe „Bundeswasserstraßennetzes“ die Angabe „oder querender Verkehrsnetze“ einzufügen.

Begründung:

Nicht nur viele Schifffahrtsanlagen, sondern auch die Bundeswasserstraßen querende Verkehrsinfrastruktur ist für den Verkehr hoch bedeutsam.

Ein Ausfall und/oder eine Sperrung von, die Wasserstraße querenden Bauwerken kann zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs führen, die die Befahrung beeinträchtigen. Ebenso können Instandsetzungsmaßnahmen entlang der Wasserstraße die Befahrbarkeit von querenden Bauwerken beeinträchtigen und bei unabgestimmten Bautätigkeiten zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führen. Das System Wasserstraße ist insoweit gesamtheitlich zu betrachten.

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

Nach Artikel 6 Nummer 3 § 8 Absatz 1 Satz 6 ist der folgende Satz einzufügen:

„Veränderungen im Rahmen des Ersatzes, die auf den Stand der Technik zurückzuführen sind, führen nicht zu einem Ausbautatbestand.“

Begründung:

Ein zeitgemäßer Ersatz auf dem Stand der Technik ist selbstverständlich. Der Aufwand zur Feststellung des Kostenteilungsbetrages gegenüber einem gesellschaftlich inakzeptablen 1:1 Ersatz historischer Bausubstanz steht hierzu in keinem Verhältnis.

55. Zu Artikel 6 Nummer 21 Buchstabe a₀ – neu – (§ 41 Absatz 5 Satz 3 – neu – WaStrG)

Vor Artikel 6 Nummer 21 Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a₀ einzufügen:

,a₀) Nach Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Der Träger des Vorhabens hat die Einrichtung von Radwegen gemäß den örtlichen Radwegenetzplanungen an Straßenbrücken zu berücksichtigen, ohne eine Kostenteilung zu fordern.“ ‘

Begründung:

Der Ausbau des Radwegenetzes entlang von Ufern oder Querungsbauwerken ist üblich und als zeitgemäßer Ersatz zu werten. Der Aufwand zur Feststellung des Kostenteilungsbetrages steht hierzu in keinem Verhältnis.

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

In Artikel 7 Nummer 1 § 1 Absatz 3 ist die Angabe „– Engpassbeseitigung“ zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf stellt allein auf Vorhaben des vordringlichen Bedarfs mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ ab. Diese Einschränkung 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 ist es sachgerecht, sämtliche Vorhaben des vordringlichen Bedarfs – entsprechend den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend einzuordnen.

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

Nach Artikel 8 Nummer 6 ist die folgende Nummer 7 einzufügen:

,7. In § 68 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Küstenschutzes“ durch die Angabe „Küsten- und Hochwasserschutzes“ ersetzt.‘

Begründung:

Unter anderem das Hochwasserereignis 2021 mit zahlreichen Todesopfern und erheblichen Sachschäden macht deutlich, dass der Hochwasserschutz gerade auch im Hinblick auf den voranschreitenden Klimawandel eine der vorrangigsten Aufgaben der Wasserwirtschaft ist.

Dabei ist einer der wichtigsten Aspekte, in den von Hochwasser bedrohten Gebieten notwendige Maßnahmen zügig umzusetzen, um Gefährdungen für Leib und Leben und erhebliche Sachschäden zu verhindern bzw. zu begrenzen.

Die Öffnungsklausel in § 68 Absatz 2 Satz 2 WHG ermöglicht den Ländern lediglich bei minder bedeutsamen Maßnahmen des Küstenschutzes, von § 68 Absatz 2 Satz 1 abzusehen. Den Ländern soll mit der Ergänzung des Hochwasserschutzes in Absatz 2 Satz 2 die sogenannte „Sanierung in der Trasse“ wie beispielsweise in § 63 Absatz 2 Landeswassergesetz Schleswig-Holstein ermöglicht werden, damit die Sanierung von Deich- und Dammbauten durch Landesregelungen beschleunigt werden kann.

Die Änderung dient der Beschleunigung und Entlastung der Verwaltung. Bei einer Sanierung in der Trasse, bei der es sich um die Wiederherstellung des nach den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäßen Zustandes eines Deiches oder Dammes auf der vorhandenen Trasse oder um Wiederherstellungsmaßnahmen, wenn sich der Trassenverlauf oder der Trassenzuschnitt unwesentlich ändert und die Flächenverfügbarkeit gesichert ist, handelt, ist die Durchführung eines umfangreichen Verfahrens entbehrlich.

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

Artikel 10 ist wie folgt zu ändern:

a) Vor Nummer 1 ist die folgende Nummer 01 einzufügen:

,01. Nach § 14 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Die regelmäßige Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen ist nicht als Eingriff anzusehen.“ ‘

b) Nach Nummer 2 ist die folgende Nummer 2a einzufügen:

,2a. Nach § 44 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

„(7) Entspricht die betriebliche Unterhaltung an Verkehrswegen den sich aus den anerkannten Regeln der Technik ergebenden Anforderungen an die gute fachliche Praxis, verstößt sie nicht gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote.“ ‘

Begründung:

Beide Regelungen waren Gegenstand des ursprünglichen Referentenentwurfs. Buchstabe a dient der Klarstellung, dass regelmäßige und wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen keinen Eingriff nach § 15 darstellen und dementsprechend auch nicht den Erfordernissen der Eingriffsregelung unterliegen. Die Regelung soll die Maßnahmen erleichtern und zur Rechtssicherheit beitragen. Die Unterhaltung betrifft alle Maßnahmen zum Erhalt der Betriebssicherheit auch im direkten Umfeld. Buchstabe b dient der Klarstellung, dass wie bei land- und forstwirtschaftlichen Maßnahmen auch die anerkannten Regelungen der Technik einzuhalten sind.

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

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 2 und Satz 4 bis 7 ist zu streichen.

Begründung:

Der neue Satz 2 ist nicht erforderlich. Die Vorhaben, für die diese Regelung gilt, ergeben sich aus Satz 1.

Die Sätze 4 bis 6 sind nicht erforderlich. Im Falle der Festsetzung einer Ersatzzahlung besteht keine Verpflichtung des Eingriffsverursachers zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Zudem wird die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung für Bundesvorhaben durch das BMUKN abgelehnt. Nach dem Grundsatz des Artikel 83 des Grundgesetzes obliegt die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung den Ländern. Eine Durchbrechung des Grundsatzes der Artikel 83 des Grundgesetzes ist verfassungsrechtlich zulässig unter den Gesichtspunkten des Sachzusammenhangs, des Annexes oder „Natur der Sache“. Der ungeschriebene Vorbehalt ist nur in engen Grenzen und nur subsidiär zu bejahen, wenn nicht eine Kooperation der Länder oder ein Einwirken des Bundes durch seine Ingerenzrechte erfolgsversprechend sind (siehe Winkler, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Auflage, Artikel 83, Rn. 16 f.). Die Herausforderung der Realkompensation bzw. der Bewirtschaftung des Ersatz-

geldes besteht im ganzen Bundesgebiet darin, geeignete Flächen zu finden, auf denen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege konfliktfrei durchgeführt werden können. In sämtlichen Ländern gibt es bereits öffentliche Stellen, die sich der Aufgabe annehmen. Es handelt sich insofern nicht um Schwierigkeiten, die aus unterschiedlichen Regelungsansätzen in den Ländern resultieren, sondern sie haben ihre Ursache in der – regional durchaus unterschiedlichen – Flächenkonkurrenz. Dass das BMUKN die sich im Kontext der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes stellenden Aufgaben besser als die Länder bewältigen kann, erscheint, selbst wenn umgehend ein erheblicher administrativer Unterbau geschaffen würde, in der Realität sehr unwahrscheinlich.

Satz 7 ist ebenfalls nicht erforderlich und im Übrigen missverständlich. Die Anwendung der BKompV zur Bemessung der Ersatzzahlung für Vorhaben, die durch die Bundesverwaltung zugelassen werden, ergibt sich bereits aus § 15 Absatz 8 BNatSchG. Bei Vorhaben, die kein Bundesvorhaben darstellen, bleibt es ausweislich der Gesetzesbegründung (vgl. BR-Drs. 780/25, S. 47) ohnehin bei der landesrechtlichen Regelung.

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

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a ist wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 ist nach der Angabe „finanzierten Vorhaben“ die Angabe „sowie für beschleunigte Vorhaben zum Ausbau der Erneuerbaren Energien und Stromnetze“ einzufügen.

b) Nach Satz 7 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die Zahlung wird in diesen Fällen an die nach Landesrecht zuständige Stelle entrichtet.“

Begründung:

Die Flexibilisierung der Eingriffskompensation trägt zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren entsprechender Infrastrukturprojekte bei und erleichtert außerdem eine naturschutzfachlich effiziente sowie flächensparsame Kompensation, was begrüßt wird.

Widersprüchlich ist jedoch, dass zwar ein zentrales Ziel des Gesetzentwurfs die Steigerung der Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren insbesondere in den Bereichen Verkehr und Energie ist, Artikel 10 jedoch nicht den Ausbau der Erneuerbaren Energien (EE) einschließlich der Stromnetze erfasst. Dies ist insbesondere auch deswegen nicht plausibel, weil EE-Projekte aufgrund ihres relevanten Beitrages für die energetische Versorgungssicherheit der öffentlichen Sicherheit dienen (vgl. § 2 EEG). Sie haben daher bereits über die

EU-Notfall-Verordnung und die RED III-Richtlinie relevante Beschleunigungen im EU-Arten- und Naturschutzrecht erfahren. Die Einführung der Ersatzgeldzahlung auf dem Gebiet der nationalen Eingriffsregelung würde für sie eine letzte verbliebene Regelungslücke zur Verfahrensbeschleunigung auf dem Gebiet des komplexen Naturschutzrechts schließen. Daher sollen beschleunigte Vorhaben zum Ausbau der Erneuerbaren Energien in Satz 1 ergänzt werden.

Die bereits in der Entwurfsbegründung (vgl. Seite 147) aufgenommene Zulässigkeit zur Berechnung von Ersatzgeldern gemäß § 15 Absatz 6a BNatSchG nach landesrechtlichen Regelungen (z. B. Hessische Kompensationsverordnung) ist aus Klarstellungsgründen unbedingt in den Gesetzestext aufzunehmen.

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

Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Durch die Erweiterung in § 15 Absatz 6a Satz 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auf Vorhaben nach § 1 Absatz 1 des Telekommunikationsgesetzes sollen die bei Bundesvorhaben für den Ausbau von öffentlichen Telekommunikationsnetzen anfallenden Ersatzzahlungen künftig an den Bund entrichtet werden. Hierbei handelt es sich um Gelder, die aktuell den Ländern zufließen. Die Vorschrift ist zu streichen, um sicherzustellen, dass diese Gelder auch weiterhin von den Ländern vereinnahmt werden.

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

Nach Artikel 10 Nummer 1 § 15 Absatz 6a Satz 3 ist der folgende Satz einzufügen:

„Satz 1 gilt entsprechend für Energieanlagen, die im überragenden öffentlichen Interesse nach dem Energiewirtschaftsgesetz, dem Bundesbedarfsplangesetz, dem Energieleitungsausbaugesetz, dem LNG-Beschleunigungsgesetz, dem Kohlendioxid-Speicherungsgesetz und dem Erneuerbare-Energien-Gesetz liegen.“

Begründung:

Der neue Absatz 6a stellt klar, dass Ersatzgeldleistungen unter den genannten Voraussetzungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleichstehen. Im Gegensatz zum Referentenentwurf werden die liniengebundenen Infrastrukturvorhaben des EnWG (Strom-Übertragungs- und Verteilnetz, Gas und Wasserstoffleitungen) sowie CO₂-Leitungen nach dem KSpTG nicht erfasst. Ebenso nicht erfasst sind Vorhaben nach dem Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNG) sowie Anlagen nach dem Erneuerbaren-Energie-Gesetz wie Windenergieanlagen. Diese liegen alle im überragenden öffentlichen Interesse und sollen beschleunigt umgesetzt werden. Die Vorhaben dienen durch Verbesserung der Energieinfrastruktur durch engere Vermaschung und der Erhöhung des Energieangebots durch Einbindung neuer Erzeugungsanlagen zugleich der Erhöhung der Resilienz des Energieversorgungssystems.

Die Einbeziehung der gesetzlich ins überragende öffentliche Interesse gestellten Energieanlagen ist insbesondere vor dem Hintergrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (Aktenzeichen 7 C 3.23) vom 12. September 2024 zu Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in das Landschaftsbild durch Windenergieanlagen geboten. Danach steht der zuvor in der Bundeskompensationsverordnung angenommene Vorrang des Ersatzgelds wegen angenommener Nichtausgleichbarkeit im Widerspruch zum geltenden Bundesnaturschutzrecht. Dies trifft neben dem Ausbau der Windenergie insbesondere die Genehmigung von Freileitungen und wirft in der Praxis schwierige Realkompensationsfragen auf, die mit der Neuregelung überwunden werden können.

Für eine Ungleichbehandlung zu anderen liniengebundenen Infrastrukturvorhaben die gleichermaßen benötigt werden, gibt es keinen sachlichen Grund. Insofern sollten auch die Vorhaben der Energieinfrastruktur und entsprechend gesetzlich eingestufte Energieanlagen einbezogen werden.

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

Artikel 10 Nummer 2 Buchstabe c ist durch den folgenden Buchstaben c zu ersetzen:

,c) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen werden in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. In das Verzeichnis sind auch die nach § 15 Absatz 6a finanzierten auf Flächen bezogenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die für diese Maßnahmen in Anspruch genommenen Flächen aufzunehmen. Hierzu übermitteln die nach den Absätzen 1 und 3 zuständigen

Behörden und die Stellen, denen eine Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a zugeflossen ist, der für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständigen Stelle die erforderlichen Angaben.“ ‘

Begründung:

Das Kompensationsverzeichnis dient der Vermeidung einer Doppelbelegung von Kompensationsflächen, nicht der Verwaltung der Ersatzzahlung.

Die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung muss aus verfassungsrechtlichen Gründen im Einklang mit dem geltenden Recht den Ländern obliegen.

Nach dem Grundsatz des Artikels 83 des Grundgesetzes obliegt die Bewirtschaftung der Ersatzzahlung den Ländern. Eine Durchbrechung des Grundsatzes des Artikels 83 des Grundgesetzes ist verfassungsrechtlich zulässig unter den Gesichtspunkten des Sachzusammenhangs, des Annexes oder „Natur der Sache“. Der ungeschriebene Vorbehalt ist nur in engen Grenzen und nur subsidiär zu bejahen, wenn nicht eine Kooperation der Länder oder ein Einwirken des Bundes durch seine Ingerenzrechte erfolgversprechend sind (siehe Winkler, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Auflage, Artikel 83, Rn. 16 f.). Die Herausforderung der Realkompensation bzw. der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes besteht im ganzen Bundesgebiet darin, geeignete Flächen zu finden, auf denen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege konfliktfrei durchgeführt werden können. In sämtlichen Ländern gibt es bereits öffentliche Stellen, die sich der Aufgabe annehmen. Es handelt sich insofern nicht um Schwierigkeiten, die aus unterschiedlichen Regelungsansätzen in den Ländern resultieren, sondern sie haben ihre Ursache in der – regional durchaus unterschiedlichen – Flächenkonkurrenz. Dass das BMUKN die sich im Kontext der Bewirtschaftung des Ersatzgeldes stellenden Aufgaben besser als die Länder bewältigen kann, erscheint, selbst wenn umgehend ein erheblicher administrativer Unterbau geschaffen würde, in der Realität sehr unwahrscheinlich.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob § 27a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 VwVfG-E sprachlich an die Regelung des § 27b Absatz 1 VwVfG-E angeglichen werden können.

Begründung:

§§ 27a und 27b VwVfG-E stehen systematisch in engem Zusammenhang.

Um eine leichtere Handhabbarkeit der Vorschriften in der Praxis zu gewährleisten und um etwaigen Auslegungsschwierigkeiten vorzubeugen, erscheint es

sinnvoll, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob § 27a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 VwVfG-E sprachlich an die Regelung des § 27b Absatz 1 VwVfG-E angeglichen werden können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf eine einheitliche Verwendung der Begrifflichkeit „erfolgt“.

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

In Artikel 11 Nummer 2 § 27a Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „Mitteilungs- oder Verkündungsblatt“ durch die Angabe „amtlichen Veröffentlichungsblatt“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Bekanntmachung erfolgt in der Regel nicht im für die Verkündung von Gesetzen und Verordnungen vorgesehen Verkündungsblatt im Sinne eines Gesetzblattes bzw. Gesetz- und Verordnungsblattes. Die Angabe amtliches Veröffentlichungsblatt, so wie er bereits in § 63 Absatz 3 und § 67 Absatz 1 VwVfG Verwendung findet, ist daher zutreffender, insbesondere da es sich bei den Verfahren nicht um gesetzgeberische Tätigkeiten oder den Erlass von Rechtsverordnungen handelt, die in einem Verkündungsblatt verkündet werden. Der Begriff ist daher zu ändern. Die Anstoßwirkung wird insoweit durch die Bekanntmachung im jeweiligen amtlichen Veröffentlichungsblatt der verfahrensführenden Behörde erreicht.

Unter den Begriff fallen auch gemeinsame Amtsblätter mehrerer Behörden sowie die Ministerialblätter.

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

Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b § 27b ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „auf einer“ durch die Angabe „über eine“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 2 Nummer 2 ist die Angabe „auf der“ durch die Angabe „über die“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch den Wortlaut wird klargestellt, dass die Veröffentlichung nicht auf der Internetseite der zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen muss, sondern über diese zu erreichen sein muss. Dies ist insbesondere für die Fälle relevant, in denen Daten- bzw. Beteiligungsportale genutzt werden, die mehreren Behörden zur Verfügung stehen oder zentral bereitgestellt werden. In diesem Fall sind die Dokumente technisch gerade nicht auf der Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht, sondern über diese Internetseiten ist die jeweilige Seite mit den Dokumenten erreichbar.

Ausgeschlossen bleibt weiterhin, dass die Unterlagen zum Beispiel auf der Internetseite des Vorhabenträgers veröffentlicht werden. Die zuständige Behörde muss zu jeder Zeit die Verfahrensführung gewährleisten, was beinhaltet, dass diese jederzeit den Zugriff auf die Daten hat und Änderungen oder Löschungen selbst veranlassen und umsetzen kann.

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

Artikel 11 Nummer 3 Buchstabe b § 27b Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist die Angabe „und“ durch die Angabe „sowie“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 3 ist nach der Angabe „Satz 2“ die Angabe „statt der Angaben nach Nummer 2“ einzufügen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung.

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

Artikel 11 Nummer 4 § 30 ist durch ist den folgenden § 30 zu ersetzen:

„§ 30

Geheimhaltung

Die Beteiligten haben Anspruch darauf, dass ihre Geheimnisse, insbesondere

- 1. die zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnisse,
- 2. die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse oder

3. sonstige geheimhaltungsbedürftige Daten, die Teile einer Infrastruktur betreffen, die nach § 33 Absatz 1 des BSI-Gesetzes vom 2. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 301, S. 2) in der jeweils geltenden Fassung registrierte besonders wichtige Einrichtung nach § 28 Absatz 1 des BSI-Gesetzes betreffen und nachweislich besonders schutzbedürftig und für die Funktionsfähigkeit der besonders wichtigen Einrichtung maßgeblich sind, von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.“

Begründung:

Durch die Ergänzung wird § 28 Absatz 1 BSIG in Bezug genommen und durch den Verweis auf die Registrierung nach § 33 Absatz 1 BSIG sichergestellt, dass eine Nachvollziehbarkeit bzw. der Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen der Ausnahme erreicht und diese im Verfahren dokumentiert wird. Zudem wird hierdurch für die betroffenen Einrichtungen ein weiterer Anreiz gesetzt, die verpflichtende Registrierung auch tatsächlich durchzuführen.

Ferner ist mit Blick auf die bisherige Begründung von § 30 VwVfG-E und das geplante Dachgesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen (KRITIS-Dachgesetz – KRITISDachG; vgl. BT-Drucksache 21/2510) darauf zu achten, dass hierbei einheitliche Begriffe genutzt und diese einheitlich definiert werden, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden. Etwaige Widersprüche sind in den weiteren Gesetzgebungsverfahren daher zwingend aufzulösen.

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

Nach Artikel 11 Nummer 4 ist die folgende Nummer 4a einzufügen:

- „4a. In § 69 Absatz 2 Satz 2 wird nach der Angabe „elektronischen Signatur“ die Angabe „oder mit dem qualifizierten digitalen Siegel gemäß § 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a“ eingefügt.“

Begründung:

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

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

Nach Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 1 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.“

Begründung:

Die Regelungen des bisherigen § 73 VwVfG sollen laut Gesetzentwurf in §§ 72a und 73 VwVfG-E neu organisiert werden. § 72a VwVfG-E behandelt die Einreichung des Plans und knüpft in Absatz 1 an die Verpflichtung des Vorhabenträgers an, den vollständigen Plan einzureichen. Es fehlt aber in Abkehr von der bisherigen Rechtslage an der Definition des Plans. Da diese Regelungen für alle Planfeststellungsverfahren im Bereich der Infrastruktur gelten, soweit das Fachrecht keine abweichenden Regelungen enthält, ist die Definition wieder aufzunehmen. Im Zuge der Neuorganisation ist davon auszugehen, dass die im VwVfG etablierte Legaldefinition des Plans aus Versehen nicht in die Neuregelungen übernommen wurde, denn das Fachrecht sieht regelmäßig keine Definition des Plans vor. Zumindest ist der Begründung des Gesetzentwurfs hierzu nichts zu entnehmen. Daher ist die Legaldefinition wieder aufzunehmen, denn es ist für den Planfeststellungsbeschluss und seine enteignungsrechtliche Vorwirkung essenziell, dass der Mindestinhalt des Plans definiert wird, da von diesem umfangreiche Rechtswirkungen ausgehen.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in diesen Fällen eine elektronische Einreichung möglich ist, da Systeme, die den Sicherheitsanforderungen genügen, möglicherweise noch nicht bei allen Behörden zur Verfügung stehen und für große Verfahren mit umfangreichen Unterlagen gegebenenfalls keine leistungsfähigen, hinreichend sicheren Datenplattformen/-portale nach Absatz 2 zur Verfügung stehen.

Begründung:

Aufgrund der genannten möglichen Unzulänglichkeiten der aktuellen digitalen Systeme ist ggf. eine „Rückfall-Ebene“ für diese Fälle vorzusehen.

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

In Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 2 ist die Angabe „von ihr oder ihrem Verwaltungsträger“ durch die Angabe „vom Bund“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist grundsätzlich ausdrücklich zu begrüßen, dass alle Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens digitalisiert werden sollen. Das Verfahren beginnt mit der Einreichung des Plans. Nach § 72a Absatz 2 VwVfG-E kann die Planfeststellungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist.

Dabei sollten aber eine Fragmentierung verhindert und eine Standardisierung gefördert werden. Nicht sinnvoll erscheint es daher, dass jede Planfeststellungsbehörde einzeln die Verantwortung dafür trägt, eine Datenplattform zur Verfügung zu stellen. Dies würde im schlechtesten Fall dazu führen, dass deutschlandweit Dutzende unterschiedlicher Datenplattformen entwickelt und betrieben werden. Dies erscheint weder effizient noch sinnvoll.

Es existieren bereits in den Ländern einheitliche Datenplattformen, die auch hier genutzt werden sollten.

Der Bundesdigitalminister hat in der 4. Digitalministerkonferenz berichtet, dass der sog. Deutschland-Stack auch Plattformen (zum Beispiel KI-gestützte Planungs- und Genehmigungsverfahren) zur Verfügung stellt. Zugleich hat er angekündigt, dass erste Produkte bereits im Jahr 2026 durch den Bund zur Verfügung gestellt werden und der Deutschland-Stack bis zum Jahr 2028 ausgebaut wird. § 102b VwVfG-E sieht eine Übergangsvorschrift zu den §§ 72 bis 78 VwVfG-E bis zum 31. Dezember 2028 vor. Bis dahin dürfte der Deutschland-Stack weit fortgeschritten sein.

Folglich sollte eine Datenplattform über den Deutschland-Stack genutzt werden und nicht von jeder Planfeststellungsbehörde eine eigene Lösung verantwortet werden.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die zu nutzenden Plattformen gegebenenfalls näher zu spezifizieren sind, insbesondere solche aufgrund gesetzlich angeordneter Nutzungspflichten wie im Falle des UVP-Portals oder durch verwaltungsinterne Weisungen (wie zum Beispiel spezielle Beteiligungsportale auf Ebene von Bund und Ländern).

Die Bundesregierung wird zudem gebeten zu prüfen, ob perspektivisch eine

einheitliche Datenplattform für Bund, Länder und Gemeinden zur Verfügung gestellt werden kann. Dies dürfte mit Blick auf die aktuelle Vielzahl der aktuellen Plattformen und Portale mit erheblichen Vorteilen verbunden sein. Ferner könnte damit auch die Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen vereinfacht werden, da bei einem zentralen Portal nur noch eine Registrierung (ggf. mit Benachrichtigungsfunktion für neue Verfahren) erforderlich ist.

Begründung:

Die (perspektivische) Vereinheitlichung der Plattformen und Portale ist mit Blick auf eine Vereinheitlichung der Prozesse, größtmögliche Transparenz der angestoßenen Verfahren, aber auch unter dem Aspekt der Haushaltskonsolidierung durch Vermeidung von Parallelentwicklungen angezeigt. Sie käme allen Verfahrensbeteiligten und den verfahrensführenden Behörden zugute. Ferner würden hierdurch nicht nur Parallelentwicklungen vermieden, sondern auch die digitale Verfahrensabwicklung insgesamt gestärkt, da zum Beispiel einige Bundesbehörden aufgrund der Vielzahl der Portale diese nicht nutzen und stattdessen die Stellungnahmen per E-Mail übersenden.

Es dürfte im Interesse der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträger, aber insbesondere auch der zu beteiligenden Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sein, dass die Anzahl der Beteiligungsplattformen möglichst klein gehalten und vereinheitlicht wird. Hierfür böte sich ein zentrales Portal an, dass von den Behörden von Bund, Ländern und Gemeinden gleichermaßen genutzt wird und bei dem sich die betroffene Öffentlichkeit einfach durch Eingabe der Postleitzahl über sämtliche laufende Verfahren informieren kann. Eine zusätzliche Funktionalität könnte zur Erhöhung der Bürger- und Unternehmensfreundlichkeit darin bestehen, dass diese sich über neue Verfahren automatisiert informieren lassen können.

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

Nach Artikel 11 Nummer 6 § 72a Absatz 3 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Hierbei sind die Beschlüsse des IT-Planungsrats zur Festsetzung von IT-Interoperabilitäts- oder IT-Sicherheitsstandards sowie die entsprechenden Vorgaben des Onlinezugangsgesetzes zu beachten.“

Begründung:

Nach § 72a Absatz 2 VwVfG-E kann die Planfeststellungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist. § 72a Absatz 3 VwVfG-E gibt ihr die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen dafür selbst auszugestalten.

Aus Sicht Bayerns beispielsweise ist eine Ergänzung notwendig, damit eine entsprechende Interoperabilität über Standardisierungsprozesse des IT-Planungsrats sichergestellt werden kann. Des Weiteren ist dem aktuellen Rechtsrahmen zu entsprechen und die Nutzung eines Verwaltungsportals im Sinne des § 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes (OZG) mit den dort vorgegebenen Zugangsvoraussetzungen zu verankern. Damit finden auch die bestehenden EfA-Lösungen aus dem OZG-Kontext (beispielsweise Plattform „DiPlanung“) Einzug und die Bündelung zu einer Digitalen Planungsplattform als zentrale Plattform mit offenen Schnittstellen Bund-Länder kann übergreifend entwickelt werden.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die avisierte „Auffangklausel“, nach der die Planfeststellungsbehörde das weitere Vorgehen der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bestimmt, im Hinblick auf den Vorbehalt des Gesetzes und den Bestimmtheitsgrundsatz in dieser Form beibehalten werden oder ggf. konkreter gefasst werden sollte.

Begründung:

In Fällen, in denen eine vorgesehene elektronische Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aus technischen Gründen nicht möglich ist, soll die „Auffangklausel“ die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gewährleisten. Dem Wortlaut nach soll die Möglichkeit für alle im Abschnitt 2 vorgesehenen Verfahrensschritte bestehen und der Planfeststellungsbehörde allgemein das weitere Vorgehen überlassen bleiben. Dies beträfe mehr als nur die in § 72a VwVfG geregelte Einreichung des Plans, nämlich den gesamten Abschnitt 2., ohne dass es auf die Bestimmungen der betreffenden Rechtsvorschriften ankäme. Damit wäre für den jeweiligen Vorhabenträger nach dem Gesetz nicht absehbar, welches Vorgehen der Planfeststellungsbehörde auf sie im Falle technischer Hindernisse konkret zukommen würde. Der Wortlaut und die Systematik der Vorschrift sollten daher in Bezug auf das fachlich Gewollte geprüft werden.

Soweit die Regelung bestehen bleiben soll, wird angeregt, Satz 2 in einen neuen Absatz zu verschieben und die Paragraphenüberschrift um diesen Regelungsinhalt zu ergänzen.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die in § 73 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 sowie in § 74 Absatz 4 Satz 2 vorgesehenen Ausnahmen vom regulären elektronischen Verfahren jeweils auf Betroffene beschränkt werden können.

Begründung:

Nach § 73 Absatz 1 Satz 2 und § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E werden auf Verlangen eines Beteiligten die regulär elektronisch bereitgestellten Dokumente auf eine andere, für den Beteiligten leicht zu erreichende Art zugänglich gemacht. Dadurch sollen im Einzelfall unzumutbare Härten vermieden werden.

Entsprechendes gilt hinsichtlich § 73 Absatz 2 Satz 2 VwVfG-E, wonach bei einer Unzumutbarkeit im Einzelfall auf Verlangen eines Betroffenen oder einer anerkannten Vereinigung zur regulär vorgesehenen elektronischen Erhebung von Einwendungen oder der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen eine andere Weise zur Verfügung gestellt wird.

Mit Blick darauf, dass sich zu beteiligende (Fach-)Behörden und anerkannte Vereinigungen aufgrund ihrer Professionalisierung beziehungsweise der Beteiligung in einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren von Betroffenen (Private) unterscheiden, dürften an die Zumutbarkeit einer elektronischen Beteiligung in Planfeststellungsverfahren insoweit unterschiedliche Anforderungen zu stellen sein.

Daher erscheint es sachgerecht, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Ausnahmeregelungen in § 73 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 sowie § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E auf Betroffene beschränkt werden können.

Ergänzt werden könnte zudem eine Legaldefinition des Betroffenen.

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

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 1 Satz 3 ist die Angabe „Vereinigungen nach Absatz 3 Satz 5“ durch die Angabe „Vereinigungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um die Berichtigung eines falschen Verweises. Die angespro-

chenen Vereinigungen sind nunmehr in Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 der Vorschrift genannt und nicht mehr in dem angegebenen Absatz.

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

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 1 Satz 3 ist die Angabe „anderweitig elektronisch“ zu streichen.

Begründung:

§ 73 Absatz 1 Satz 3 VwVfG-E dient – wie die entsprechende Vorschrift nach geltender Rechtslage – einer Vereinfachung des Verfahrens. Die Auslegung des Plans kann durch eine Gelegenheit zur individuellen Planeinsicht ersetzt werden, wenn der Kreis der Betroffenen und der anerkannten Vereinigungen bekannt ist.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Maßgabe einer „anderweitig[en] elektronisch[en]“ Planeinsicht nicht sachdienlich, da es dem pflichtgemäßen Verfahrensermessen der Planfeststellungsbehörde überlassen bleiben sollte, in welcher Form sie in diesen Fällen Gelegenheit dazu gibt, den Plan einzusehen.

Die Angabe „anderweitig elektronisch“ ist demgemäß zu streichen, um der Planfeststellungsbehörde mehr Flexibilität zu belassen.

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

Nach Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 2 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Soweit eine Datenplattform auch die Abgabe von Einwendungen oder Stellungnahmen ermöglicht, sollen diese über die Datenplattform elektronisch abgegeben werden.“

Begründung:

Da es sich bei den Datenplattformen vielfach um integrierte Beteiligungsplattformen handelt, ist es konsequent, dass diese dann verpflichtend für den Rücklauf der behördlichen Stellungnahmen genutzt werden. Dies trägt zu einer effizienten Abwicklung der Verfahren bei, da die Stellungnahmen dann unter anderem direkt innerhalb des Systems weiter be- und verarbeitet werden können. Durch die Soll-Vorschrift ist sichergestellt, dass in atypischen Fällen eine Stel-

lungnahme auch auf andere Weise möglich bleibt.

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

In Artikel 11 Nummer 7 § 73 Absatz 2 Satz 2 ist die Angabe „Weise“ durch die Angabe „Möglichkeit zur Erhebung oder Abgabe“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der sprachlichen Klarstellung.

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

Der Bundesrat weist darauf hin, dass durch das Anknüpfen der künftigen Äußerungsfrist an den Ablauf der Frist für das Auslegen der Unterlagen – die gemäß § 73 Absatz 2 Satz 1 VwVfG-E sechs Wochen ab der Auslegung des Plans betragen soll – sich für UVP-pflichtige Verfahren verglichen mit der bisherigen Rechtslage eine längere Zeitdauer ergibt, in der Einwendungen oder Äußerungen erhoben werden können. Die Begründung des Gesetzentwurfs zum geplanten § 21 Absatz 1 UVP-G-E führt demgegenüber aus, die Äußerungsfrist gemäß VwVfG betrage künftig zwei Monate, woraus sich dann sogar eine insgesamt dreimonatige Frist ergeben würde. Dieser Widerspruch ist aufzulösen.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die in den neuen Regelungen zum Planfeststellungsverfahren verwendeten Begriffe „Betroffener“ und „Beteiligter“ korrekt und stringent verwendet werden.

Begründung:

Nach § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E kann ein „Beteiligter“ verlangen, dass ihm eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung ge-

stellt wird. Es erscheint im Hinblick auf die Definition des „Beteiligten“ nach § 13 VwVfG nicht sicher, ob die Personen, die von § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E erfasst werden, also Personen, die in den Plan Einsicht nehmen wollen, ohne dass deren Status im weiteren Verfahren zu diesem Zeitpunkt bereits absehbar ist, als Beteiligte nach § 13 VwVfG zu qualifizieren sind.

§ 73 Absatz 1 Satz 3 Halbsatz 1 VwVfG-E ermöglicht den Verzicht auf die Planauslegung bei Kenntnis des Kreises „der Betroffenen“. Die Regelung knüpft an § 73 Absatz 3 Satz 3 VwVfG an. Dort sind „Betroffene“ nur diejenigen, deren subjektive Rechte in der Abwägung von dem Vorhaben materielle beeinträchtigt werden, und nicht sämtliche Personen, die Einwendungen erheben können.

Demgegenüber verwendet § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E den Begriff „Betroffene“ (auch) für diejenigen, die Einwendungen erheben können. Gemeint sein dürften an dieser Stelle aber wie bisher nach § 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG Personen, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Verwendung des Begriffs „Betroffener“ in § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E könnte demnach als Beschränkung des Kreises der Einwendungsberechtigten gedeutet werden. Wenn nach § 73 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 VwVfG-E nur „Betroffene“ gegen den Plan Einwendungen erheben können, dann stellt sich im Hinblick auf § 73b Absatz 3 Satz 2 Nummer 3 und 4 VwVfG-E weitergehend die Frage, ob an dieser Stelle mit „Betroffenen“ (Nummer 3) und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, (Nummer 4) nicht dieselben Personen angesprochen sind.

Spiegelbildlich zu § 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E hat die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG-E auf Verlangen eines „Beteiligten“ diesem eine andere, leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zum ausgelegten Planfeststellungsbeschluss zur Verfügung zu stellen. Auch an dieser Stelle erscheint nicht sicher, ob es sich bei dem erfassten Personenkreis um Beteiligte nach § 13 VwVfG handelt.

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

Artikel 11 Nummer 8 § 73a ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 und in Absatz 2 Satz 1 ist jeweils nach der Angabe „Behörden“ die Angabe „und sonstige Träger öffentlicher Belange“ einzufügen.
- b) In Absatz 3 ist nach der Angabe „Behörde“ die Angabe „oder ein sonstiger Träger öffentlicher Belange“ einzufügen.

Begründung:

Die Vorschrift sollte in Anlehnung an § 4 Absatz 1 BauGB um sonstige Träger

öffentlicher Belange erweitert werden. Nicht jeder sonstige Träger öffentlicher Belange ist auch eine Behörde. Nach der Entwurfsfassung wären derartige Träger öffentlicher Belange nicht vom § 73a VwVfG-E umfasst, sodass sie ihre Stellungnahme nur nach den allgemeinen Vorschriften abgeben könnten. Mit Blick auf die geforderte Digitalisierung des Verfahrens ist es sinnvoll, dass auch sonstige Träger öffentlicher Belange zur elektronischen Abgabe verpflichtet werden, was durch die Aufnahme in § 73a erfolgt.

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

Nach Artikel 11 Nummer 8 § 73a Absatz 2 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Soweit eine Datenplattform auch die Abgabe von Stellungnahmen ermöglicht, sollen diese über die Datenplattform elektronisch abgegeben werden.“

Begründung:

Da es sich bei den Datenplattformen vielfach um integrierte Beteiligungsplattformen handelt, ist es konsequent, dass diese dann verpflichtend für den Rücklauf der behördlichen Stellungnahmen genutzt werden. Dies trägt zu einer effizienten Abwicklung der Verfahren bei, da die Stellungnahmen dann unter anderem direkt innerhalb des Systems weiter be- und verarbeitet werden können. Durch die Soll-Vorschrift ist sichergestellt, dass in atypischen Fällen eine Stellungnahme auf andere Weise möglich bleibt.

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

Artikel 11 Nummer 8 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach § 73a Absatz 2 Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:

„§ 73 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.“

b) § 73b Absatz 3 Satz 2 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Vorbehaltlich einer abweichenden Bestimmung der Planfeststellungsbehörde nach Satz 3 sind zur Teilnahme am Erörterungstermin berechtigt:

1. < ... weiter wie Vorlage ...>.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Entsprechend der Regelung in § 73 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist für die Fälle, in denen die Abgabe der Stellungnahme elektronisch nicht möglich ist, eine Auffangregelung zu treffen. Dies ist im Hinblick auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung notwendig, um eine Handlungsfähigkeit der Behörden in jedem Fall sicherstellen zu können.

Zu Buchstabe b:

Die Neufassung des § 73b Absatz 3 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes dient der Klarstellung, dass kein Widerspruch zwischen der Teilnahmeberechtigung nach Satz 2 und der Bestimmung des Kreises der Teilnehmenden durch die Planfeststellungsbehörde besteht. Damit wird die Formulierung an das nach der Gesetzesbegründung Gewollte angepasst. Die grundsätzliche Teilnahmeberechtigung dürfte die Regel darstellen und wird daher vorangestellt. Im Falle einer abweichenden, den Kreis der Teilnehmenden einschränkenden Bestimmungen durch die Behörde stellt sich gleichwohl die Frage nach den Ausschlussgründen, die einen Teilnahmeausschluss rechtfertigen können und die nicht im Gesetz angelegt sind.

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

In Artikel 11 Nummer 8 § 73a Absatz 2 Satz 3 ist nach der Angabe „hätten bekannt sein müssen oder“ die Angabe „sie“ einzufügen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung, Herstellung eines klaren Bezugs zu „Stellungnahmen“ vom Satzanfang.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die Regelungen zum Planfeststellungsverfahren um eine Regelung zum „Projektmanager“ ergänzt werden.

Begründung:

Mit dem Gesetzentwurf werden fachrechtliche Sonderregelungen des Fachpla-

nungsrecht mit dem Ziel der Vereinheitlichung des Planungsrechts in das Verwaltungsverfahrensgesetz überführt. Der Gesetzentwurf hat bei der Neugestaltung des Planfeststellungsverfahrens davon abgesehen, eine Regelung zum Projektmanager zu treffen, dabei enthält das Fachplanungsrecht für die dortigen Planfeststellungsverfahren solche Regelungen (§ 17h FStrG, § 14f WaStrG, § 17a AEG, § 28b PBefG, § 29 NABEG, § 43g EnWG) ebenso wie das Bundes-Immissionsschutzrecht für die dortigen Genehmigungsverfahren (§ 2b 9. BImSchV) und seit Neuestem das Wasserhaushaltsgesetz für bestimmte Zulassungsverfahren (§ 11b WHG). Es sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren geprüft werden, die Regelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz um eine den o. g. Fachplanungsgesetzen nachgebildete Regelung zum Projektmanager zu ergänzen und so eine weitere Vereinheitlichung des Planungsrechts herzuführen. Dies könnte zum Anlass genommen werden, die vorgesehenen Änderungen im Planfeststellungsverfahren bei der Ausgestaltung der Regelung zu berücksichtigen; die Regelungen zum Projektmanager in § 17a AEG, § 17h FStrG und § 14f WaStrG bleiben diesbezüglich durch den Gesetzentwurf unangetastet, obwohl Anpassungsbedarf bestehen dürfte (z. B. Anhörungsbehörde, Anhörungsbericht).

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

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „sie diesen für erforderlich hält, weil dadurch eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedigung zu erwarten ist“ durch die Angabe „die erhobenen Einwendungen oder die abgegebenen Stellungnahmen hierzu Anlass geben“ zu ersetzen.

Begründung:

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, die Regelungen über das Planfeststellungsverfahren übersichtlicher zu ordnen (vgl. hierzu BR-Drucksache 780/25, Seite 150).

Vor diesem Hintergrund erscheint es vorzugswürdig, der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich ihres Verfahrensermessens deutlich(er) vor Augen zu führen, dass für die Durchführung eines Erörterungstermins maßgeblich ist, ob die erhobenen Einwendungen oder die abgegebenen Stellungnahmen hierzu Anlass geben. Damit ließe sich eine leichte Handhabbarkeit der Vorschrift in der Praxis gewährleisten.

Demgegenüber vermag eine Aussage darüber, ob ein Erörterungstermin eine Befriedigung erwarten lässt, unter Umständen nur schwer getroffen zu werden, weshalb auf eine entsprechende Tatbestandsalternative verzichtet werden sollte.

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

Artikel 11 Nummer 8 § 73b ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „die Erörterung“ durch die Angabe „eine Erörterung“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 3 Satz 2 ist die Angabe „am Erörterungstermin“ durch die Angabe „an einem Erörterungstermin“ zu ersetzen.
- c) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Satz 1 ist die Angabe „die Erörterung“ durch die Angabe „eine Erörterung“ zu ersetzen.
 - bb) In Satz 2 ist die Angabe „der Erörterungstermin“ durch die Angabe „ein Erörterungstermin“ zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Änderungen zur sprachlichen Angleichung an die übrigen Regelungen in § 73b VwVfG-E.

Mit Blick darauf, dass die Durchführung eines Erörterungstermins nunmehr in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt wird (vgl. § 73b Absatz 1 Satz 1 VwVfG-E), verwendet der Gesetzentwurf zu Recht weitgehend einen unbestimmten Artikel vor der Angabe „Erörterung“ beziehungsweise „Erörterungstermin“. Die Änderungen passen den Gesetzeswortlaut insoweit sprachlich an.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob auf die in § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E geregelte Frist zum Abschluss der Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ende der Einwendungsfrist verzichtet oder diese verlängert wird.

Begründung:

Nach § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E hat die Planfeststellungsbehörde die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Einwendungsfrist abzuschließen. Nach Abschluss der Einwendungsfrist (§ 73 Absatz 2 Satz 1

VwVfG-E: sechs Wochen ab Planauslegung) läuft noch die Behördenbeteiligung (Frist nach 73a Absatz 2 VwVfG-E: längstens drei Monate). Der Planfeststellungsbehörde muss ausreichend Zeit verbleiben, die Einwendungen und Stellungnahmen zu prüfen. Erst dann kann sie überhaupt entscheiden, ob die Voraussetzungen zur Durchführung eines Erörterungstermins vorliegen. Die Frist nach § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG-E erscheint insoweit zu kurz. Obschon es sich bei § 73b Absatz 1 Satz 2 VwVfG nur um eine Ordnungsfrist handelt, an deren Verstreichen keine verfahrensrechtlichen Konsequenzen geknüpft sind, wird sich die Behörde nach ihr ausrichten. Um der Planfeststellungsbehörde die erforderliche Zeit einzuräumen, eine Entscheidung über die Durchführung des Erörterungstermins zu treffen und einen anberaumten Erörterungstermin so vorzubereiten, dass mit diesem die ihm verfolgten Ziele auch erreicht werden können, erscheint mindestens eine Verlängerung der Frist geboten. Weitergehend sollte geprüft werden, ob auf die Fristbestimmung nicht verzichtet werden kann.

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

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 1 ist nach Satz 2 der folgende Satz einzufügen:

„Die Anhörungsbehörde gibt zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme ab und leitet diese der Planfeststellungsbehörde innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung mit dem Plan, den Stellungnahmen der Behörden und der Vereinigungen sowie den nicht erledigten Einwendungen zur Entscheidung zu.“

Begründung:

Die neuen Regelungen der § 73b VwVfG-E beziehen sich auf die Erörterung und das Ende des Anhörungsverfahrens. Durch die vorgeschlagene Regelung wird das Ende des Anhörungsverfahrens und die Übergabe an die Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung festgelegt.

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

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 2 Satz 2 ist die Angabe „soll“ durch die Angabe „kann“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung trägt zum einen der geplanten Regelung in § 73b Absatz 1 Satz 1 Rechnung, wonach die Durchführung eines Erörterungstermins im Ermessen der Behörde steht und sich erst nach Eingang der Einwendung ergibt, inwiefern ein Erörterungstermin erforderlich ist. Zum anderen ist nach Rückmeldung der Vollzugsbehörden zum Zeitpunkt der Bekanntmachung zur Auslegung des Plans oftmals nicht absehbar, ob und ggf. wann ein Erörterungstermin erforderlich ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Zeitraum für die Gegenäußerung des Vorhabenträgers und etwaige aus der Anhörung resultierende Anpassungsbedarfe häufig zu diesem frühen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden kann. Ferner dürfte zu diesem Zeitpunkt auch die Größe der erforderlichen Räumlichkeiten ebenfalls noch nicht vorhersehbar sein. Mit der Änderung besteht die für die Behörden nötige Flexibilität.

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

In Artikel 11 Nummer 8 § 73b Absatz 5 ist die Angabe „sowie § 68“ durch die Angabe „sowie § 68 Absatz 1 bis 3 und Absatz 4 Satz 1, 2 und 4“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 68 Absatz 4 Satz 3 VwVfG enthält ein Schriftformerfordernis für die Niederschrift des Erörterungstermins. Diese sollte im Zuge der Digitalisierung des Anhörungsverfahrens ersatzlos gestrichen werden, um eine unbürokratische und lückenlose digitale Führung des Anhörungsverfahrens zu ermöglichen. Diese Vorschrift stammt aus einer Zeit, in der Papier das führende Medium war und sie ist im Zuge der elektronischen Aktenführung überflüssig. Darüber hinaus sieht der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes in Artikel 11 Nummer 9 (§ 74 Absatz 1 VwVfG) vor, dass das Schriftformerfordernis für Planfeststellungsbeschlüsse künftig entfallen soll. Das Schriftformerfordernis für Planfeststellungsbeschlüsse ergibt sich aus § 69 Absatz 2 VwVfG. Der neue § 74 Absatz 1 VwVfG bestimmt allerdings, dass von § 69 VwVfG künftig nur noch der Absatz 1 für Planfeststellungsbeschlüsse anwendbar sein soll und nicht wie bisher der gesamte § 69 VwVfG. Wenn bereits das Schriftformerfordernis für die abschließende Entscheidung im Planfeststellungsverfahren nach neuer Rechtslage entbehrlich sein soll, dann sollte dies auch für die Niederschrift des Erörterungstermins gelten.

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

Artikel 11 Nummer 8 § 73c Absatz 1 ist durch den folgenden Absatz 1 zu ersetzen:

„(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.“

Begründung:

Eingefügt wurde in Satz 1 nach „§ 73 Absatz 2“ der Zusatz „Satz 1“ zur Präzisierung der unvollständigen Verweisnorm.

Weiterhin wurde nach „die Änderung“ in Satz 2 „elektronisch“ entfernt. Die in § 73c Absatz 1 Satz 1 vorgesehene rein elektronische Mitteilung von Planänderungen an neu oder stärker betroffene Dritte ist in der Praxis nicht durchführbar, weil von diesem Personenkreis keine elektronischen Adressdaten vorliegen. Es handelt sich bei den neu Betroffenen um Personen, die bislang keinen Kontakt zu der Planfeststellungsbehörde aufgenommen haben, ebenso überwiegend bei stärker Betroffenen, die bislang noch keine Einwendung erhoben haben. Mailadressen sind daher der Planfeststellungsbehörde noch nicht bekannt.

Satz 2 wurde gänzlich neu hinzugefügt, wodurch der bisherige Satz 2 im Gesetzentwurf zu Satz 3 wird.

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

In Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 1 Satz 2 ist die Angabe „Absatz 1“ zu streichen.

Begründung:

In § 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG soll laut Gesetzentwurf künftig nur noch auf § 69 Absatz 1 VwVfG statt auf den gesamten Paragraphen verwiesen werden. Es dürfte sich dabei um ein korrekturbedürftiges redaktionelles Versehen handeln, da die Begründung des Gesetzentwurfs ausführt, die Absätze 1 bis 3 des

bisher geltenden § 69 VwVfG würden unverändert übernommen.

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

Nach Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 1 Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen: „Der Planfeststellungsbeschluss soll in elektronischer Form erlassen werden.“

Begründung:

Da in § 74 Absatz 1 Satz 2 VwVfG künftig nur noch auf § 69 Absatz 1 VwVfG verwiesen werden soll, entfällt der Verweis auf die Formvorschrift des § 69 Absatz 2 VwVfG. Da jedoch ein Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung eine umfassende rechtliche Regelung für eine Vielzahl von Betroffenen trifft und je nach Verfahren sogar enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, besteht ein erhebliches Interesse an der Authentizität dieser behördlichen Entscheidung.

Aus diesem Grund ist eine Regelung zur Form des Planfeststellungsbeschlusses weiter erforderlich. Die elektronische Form beinhaltet nach § 3a VwVfG neben der qualifizierten elektronischen Signatur auch das qualifizierte elektronische Siegel. Die Regelung als Sollvorschrift dient der Sicherstellung der beabsichtigten vollständigen Digitalisierung des Verfahrens. Weiterhin ist gewährleistet, dass in atypischen Fällen ein Erlass in Schriftform möglich bleibt.

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

Artikel 11 Nummer 9 § 74 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 4 Satz 1 ist nach der Angabe „zwei Wochen“ die Angabe „ , mindestens jedoch bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist,“ einzufügen.
- b) Absatz 6 ist zu streichen.

Begründung:

Die Regelung in Absatz 6 ist nicht erforderlich, da bereits die Vorschrift zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses die Rechtsbehelfsfrist als Mindestfrist berücksichtigen kann.

Zudem dürfte aufgrund der Ausbringung als Soll-Vorschrift eine Abweichung

und damit Verkürzung der Auslage nur in eng begrenzten Fällen zum Tragen kommen.

Durch die Berücksichtigung der Rechtsbehelfsfrist in Absatz 4 kann zudem der Absatz 6 insgesamt eingespart werden.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung unter datenschutzrechtlichen Aspekten, gerade mit Blick auf Eigentümer beziehungsweise Grundstücksbetroffene, aber auch unter solchen des Schutzes von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, hinreichend vollzugsfähig ist. Hierbei könnte problematisch sein, dass ein Planfeststellungsbeschluss bei Veröffentlichung im Internet aus diesen Gründen anonymisiert beziehungsweise geschwärzt veröffentlicht werden muss. Mit Blick auf die Anonymisierung wären die Vollzugsbehörden in diesen Fällen weiterhin gezwungen, den Beschluss mindestens an die Grundstücksbetroffenen zuzustellen, auch wenn dies nach dem Entwurf grundsätzlich in das Ermessen der Behörde gestellt wäre.

Dieselbe Problemlage stellt sich dem Grunde nach auch bei den Einwendern, da auch diese im Rahmen der Veröffentlichung im Internet anonymisiert werden. Damit der Einwender den konkreten Umgang mit „seiner“ Einwendung nachvollziehen kann, erhält dieser in der Regel auch den Beschluss individuell ohne Anonymisierung.

Begründung:

Die Regelung ist in Teilen nicht praktikabel umsetzbar und führt in letzter Konsequenz dazu, dass in den vorgenannten Fällen der Beschluss voraussichtlich weiterhin förmlich zugestellt wird. Die Ermessensmöglichkeit der Behörde würde damit faktisch leerlaufen.

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

Nach Artikel 11 Nummer 9 § 74 Absatz 6 ist der folgende Absatz 7 einzufügen:

„(7) Die Absätze 4 bis 6 gelten entsprechend für nach den Fachgesetzen mögliche und im Verfahren erlassene vorläufige Anordnungen von vorbereitenden

Maßnahmen, Festsetzungen von Teilmaßnahmen oder Zulassungen des vorzeitigen Baubeginns.“

Begründung:

Bisher war in den verschiedenen Fachgesetzen für Planfeststellungsverfahren die Einzelzustellung von erlassenen Maßnahmen des vorzeitigen Beginns vor Erlass einer abschließenden Planentscheidung vorgesehen. Mit dem Entwurf des Infrastrukturzukunftsgesetz ist vorgesehen, in § 17 Absatz 2 Satz 3 Fernstraßengesetz, § 18 Absatz 2 Satz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 14 Absatz 2 Satz 4 Wasserstraßengesetz und § 28 Absatz 2a Personenbeförderungsgesetz, diese Vorabentscheidungen per öffentlicher Bekanntmachung an die Betroffenen bekannt zu geben.

Eine Regelung der öffentlichen Bekanntmachung für die entsprechenden Instrumente aus § 44c Energiewirtschaftsgesetz oder § 67a Absatz 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ist nicht vorgesehen. Eine öffentliche Bekanntmachung auch für diese Maßnahmen wäre jedoch zu begrüßen, weil es durchaus um eine hohe zweistellige Zahl von Zustellungen mit entsprechendem Arbeitsaufwand gehen kann und die vorzeitigen Maßnahmen damit gegenüber dem eigentlich wichtigeren späteren Planfeststellungsbeschluss eine ungebührliche Besserstellung erhalten.

Durch die vorgeschlagene Regelung würden nicht nur die Inkonsistenz des EnWG und UVPG im Vergleich zu den anderen Fachgesetzen behoben, sondern es würden in den genannten Fachgesetzen die umfangreichen Spezialregelungen vermieden. Dies würde eine einheitliche Rechtsanwendung erleichtern und böte auch bei späteren Anpassungen der Bekanntmachungswege eine erhebliche Erleichterung und Harmonisierung. Zudem würden die vorzeitigen Entscheidungen damit insgesamt denselben Regelungen unterworfen wie die abschließenden Entscheidungen im Planverfahren.

Weitere nötige Folgeänderungen in diesem Sinne betreffen Vorschriften, die aufgrund der Regelung in den allgemeinen Verfahrensvorschriften überflüssig werden:

- im Energiewirtschaftsgesetz ist § 44c Absatz 3 zu streichen,
- im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ist § 67a Absatz 3 zu streichen,
- die mit diesem Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen in § 17 Absatz 2 Satz 3 Fernstraßengesetz, § 18 Absatz 2 Satz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 14 Absatz 2 Satz 4 Wasserstraßengesetz und § 28 Absatz 2a Personenbeförderungsgesetz entfallen.

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

In Artikel 11 Nummer 9 § 74a Absatz 3 Satz 3 ist die Angabe „§ 75 Ab-

satz 4“ durch die Angabe „§ 75a Absatz 1 und 2“ zu ersetzen.

Begründung:

Berichtigung eines falschen Verweises.

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

Artikel 11 Nummer 10 § 75a Absatz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Erheblich nachteilig kann sich auswirken, dass für die Entscheidung über die Verlängerung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 75a Absatz 3 VwVfG die Vorschriften für den Planfeststellungsbeschluss Anwendung finden. Denn hierdurch dürfte eine materiellrechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung erforderlich werden, die bisher ausdrücklich nicht notwendig gewesen ist. Eine entsprechende Regelung enthielten bisher weder das VwVfG noch die Fachgesetze. In den Planfeststellungsrichtlinien zum FStrG wurde vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass „der materielle Inhalt des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu überprüfen ist.“ Dies ist auch richtig und sinnvoll, da es nicht um eine weitere Optimierung der Planung innerhalb des Verfahrens geht, sondern ein bereits erlangtes Baurecht lediglich zeitlich fortgeschrieben werden soll, weil es für die Umsetzung des Vorhabens erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund stellte eine entsprechende Gesetzesänderung eine deutliche Verschärfung der bisherigen Regelung zur Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen dar. Die Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen wird erschwert und verlängert, da das Ergebnis einer materiell-rechtlichen Prüfung nach Ablauf von mindestens zehn Jahren seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht voraussehbar ist. Denn in dieser Zeit können sich sowohl tatsächliche als auch rechtliche Änderungen ergeben haben, die auf die materiell-rechtliche Zulässigkeit im Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung Einfluss haben können. Häufig wird hier zwangsläufig in eine Änderungs- und -Aktualisierungskaskade eintreten, die vom Umfang her an die Neuaufstellung entsprechender Planunterlagen heranreichen kann.

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

Artikel 12 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 4 § 14a Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:
- aa) Nach der Angabe „14.11“ ist die Angabe „ , 14.11.1“ einzufügen.
 - bb) In Nummer 10 ist die Angabe „Anlage.“ durch die Angabe „Anlage,“ zu ersetzen.
 - cc) Nach Nummer 10 ist die folgende Nummer 11 einzufügen:
„11. der Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen mit den dazugehörigen Bahnanlagen, sofern diese in weit überwiegendem Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht.“
- b) Nach Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c ist der folgende Buchstabe c1 einzufügen:
- ,c1) Nach Nummer 14.11 wird die folgende Nummer 14.11.1 eingefügt:

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„14.11.1	Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Bahnanlagen, sofern diese in weit überwiegendem Maß in vollversiegelten Flächen erfolgt und in der Gesamtbilanz zugleich eine Entsiegelung damit einhergeht.“		

Begründung:

Die vorgeschlagenen Änderungen sehen 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 erscheint 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. Vollversiegelte Flächen weisen bereits vor Durchführung des Vorhabens eine erhebliche Vorbelastung auf. Natürliche Bodenfunktionen, insbesondere die Versickerungsfähigkeit, die Bodenfauna sowie klimatische Ausgleichsfunktionen, sind in diesen Bereichen regelmäßig bereits vollständig beeinträchtigt oder aufgehoben. Der Einbau von Straßenbahnanlagen führt in solchen Konstellationen nicht zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme bislang unberührter Natur- oder Freiflächen. Vielmehr wird durch die Entsiegelung eine ökologische Aufwertung erzielt, indem Bodenfunktionen zumindest teilweise wiederhergestellt werden und positive Effekte auf das Stadtklima entstehen (z. B. durch begrünte Gleise).

Damit kehrt sich der typische Prüfmaßstab der UVP faktisch um: Anstelle einer erheblichen Verschlechterung der Umweltbedingungen ist eine Verbesserung des Umweltzustands zu erwarten. Eine UVP, die primär auf die Vermeidung oder Minderung negativer Auswirkungen ausgerichtet ist, entfaltet in solchen Fällen keinen zusätzlichen Erkenntnis- oder Schutzgewinn. Die Durchführung eines umfassenden Prüfverfahrens steht daher nicht im Einklang mit dem Zweck des UVPG.

Hinzu kommt der übergeordnete umwelt- und verkehrspolitische Kontext. Straßenbahnen sind ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität. Sie tragen zur Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund bei und leisten damit einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärmemissionen. Vorhaben, die diese Effekte ermöglichen und zugleich mit einer Entsiegelung einhergehen, stehen in einem besonderen Einklang mit den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes. Eine UVP-Pflicht kann in diesen Fällen als Hürde wirken, die umweltpolitisch erwünschte Entwicklungen verzögert oder erschwert.

Aus verfahrensökonomischer Sicht ist zudem zu berücksichtigen, dass UVP-Verfahren mit einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand für Vorhabenträger und Behörden verbunden sind. Dieser Aufwand steht bei Vorhaben ohne relevante nachteilige Umweltauswirkungen in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Eine Befreiung würde zu einer spürbaren Beschleunigung der Verfahren führen und zugleich Verwaltungskapazitäten freisetzen, die für tatsächlich konfliktträchtige Vorhaben benötigt werden.

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

Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 ist nach der Angabe „Naturkatastrophe“ die Angabe „oder einer Havarie“ einzufügen.
- b) In Nummer 10 ist die Angabe „Anlage.“ durch die Angabe „Anlage,“ zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 10 sind die folgenden Nummern 11 und 12 einzufügen:
 - „11. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen, einschließlich der Errichtung, Änderung oder Erhöhung von Lärmschutzwänden, unabhängig davon, ob diese im Rahmen der Lärmsanierung oder aus anderen Anlässen erfolgen,
 - 12. die Erweiterung einer bestehenden Bahnstrecke um ein zusätzliches Gleis einschließlich der hierfür erforderlichen Anpassungen der Eisenbahnbetriebsanlagen sowie der Elektrifizierung.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf schafft bisher nicht die möglichen und bereits vorgeschlagenen Erleichterungen im Umweltverträglichkeitsrecht. Ausnahmen von der UVP-Pflicht sind lediglich für bestimmte Schienenbaumaßnahmen vorgesehen sowie für einzelne Vorhaben nach Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie des Bundesverteidigungsministeriums. Welche konkreten Vorhaben hierunter gefasst werden sollen oder können, ist unklar. Wichtige Projektgruppen, die insbesondere auch für die Länder im Fokus stehen, wie z. B. der Brückenersatzbau, erfahren keine systematischen Erleichterungen im Hinblick auf die Vorschriften über die UVP.

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

In Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 1 Nummer 2 ist die Angabe „auf einer Länge bis 60 Kilometer“ zu streichen.

Begründung:

Im vorgesehenen § 14a Absatz 1 Nummer 2 UVPG soll nur dann von einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene abgesehen werden können, wenn die Bahnstrecke nicht länger als 60 Kilometer ist. Eine naturschutzrechtliche Begründung für die „60-Kilometer-Grenze“ ist der Begründung zum Gesetzentwurf nicht zu entnehmen. In der Begründung wird vielmehr zutreffend allgemein ausgeführt, dass die Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung als gering einzustufen seien. Das gelte insbesondere in Bezug auf die mit einer nachträglichen Elektrifizierung verbundene Flächeninanspruchnahme sowie baubedingte Lärmemissionen. Dem Kollisionsrisiko mit Vögeln könne nach der Entwurfsbegründung – ohne eine Umweltverträglichkeitsprüfung – mit naturschutzrechtlichen Vorgaben Rechnung getragen werden.

Warum diese zutreffenden Begründungen bei Elektrifizierungsvorhaben für vorhandene Strecken mit einer Länge über 60 Kilometer nicht auch greifen, lässt die Begründung offen.

Im Freistaat Sachsen beispielsweise gibt es drei in Planung befindliche Elektrifizierungsvorhaben vorhandener Bahnstrecken, die eine längere Strecke betreffen und die von herausragender – auch internationaler – verkehrlicher Bedeutung sind. Beim Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben Leipzig – Geithain Chemnitz beträgt die zu elektrifizierende Strecke insgesamt 81 Kilometer, beim Vorhaben (Berlin –) Cottbus – Görlitz 94 Kilometer, beim Vorhaben Dresden – Bautzen – Görlitz 103 Kilometer. Sie sollen Elektrifizierungslücken im sächsischen Fernverkehrsnetz schließen.

Es ist keine nachvollziehbare naturschutzrechtliche Begründung ersichtlich, warum nicht auch bei diesen Strecken mit den in der Entwurfsbegründung dargelegten Argumenten auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

105. Zu Artikel 12 Nummer 4 (§ 14a Absatz 2 Nummer 2 UPVG)

In Artikel 12 Nummer 4 § 14a Absatz 2 Nummer 2 ist die Angabe „oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage“ zu streichen.

Begründung:

Es ist unverständlich, warum eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme für intermodale Umschlaganlagen/Terminals ab 5.000 Quadratmeter im Sinne einer standortbezogenen Vorprüfung „Umweltrelevanz“ haben soll; denn eine Flächenreduktion wirkt sich grundsätzlich positiv auf alle Umweltschutzgüter aus.

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

- a) Der Bundesrat hält eine Klarstellung für erforderlich, nach der die Anwendung des geplanten § 14e Absatz 2 UVPG nicht nur im Zusammenhang mit der Abmilderung der Auswirkungen einer bevorstehenden Naturkatastrophe, sondern insbesondere auch zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Naturkatastrophe in Betracht kommt.
- b) Der Bundesrat hält die Aufnahme eine Befreiung von dringlichen Hang- und Felssicherungsmaßnahmen von den Vorschriften der des UVPG ohne Antragserfordernis für erforderlich.

Begründung:

In Zukunft ist aufgrund der Folgen des Klimawandels insbesondere in den Mittel- und Hochgebirgslagen vermehrt mit Hangrutschungen und Felsstürzen zu rechnen. Hier bedarf es eines zügigen Handelns der Baulasträger – sowohl präventiv als auch bei der Bewältigung eingetretener Ereignisse. Häufig wird ein zügiges Einschreiten aber durch das aufwendige Verfahren der UVP verhindert. Hier besteht dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

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

In Artikel 12 § 14e Absatz 6 Satz 1 ist die Angabe „folgende Informationen“ zu streichen.

Begründung:

Die Streichung sollte aus sprachlichen Gründen erfolgen.

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

Nach Artikel 12 Nummer 9 § 21 Absatz 2 ist der folgende Absatz 3 einzufügen:

„(3) Die Äußerungsfrist gilt auch für solche Einwendungen, die sich nicht auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens beziehen.“

Begründung:

Mit der neuen Fassung des UVPG entfällt Absatz 5 des derzeitigen § 21 UVPG. Damit würden parallel zwei Äußerungsfristen laufen für Inhalte, die regelmäßig in demselben Schriftstück vorgetragen werden. Deshalb sollte Absatz 3 in § 21 UVPG-E eingefügt werden.

109. Zu Artikel 12 Nummer 9 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die mit dem Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verfolgte Zielsetzung, im Sinne der Entbürokratisierung und Verfahrenserleichterung die bisher in den jeweiligen Fachplanungsgesetzen enthaltenen Verfahrensregelungen zu vereinheitlichen und im Verwaltungsverfahrensgesetz zu bündeln.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass die bisher aufgrund europarechtlicher Vorgaben bestehenden unterschiedlichen Fristenläufe für die Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen bei der UVP-Pflicht unterliegenden Vorhaben nach § 21 Absatz 2 UVPG in der geltenden Fassung und nach § 73 Absatz 4 VwVfG die Durchführung der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren verkompliziert und das Risiko von Verfahrensfehlern erhöht hat.
- c) Im Sinne des mit dem Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verfolgten Ziels der Entbürokratisierung und Verfahrenserleichterung bittet der Bundesrat daher zu prüfen, ob die im vorliegenden Gesetzesentwurf weiterhin vorgesehenen unterschiedlichen Fristläufe nach § 73 Absatz 2 VwVfG-E und § 21 Absatz 1 UVPG-E unter Beachtung des Europarechts vereinheitlicht werden können.

Begründung:

Der neue § 73 Absatz 2 sieht nunmehr eine Einwendungs-/Stellungnahmefrist von sechs Wochen ab Auslegung des Plans vor (vorher zwei Wochen nach Ablauf der einmonatigen Auslegungsfrist).

Aufgrund der Vorgaben des Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie 2014/52/EU („UVP-Richtlinie“ der EU), der eine „Konsultationsfrist“ von mindestens 30 Tagen vorschreibt, ist bisher in § 21 Absatz 2 UVPG abweichend von der Frist des § 73 Absatz 4 VwVfG eine längere Einwendungs- bzw.- Stellungnahmefrist von einem Monat nach Beendigung der Auslegung geregelt.

Aufgrund der Änderung der Systematik der Berechnung der Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist im VwVfG (insgesamt sechs Wochen nach Beginn der Auslegung) bietet sich nunmehr möglicherweise die Möglichkeit, die Fristabläufe im VwVfG und UVPG wieder zu vereinheitlichen. Es wäre daher zu prüfen, ob die nunmehr neu im VwVfG vorgesehene sechswöchige Frist für Einsichtnahme und Einwendungen/Stellungnahmen nicht ausreichend ist, um die europarechtlichen Vorgaben einer 30-tägigen Konsultation der Öffentlichkeit zu erfüllen, sodass eine Sonderregelung in § 21 Absatz 1 UVPG-E entbehrlich wäre. Die Möglichkeit einer Streichung wäre aus Gründen der Rechtsklarheit und Verfahrensvereinfachung eindeutig zu begrüßen.

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

Nach Artikel 12 Nummer 15 ist die folgende Nummer 15a einzufügen:

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

Begründung:

Die Änderung des Verweises in § 65 Absatz 2 Satz 3 UVPG auf das VwVfG ist eine notwendige Folgeänderung zu den geplanten Regelungen der §§ 74 bis 74b VwVfG. Die Bestimmungen über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung finden sich künftig in § 74b VwVfG.

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

Nach Artikel 12 Nummer 18 Buchstabe c ist der folgende Buchstabe c₁ einzufügen:

,c₁) In der Tabelle zu Nummer 14.11 wird in der Spalte Vorhaben die Angabe „jeweils mit den dazugehörenden Betriebsanlagen“ gestrichen.‘

Begründung:

Damit die geplante Änderung in Artikel 15 (§ 28 PBefG – Privilegierung von bestimmten Vorhaben wie der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen) auch sys-

tematisch konsequent zum Tragen kommt und auch nicht hinter der bisherigen Rechtslage zurücksteht, müsste folgerichtig auch in Anlage 1 zum UVPG die Nummer 14.11 in obigem Sinne geändert werden.

112. Zu Artikel 12 allgemein

- a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, an welchen Stellen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) über die Anforderungen nach EU-Recht hinausgeht.
- b) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob systematisch uneinheitliche Festlegungen zur Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht im UVPG künftig vermieden werden können.

Begründung:

Im Gesetzentwurf wurde nicht das volle Maß an Beschleunigungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Es geht nicht hervor, dass abschließend geprüft wurde, an welchen Stellen das UVPG über die Anforderungen nach EU-Recht hinausgeht (Gold-Plating). Eine solche Prüfung ist jedoch für das maximale Maß der Verfahrensbeschleunigung unerlässlich.

Ferner sollte in den Anlagen systematisch geregelt werden, wann eine Umweltverträglichkeitsprüfung, eine Vorprüfung im Einzelfall beim Neubau oder einer Änderung erforderlich ist. Es sollte davon abgesehen werden, dass an systematisch unerwarteter Stelle Einzelfallregelungen, wie bspw. in §§ 14c und 14d UVPG, getroffen werden. Solche Regelungen erschweren die Gesetzesanwendung.

113. Zu Artikel 12 allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob ein Verzicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch bei der Elektrifizierung neuer Bahnstrecken möglich ist, insbesondere bei der Elektrifizierung eines zweiten Gleises.

Begründung:

Für einen möglichst weitreichenden Verzicht der Umweltverträglichkeitsprü-

fung bei Elektrifizierungsmaßnahmen spricht auch der Umstand, dass die Elektrifizierung von Bahnstrecken eine unverzichtbare Grundvoraussetzung für den angestrebten nachhaltigen, CO₂-freien Schienenverkehr ist. Dieser kommt der gesamten Umwelt zu Gute und überragt stets die mit einer Elektrifizierung einhergehenden geringen Umweltbeeinträchtigungen. Folglich wird gebeten zu prüfen, ob ein Verzicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch bei der Elektrifizierung neuer Bahnstrecken möglich ist, insbesondere bei der Elektrifizierung eines zweiten Gleises.

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

Nach Artikel 12 ist der folgende Artikel 12a einzufügen:

**„Artikel 12a
Änderung des Baugesetzbuches**

Das Baugesetzbuch vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 246 Absatz 5 wird der folgende Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Die Länder können mit Zustimmung der jeweils betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände bestimmen, dass für bestimmte Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung § 38 auch ohne die Beschränkung auf Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gilt.“ ‘

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung folgt den einstimmigen Beschlüssen der Verkehrs- und der Bauministerkonferenz vom letzten Jahr, das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB auch auf Vorhaben ohne überörtliche Bedeutung zu erweitern.

Das mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verfolgte Ziel eines bedarfsgerechten Ausbaus und Erhalts der Verkehrs- und Energieinfrastruktur wird verwirklicht, indem Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich vereinfacht und effizienter ausgestaltet werden. Die enge Auslegung des Fachplanungsprivilegs in § 38 BauGB ist einer der Gründe dafür, dass sich beispielsweise die Planung und Realisierung streckenförmiger Infrastrukturprojekte nach dem Personenbeförderungsgesetz aufgrund langwieriger Prozesse verzögern. Denn bestimmte

Vorhaben, für die ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, können nur planfestgestellt werden, wenn sie den bauplanungsrechtlichen Vorschriften entsprechen, das heißt insbesondere den Festsetzungen von Bebauungsplänen nicht widersprechen, Ausnahmen oder Befreiungen nach § 31 BauGB zugelassen werden können beziehungsweise sie nach §§ 34 und 35 BauGB zulässig sind. Dies hat zur Folge, dass beim Bau einer neuen U-Bahnlinie eine Vielzahl von Bebauungsplänen geändert oder aufgestellt werden müssen. Diese vorlaufenden Bauleitplanverfahren bergen erhebliche Rechtsrisiken für die Planfeststellung und verzögern die Schaffung von Baurechten zur Schaffung moderner Infrastruktur.

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist die Vermeidung unnötiger Bauleitplanverfahren beziehungsweise der Dopplung der Abwägung städtebaulicher Belange sowohl im Bebauungsplan- als auch im Planfeststellungsverfahren. Die sich daraus ergebenden Verzögerungen und Verwirklichungsrisiken für das jeweilige Infrastrukturvorhaben (Dauer der Bauleitplanverfahren, gerichtliche Prüfung im Wege der Normenkontrolle) stehen im Widerspruch zu diesem Gesetzentwurf und dem Aspekt der Planungsvereinfachung und -beschleunigung. Planungs- und Genehmigungsverfahren dürfen nicht nur im formellen Recht angepasst werden, sondern müssen auch hinsichtlich der materiell-rechtlichen Anforderungen der Fachgesetze effizienter ausgestaltet werden.

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

Nach Artikel 13 Nummer 1 ist die folgende Nummer 1a einzufügen:

,1a. § 9 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 4 Nummer 2 wird die folgende Nummer 2a eingefügt:
 - „2a. die Stellungnahmen in dem von der planaufstellenden Stelle vorgegebenen verkehrsüblichen Format zu übermitteln sind,“
- b) Nach Satz 5 wird der folgende Satz eingefügt:
 - „Das Recht auf andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten steht nur natürlichen Personen des Privatrechts auf individuell begründetes Verlangen zu.“ ‘

Begründung:

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommene weitgehende

Digitalisierung des Beteiligungsverfahrens sollte als Wertungsmodell auch auf das Raumordnungsrecht übertragen werden. Ziel ist hierbei verfahrensangepasst die Bestimmungen für das Aufstellungsverfahren bei Raumordnungsplänen in § 9 ROG in der Weise zu ändern, dass die digitale Öffentlichkeitsbeteiligung für alle Beteiligungsstufen verbindlich festgeschrieben wird. Dies ist auf Grund der bisherigen Planungserfahrungen auch eine wichtige Voraussetzung für die Planungsbeschleunigung. Diese Verpflichtung soll künftig für alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts gelten. Lediglich bei natürlichen Personen des Privatrechts im Sinne der §§ 1 ff. BGB verbleibt das Recht auf andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten. Diese steht den natürlichen Personen des Privatrechts jedoch künftig nur noch auf individuell begründetes Verlangen zu.

Die Änderung sollte bereits im laufenden Gesetzgebungsverfahren zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz vorgenommen werden, um im Hinblick auf bereits laufende Aufstellungsverfahren von Raumordnungsplänen ein zeitnahes Inkrafttreten der Regelung zu erreichen und hierdurch Beschleunigungseffekte bei laufenden Planverfahren zu erzielen.

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

In Artikel 13 Nummer 2 § 16 Absatz 2 Satz 3 ist die Angabe „Schienenwege des Bundes“ durch die Angabe „Eisenbahninfrastrukturen, Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und Seilbahnen mit Ausnahme der Sesselbahnen und Schleppaufzüge“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Bereich Schiene sollte die Raumverträglichkeitsprüfung nicht nur an den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) entfallen. Vielmehr sollten alle Eisenbahninfrastrukturen losgelöst von der Betreiberschaft davon profitieren können, dass eine Raumverträglichkeitsprüfung im Regelfall entfallen soll. Sinnvoll wäre es überdies, dass auch Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und bestimmte Seilbahnen hier einbezogen werden. Über § 16 Absatz 2 Satz 4 ROG bleibt gewährleistet, dass im Einzelfall doch eine Raumverträglichkeitsprüfung stattfindet.

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

Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe a ist durch den folgenden Buchstaben a zu

ersetzen:

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

„(1a) Für folgende Vorhaben, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Straßenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung; Gleiches gilt für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch die folgenden Vorhaben ausgelöst werden:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung, einer Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken sowie die zum Betrieb der Oberleitung, der Stromschiene oder anderen Ladeinfrastruktur notwendigen Energieanlagen,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Straßenbahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Bahnsteigen, Bahnübergängen, Gleislageanpassungen, Überwegen zu Reisendenübergängen,
3. der Neubau, der Umbau, die Verlegung, die Erhöhung, die Verlängerung oder die Anpassung von Bahnsteigen in Länge oder Breite, Bahnsteigzugängen (auch Personenüber- und unterführungen sowie Reisendenübergänge), Bahnsteigdächern einschließlich deren Lageänderung, insbesondere zur Herstellung der Barrierefreiheit, und den dafür notwendigen räumlich begrenzten baulichen Anpassungen von angrenzenden Betriebsanlagen, insbesondere von Signalen, Gleisen, Weichen, Oberleitungen oder Brücken,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden,
5. die Herstellung von Überleitstellen, insbesondere für Gleiswechselbetriebe,
6. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
7. der Ein- und Rückbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,

8. Umbaumaßnahmen in oder an bestehenden Empfangsgebäuden, wenn diese Maßnahmen keine wesentlichen Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und keine Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben,
9. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, insbesondere Umrichter-, Umformer-, Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten, Kraftwerke,
10. Änderungen von Bahnstromleitungen,
11. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
12. die Änderungen von Durchlässen,
13. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen,
14. Änderungen der Gleislagen an bestehenden Gleisen bis zu 3 Meter in der Horizontalen und 0,50 Meter in der Vertikalen,
15. Errichtung von Strom- oder Antennenmasten bis zu 10 Metern (Traversenunterkante und Mastspitze) und Mastaustrittsfläche bis zu 2 Quadratmetern,
16. Errichtung von Stelleinheiten, insbesondere Signalen, und die dafür notwendigen baulichen Anlagen.

Ein Vorhaben im Sinne von Satz 1 Nummer 1 bis 16 bedarf auch dann keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, wenn es in einem Zusammenhang mit einem im Übrigen planfeststellungsbedürftigen oder plangenehmigungsbedürftigen Vorhaben gebaut oder geändert wird, insbesondere in einem räumlichen, zeitlichen, technischen oder sachlichen Zusammenhang. Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 16 genannten Vorhaben ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt. Im Zweifel bestimmt die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers, ob eine baurechtliche Verfahrensfreiheit nach Satz 1 und 2 statthaft ist. Sie gibt Auskunft über die Notwendigkeit etwaiger landesrechtlicher Verfahren nach Satz 4, Halbsatz 2. Ungeachtet dessen hat sich der Unternehmer vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen

Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Unternehmer bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und aufgrund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der jeweils geltenden Fassung erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.“ ‘

Begründung:

Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die bisherige Ausgestaltung des Absatzes 1a des § 28 PBefG, der die Verfahrensfreiheit von der Planfeststellung regelt, leider unvollkommen und zum Teil nicht praktikabel ist, um die angedachte Beschleunigung des Straßenbahninfrastrukturbaus zu gewährleisten. Daher wurden die bisherigen Nummern sinnvoll ergänzt. Gerade „kleine“ und unspektakuläre, aber hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenbahninfrastruktur können hiervon besonders profitieren und schneller als bisher ins Werk gesetzt werden. Gleichzeitig wurde für Folge- und Rückbaumaßnahmen, die durch diese Vorhaben ausgelöst werden, ebenfalls die Verfahrensfreiheit vorgesehen.

Durch diese Regelungen können die Planfeststellungsbehörden von vielen überflüssigen Klein-Verfahren entlastet werden und sich auf die Fälle konzentrieren, die erfahrungsgemäß größeres Konfliktpotenzial beinhalten und für die deswegen gerade ein Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren besonders geeignet und geboten ist, und die auch der Konzentrationswirkung bedürfen. Dies schafft personelle Kapazitäten bei den Planfeststellungsbehörden und die Konzentration auf wirklich wesentliche Fälle.

Beobachtet man die Praxis des Landesbaurechts, so zeigt sich, dass dort ebenfalls Kataloge zu verfahrensfreien Vorhaben bestehen; gegebenenfalls wäre zu überlegen, die Aufzählung der verfahrensfreien Vorhaben in einer Anlage zum PBefG auszulagern, um den Absatz 1a übersichtlich zu halten.

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

In Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 1 ist nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „oder das Plangenehmi-

gungsverfahren“ einzufügen.

Begründung:

Auch bei Plangenehmigungsverfahren können z. B. aufgrund verzögerter Stellungnahmen oder Einvernehmenserteilungen Bauerlaubnisse einige Zeit in Anspruch nehmen. Dies kann vor allen Dingen dann zu erheblichen Verfahrensverzögerungen führen, wenn z. B. Sperrpausen der Bahn einzuhalten sind und die nächste Sperrpause erst wieder Jahre später geplant ist. Die Aufnahme dient daher der Planungsbeschleunigung.

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

Nach Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d § 28 Absatz 3a Satz 10 ist der folgende Satz einzufügen:

„§ 29 Absatz 5 Satz 3 bis 5 und Absatz 6 gelten entsprechend.“

Begründung:

Die Norm zur vorläufigen Anordnung soll im Allgemeinen Eisenbahngesetz (Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b), Bundesfernstraßengesetz (Artikel 4 Nummer 12), Bundeswasserstraßengesetz (Artikel 6 Nummer 5 Buchstabe a) und im Personenbeförderungsgesetz (Artikel 15 Nummer 1 Buchstabe d) neu und gleichlautend geregelt werden. Zusätzlich soll teilweise ein Verweis auf die jeweiligen Regelungen zum Rechtsbehelf aufgenommen werden: In § 18 Absatz 2 AEG-E wird auf § 18e verwiesen, in § 17 Absatz 2 FStrG-E auf § 17e und in § 14 Absatz 2 WaStrG-E auf § 14e. Diese speziellen Vorschriften legen für das jeweilige Planfeststellungsverfahren besondere Fristen fest, die sich von den allgemeinen Verfahrensvorschriften unterscheiden. Zweck dieser Vorschriften ist die Beschleunigung des Verfahrensablaufs.

Lediglich bei der vorläufigen Anordnung im PBefG-E fehlt es an einem Verweis auf die besonderen Regelungen zum Rechtsbehelf. Zur Klarstellung und Gewährleistung der Rechtssicherheit sollte, entsprechend der Vorgehensweise in den übrigen Gesetzen, auch im künftigen § 28 Absatz 3a PBefG auf die einschlägige Norm verwiesen werden. Dies wird mit dem obigen Antrag korrigiert.

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

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob auch in § 29 PBefG (Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen) sowie gegebenenfalls in weitere Fachplanungsgesetze eine § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E entsprechende Regelung aufgenommen werden sollte.

Begründung:

In § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E wird jeweils für zwei Fallgruppen geregelt, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Bundesverkehrswege Sofortvollzug besteht (vgl. § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3a VwGO), abweichen kann: Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, kann der Sofortvollzug nicht ausgesetzt werden.

Soweit es den Gesichtspunkt einer Verzögerung des Baubeginns betrifft, dürfte Hintergrund für die beabsichtigten Neuregelungen die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach an der sofortigen Vollziehbarkeit bzw. Vollziehung eines planfestgestellten Vorhabens kein überwiegendes öffentliches Interesse besteht, wenn bauliche Vollzugsmaßnahmen für einen längeren Zeitraum nicht absehbar sind (vgl. BVerwG, Beschl. v. 01.03.2012 – 9 VR 7.11 –, juris Rn. 6, und Beschl. v. 13.06.2013 – 9 VR 3.13 –, juris Rn. 3), sein.

Im Hinblick auf das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel der weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sind die Neuregelungen grundsätzlich nachvollziehbar. Nicht ohne weiteres ersichtlich ist allerdings, weshalb eine § 18e Absatz 2a AEG-E, § 17e Absatz 2a FStrG-E und § 14e Absatz 2a WaStrG-E entsprechende Regelung nicht auch für Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen (§ 29 PBefG-E) – und auch nicht im weiteren Fachplanungsrecht (vgl. z.B. § 43e Absatz 1 EnWG) – vorgesehen ist. Der Gesetzentwurf beantwortet diese Frage nicht. Dass dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 18e Absatz 2 und 3), dem Bundesfernstraßengesetz (§ 17e Absatz 2 und 3) sowie dem Bundeswasserstraßengesetz (§ 14e Absatz 2 und 3) entsprechende Bestimmungen für die Einlegung und Begründung verwaltungsgerichtlicher Rechtsbehelfe in § 29 PBefG-E enthalten sind (Absatz 5 und 6), lässt darauf schließen, dass in diesem Bereich ebenfalls ein Bedarf für verfahrens- bzw. prozessbeschleunigende Regelungen besteht.

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

In Artikel 16 ist die Angabe „§ 9“ durch die Angabe „§ 9b“ zu ersetzen.

Begründung:

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.

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

Artikel 17 ist durch den folgenden Artikel 17 zu ersetzen:

„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 <... weiter wie Vorlage ...>.
2. Nach § 35 wird der folgende § 35a eingefügt:

„§ 35a

Projektmanager

(1) Die für die Feststellung des Plans oder Erteilung der Plange-
nehmung zuständige Behörde kann in jeder Stufe des Verfahrens ei-
nen Dritten als Projektmanager, der als Verwaltungshelfer beschäftigt
werden kann, mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen
Kosten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschrit-
ten beauftragen. Sie soll einen Projektmanager nach Satz 1 auf Antrag
des Vorhabensträgers 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 KrWG sowie
10. die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen.

(2) Die Entscheidung nach § 36 KrWG 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 entsprechen, und teilt dem Vorhabenträger das Ergebnis dieser Prüfung unverzüglich mit.“ ‘

Begründung:

Die Einführung eines Projektmanagers analog der 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 Vorhabensträger und der Zulas-

sungsbehörde 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 Vorhabensträger jedoch einen Antrag auf Beauftragung eines Projektmanagers, so soll die Behörde diesen auch beauftragen.

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

Artikel 17 ist durch den folgenden Artikel 17 zu ersetzen:

„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 <... weiter wie Vorlage ...>.
2. § 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 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

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 122 redaktionell zusammenzuführen

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,
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 und Satz 2 zu sichern. Soweit die zugelassenen Maßnahmen durch die Planfeststellung oder Plangenehmigung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Behörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wurde.

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

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

Begründung:

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.

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

Nach Artikel 18 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. In Anhang 3 Tabelle 2 Nummer 3.11 Chlorid, Nummer 3.12 Sulfat und Nummer 3.21 elektrische Leitfähigkeit wird jeweils in Spalte 9 nach dem Rekultivierungsschichtwert die folgende Fußnote 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.“ ‘

Begründung:

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

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 Sickerwasserspende 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.

125. Zu Artikel 19 Absatz 1 (Inkrafttreten)

Artikel 19 Absatz 1 ist durch den folgenden Absatz 1 zu ersetzen:

„(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.“

Begründung:

Mit Blick darauf, dass ein einheitliches Verfahrensrecht durch die Konkordanz der Verwaltungsverfahrensgesetze zwischen Bund und Ländern sichergestellt wird, stellt ein sehr schnelles Inkrafttreten die Landesgesetzgeber in den Ländern, die aufgrund eigener Vollregelung die Landesverwaltungsverfahrensgesetze anpassen müssen, vor erhebliche Schwierigkeiten.

Das einheitliche Verfahrensrecht kommt auch Bürgerinnen und Bürgern sowie bei den Änderungen im Planfeststellungsrecht Unternehmen und Vorhabenträgern – insbesondere den bundesweit tätigen – zugute, da diese sich auf einheitliche Verfahren und deren einheitliche Gestaltung und Abwicklung einstellen können.

Mit Blick darauf sollte ein Inkrafttreten erst zum 1. Juli 2026 erfolgen, sodass die Länder möglichst zeitnah die gesetzlichen Änderungen in ihren Landesverwaltungsverfahrensgesetzen umsetzen können.

126. Zu Artikel 19 Absatz 2 (Inkrafttreten)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu überprüfen, ob die auf Artikel 10 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes) beschränkte Inkrafttretensregelung in Artikel 19 Absatz 2 auf die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (Artikel 11) sowie die weiteren mit den Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes einhergehenden Änderungen in den vom Gesetzentwurf erfassten Gesetzen ausgedehnt wird.

Begründung:

Bisher sieht Artikel 19 Absatz 2 ein späteres Inkrafttreten nur für die Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes vor, nämlich das Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung des Gesetzes folgenden Kalendermonats.

Für die Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist ein Inkrafttreten bereits am Tag nach der Verkündung, alternativ am 1. Juli 2026, vorgesehen. Ein solch „frühes“ Inkrafttreten – einen Tag nach bzw. kurz nach der Verkündung – von grundlegenden Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes entspricht nicht der üblichen Praxis. So sieht etwa der von der Bundesregierung beschlossene Entwurf eines Gesetzes für den Bürokratierückbau im Bereich des Bundesministeriums des Innern (BR-Drucksache 639/25) für die dort enthaltenen Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes in dessen Artikel 1 ein Inkrafttreten mit dem Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats vor. In der Begründung wird hierzu ausgeführt (BR-Drucksache 639/25 S. 46): „Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Artikels 1 dieses Gesetzes sechs Monate nach seiner Verkündung, damit die Länder mit vollständigen eigenen Verwaltungsverfahrensgesetzen (Vollgesetzen) Gelegenheit haben, ihre Verwaltungsverfahrensgesetze anzupassen.“ Nichts anderes gilt für die mit dem Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verbundenen Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes in Artikel 11. Ein späteres Inkrafttreten erscheint aber auch deshalb geboten, damit sich die Behörden und im Bereich der Planfeststellungsverfahren insbesondere auch die Vorhabenträger auf die neuen Regelungen vorbereiten und einstellen können. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Änderungen der §§ 27a, 27b und 30 VwVfG-E nicht nur das Planfeststellungsverfahren betreffen, sondern als allgemeine Regelungen alle Verwaltungsverfahren (im Sinne des § 9 VwVfG). Ein isoliertes späteres Inkrafttreten des Artikels 11 wäre allerdings nicht zielführend. Die Regelung des Artikels 11 muss zum selben Zeitpunkt in Kraft treten wie die Änderungen der übrigen vom Gesetzentwurf erfassten Gesetze, die mit den Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes im Zusammenhang stehen. Das Ausklammern dieser Bereiche aus den entsprechenden Gesetzen steht dem beabsichtigten Inkrafttreten dieser Gesetze im Übrigen nach Artikel 19 Absatz 1 nicht im Wege.

Eine Ausdehnung des Artikels 19 Absatz 2 um die vorgeschlagenen Änderungen aus den oben genannten Erwägungen berührt die Notwendigkeit des in Ar-

tikel 19 Absatz 2 geregelten späteren Inkrafttretens der Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes (s. Einzelbegründung zu Artikel 19 Absatz 2) nicht.

127. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt das Ziel des Gesetzentwurfs, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastruktur zu vereinfachen und zu beschleunigen. Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes bleibt aber hinter den Erwartungen zurück. Er hat vorwiegend politische und deklatorische Wirkung und wird voraussichtlich keine nennenswerte Beschleunigungswirkung entfalten. Das im Rahmen des Bund-Länder-Prozesses zur Staatsmodernisierung entwickelte Ambitionsniveau wird weit unterschritten. Aus Sicht des Bundesrates bedarf es daher über den Entwurf hinaus einer Vielzahl weiterer Regelungen und Änderungen, um zukünftig Infrastrukturmaßnahmen zügig und rechtssicher umsetzen zu können.
- b) Tatsächlich greift der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes lediglich vier der 52 Maßnahmen aus Ziffer 2 „Maßnahmen im Allgemeinen Planungs- und Baurecht“ des Bund-Länder-Prozesses zur Staatsmodernisierung auf und setzte diese um. Der Bundesrat fordert daher, die in der Föderalen Modernisierungsagenda aufgelisteten Maßnahmen weiterzuverfolgen.
- c) Maßnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung der Ersatzbaumaßnahmen (insbesondere Brücken) fehlen in dem Gesetzentwurf vollständig. Für diese Verfahren wird lediglich das besondere öffentliche Interesse anerkannt. Insoweit sieht der Bundesrat auch hier weitere Regelungen als erforderlich an.

Begründung:

Die Regelungen des Gesetzentwurfs beschränken sich überwiegend darauf, die formellen Verfahrensregeln zu ändern, die kaum zu einer Beschleunigung der Verfahren führen werden. Unter anderem werden Beteiligungsrechte weiter beschränkt bzw. erschwert. Materiell-rechtliche Änderungen werden durch den Entwurf kaum vorgenommen. Die Prüfung und Einhaltung materiell-rechtlicher Vorgaben sind jedoch die Grundlage dafür, dass die Verfahren so komplex und zeitintensiv sind und Entscheidungen lange dauern. Kürzere Fristen,

das Absehen von Beteiligungsformaten und die Verlagerung von Prüfschritten in spätere Verfahren lassen die erforderlichen Prüfungen der Genehmigungsbehörden unangetastet und haben keine Auswirkung auf die Entscheidungsreife. Für eine effektive Verfahrensbeschleunigung sind daher Änderungen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen zwingend erforderlich.

Die Maßnahmen, die umgesetzt wurden, sind dem Anschein nach teilweise nicht vollständig konsequent durchdacht.

Beispiele:

So führt z. B. die kurze und praxisfremde Frist für den Abschluss der Erörterung dazu, dass entweder auf eine Erörterung verzichtet wird oder diese unvorbereitet durchgeführt wird. Dabei wird verkannt, dass die Erörterung neben einer etwaigen Befriedungsfunktion auch zu einer Vertrauensstärkung in die öffentliche Verwaltung und zur Akzeptanz bei den betroffenen Dritten und in der Öffentlichkeit beitragen kann und soll. Zudem ist eine Erörterung nicht zuletzt auch für die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde mit einem Erkenntnisgewinn und Aufklärung verbunden, die der späteren Entscheidungsphase zugutekommt. Die Planfeststellungsbehörde hat über alle nicht erledigten Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Dieser Entscheidungsprozess kann durch eine fehlende Erörterung nicht unerheblich verzögert werden und die Rechtssicherheit der Entscheidung beeinträchtigen. Da die Erörterung ohnehin – völlig zurecht – fakultativ gestellt wird, ist die darüber hinaus vorgesehene Frist für den Abschluss der Erörterung weder erforderlich noch zielführend. Diese dreimonatige Frist ist in der Praxis nicht einzuhalten bzw. ermöglicht keine vorbereitete Erörterung (keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den erhobenen Einwendungen).

Erheblich nachteilig kann sich die Neuregelung auswirken, dass für die Entscheidung über die Verlängerung eines Planfeststellungsbeschlusses die Vorschriften für den Planfeststellungsbeschluss Anwendung finden. Denn hierdurch dürfte eine materiell-rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Zeitpunkt der Verlängerungsentscheidung erforderlich werden, die bisher ausdrücklich nicht notwendig gewesen ist. Eine entsprechende Regelung fehlte bisher im VwVfG und den Fachgesetzen. In den Planfeststellungsrichtlinien zum FStrG wurde vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass „der materielle Inhalt des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses nicht zu überprüfen ist.“ Auch der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat in seiner Ausarbeitung zur Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen im Luftverkehrsrecht Folgendes festgestellt: „diese (Anm.: die Planfeststellungsbehörde) prüft jedoch nicht den materiellen Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses und nimmt auch keine neue Abwägung vor (WD 5 – 3000 – 041/20 vom 15.06.2020)“. Vor diesem Hintergrund stellt die Gesetzesänderung eine deutliche Verschärfung der bisherigen Regelung zur Verlängerung von Planfeststellungsbeschlüssen dar.

Auch die im weiteren Gesetzentwurf enthaltenen Verfahrensregelungen werden kaum zu einer Beschleunigung der Verfahren führen.

So wird die behördliche und gerichtliche Aussetzung des Sofortvollzugs wegen verzögertem Baubeginn oder fehlenden Haushaltsmitteln für das Vorhaben ausgeschlossen. Tatsächlich führt dies jedoch nicht zu einem beschleunigten

Baubeginn. Auch in der bisherigen Praxis war die Einsetzung des Sofortvollzuges möglich, sobald Haushaltsmittel zur Verfügung standen und mit dem Bau begonnen werden soll. Tatsächlich wird – dies wurde aktuell von dem amtierenden Bundesverkehrsminister nochmals bestätigt – mit dem Bau erst begonnen, wenn unanfechtbares Baurecht vorliegt. Insofern wird von der Möglichkeit des Sofortvollzuges kein Gebrauch gemacht und die hier vorgesehene gesetzliche Regelung geht ins Leere.

128. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass der Gesetzentwurf auf die Digitalisierung von Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren sowie auf einheitliche Vorgaben bei der Durchführung von Zulassungsverfahren setzt. Insbesondere elektronische Bekanntmachungen, digitale Beteiligungsformate und die Nutzung digitaler Kommunikationswege bieten Potenzial für eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren.

129. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat stellt fest, dass neben den fehlenden Kapazitäten in der Bauwirtschaft auch eine unzureichende Finanzierung die Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen hemmt. Das betrifft neben der Höhe der Haushaltsmittel, die weiterhin als unzureichend erachtet wird, auch deren Bereitstellung: Wegen der Finanzierung mehrjähriger Infrastrukturprojekte im lediglich jährlichen Haushaltsaufstellungsprozess besteht oft keine langfristige Planungssicherheit. Mittelkürzungen oder -umschichtungen im Haushaltsverfahren führen oft zu Anpassungen bei laufenden Projekten oder verzögern neue Vorhaben. Der Bundesrat hält deshalb einen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfonds für notwendig. Zumindest sollte der im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene vorgesehene Eisenbahninfrastrukturfonds zeitnah eingerichtet werden.

130. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes und das damit verbundene Ziel, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich zu steigern.
- b) Der Bundesrat erkennt an, dass vielfältige Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung erforderlich sind, um dieses Ziel zu erreichen und dass hierzu insbesondere ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen werden soll.
- c) Der Bundesrat spricht sich dafür aus, hinsichtlich der Auszahlung des Ersatzgeldes die bisherige Regelung einschließlich der sich daraus ergebenden Zuständigkeiten beizubehalten und nicht das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder einen von ihm beauftragten Dritten als Adressat der Ersatzgeldzahlungen der Vorhabenträger von Bundesvorhaben vorzusehen. Insbesondere die geübte und bewährte Praxis, die raumspezifischen Kenntnisse der Länder und hier bereits vorhandenen Strukturen sprechen für die Fortgeltung der bestehenden Regelung, was auch der Intention der Planungsbeschleunigung entgegenkommt.

131. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren oder im Rahmen der angekündigten großen Novelle des Baugesetzbuches zu prüfen, ob, in welchem Umfang und in welcher Weise im Rahmen der Bauleitplanung Ersatzzahlungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft aufgrund bestimmter Vorhaben, insbesondere solche für den Wohnungsbau, gleichrangig in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB berücksichtigt werden können.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass für bestimmte Vorhaben Ersatzzahlungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleichrangig zur Verfügung stehen

(§ 15 Absatz 6a BNatSchG). Dies erfolgt in Reaktion auf die zunehmende Flächenknappheit.

Die Wohnraumschaffung und -versorgung, insbesondere in vielen urbanen Räumen, ist eine der großen Herausforderungen der Gegenwart und von besonderem öffentlichem Interesse. Der sogenannte Wohnungsbau-Turbo soll einen substanziellen Beitrag zur Bekämpfung der Wohnungsnot leisten; eine Erleichterung oder Beschleunigung nach wie vor erforderlicher Bauleitplanungen geht mit ihm aber nicht einher. In der Praxis kann sich in den besonders angespannten urbanen Räumen die Berücksichtigung der Eingriffsregelung im Rahmen der Bauleitplanung (§ 1a Absatz 3 BauGB) als ein Hemmnis darstellen, wenn geeignete Ausgleichsflächen schwer verfügbar sind.

Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltene Flexibilisierung mit einer Gleichstellung der Ersatzgeldzahlung für bestimmte Vorhaben stellt sich als erfolgversprechende Möglichkeit dar, die bei einer Übertragung auf Bauleitplanungen in bestimmten Fällen diese entweder erst ermöglichen, jedenfalls aber erheblich beschleunigen können würde.

Diese Prüfbitte schließt auch den Beschluss des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder in der föderalen Modernisierungsagenda vom 4. Dezember 2025 ein, die Vorschriften zum Naturschutz zu vereinfachen. Konkret sollen Bund und Länder bei der Bewältigung von Eingriffen in Natur und Landschaft bis zum 30. Juni 2026 im Bauplanungsrecht mehr Flexibilität schaffen und dazu die Möglichkeit einer Ausgleichs-/Ersatzgeldzahlung im Rahmen der Bauleitplanung in bestimmten Fällen einführen. Dies soll insbesondere in Konstellationen gelten, bei denen ein Ausgleich nicht vermeidbarer Eingriffe durch bauleitplanerische Festsetzungen oder vertragliche Vereinbarungen oder sonstige Maßnahmen im Sinne des §1b Absatz 3 Satz 2 bis 4 BauGB nicht möglich ist (Zeile 110 der föderalen Modernisierungsagenda).

132. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob von den Doppelregelungen in den Fachgesetzen und im Verwaltungsverfahrensgesetz abgesehen werden kann.
- b) Der Bundesrat bittet, die Möglichkeiten

- einer Verankerung bewährter und verallgemeinerungsfähiger Regelungen der Verfahrensbeschleunigung aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zur Schaffung eines einheitlichen und beschleunigten Verfahrensrechts für alle fachgesetzlichen Plangenehmigungs- und Planfeststellungsverfahren sowie
- der Rückführung der in den Fachgesetzen vom VwVfG abweichenden Verfahrensregelungen

zu prüfen.

- c) Der Bundesrat bittet insbesondere, die Regelungen der §§ 17a ff. Bundesfernstraßengesetz darauf zu überprüfen, ob nicht die Regelung schon im Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist beziehungsweise geregelt werden könnte und daher ein allgemeiner Verweis auf die Regelungen der §§ 72 bis 78 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz ausreichend ist.
- d) Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob eine einheitliche Regelung zu den Rechtsbehelfen in der Verwaltungsgerichtsordnung zur Vereinfachung zielführend ist.

Begründung:

Zentrales Ziel des geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetzes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie, besonders durch Verfahrenserleichterungen für die Bundesverkehrsverwaltung, deutlich zu steigern.

Die Einführung eines einheitlichen, praxisgerechten und beschleunigten Verfahrensrechts („one-for-many“) sowie die weitere Harmonisierung und Deregulierung in den einzelnen Fachgesetzen können einen wichtigen Beitrag für mehr Transparenz, Rechtssicherheit und Effizienz für Vorhabenträger, Bürger und Behörden leisten. Das VwVfG ist der zentrale Standort für Verfahrensregelungen. In diesem sollen die verallgemeinerungsfähigen Verfahrensvorschriften aus den Beschleunigungsgesetzgebungsvorhaben der letzten Jahre zusammengeführt werden, soweit sich diese Vorschriften in dem Vollzug des jeweiligen Fachverfahrens bewährt haben.

Dies hat der Freistaat Sachsen beispielsweise bereits in seiner Bundesratsinitiative „Beschleunigung und Vereinheitlichung von Planungsverfahren“ (vgl. BR-Drs. 573/25) in Nummer 3 vorgeschlagen.

Bezüglich der Prüfbitte in Buchstabe c werden folgende Regelungen aus dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung als Beispiel aufgeführt:

- Artikel 4 Nummer 11 (§ 17 FStrG)

Hier gibt es im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in etwa gleichlautende Regelungen. Da die Interessenlage immer gleich ist, würde es sich anbieten, die vorläufige Anordnung zentral im VwVfG zu treffen.

– Artikel 4 Nummer 12 (§ 17a FStrG)

Eine spezielle Regelung im FStrG ist nicht erforderlich, es genügt ein Verweis auf §§ 73 ff. VwVfG. Nach § 73b VwVfG (neu gemäß Artikel 11 Nummer 7) würde ohnehin keine Pflicht bestehen, einen Erörterungstermin durchzuführen; die Behörde kann ihn durchführen. Damit hat die Behörde das Recht, auf den Erörterungstermin zu verzichten. Dass die Durchführung informeller Beteiligungsformen zulässig ist, ist im Grunde eine Selbstverständlichkeit, und bedarf keiner Regelung. Sofern dies für erforderlich gehalten wird, kann das auch im VwVfG geregelt werden.

– Artikel 4 Nummer 13 bis 16 (§§ 17b, 17d FStrG)

Es handelt sich ebenfalls um allgemeine Regelungen, die sich in verschiedenen Fachgesetzen finden. Es sollte hierzu bis auf die Zuständigkeiten eine einheitliche Regelung im VwVfG unter den §§ 72 ff. VwVfG erfolgen.

– Einheitliche Stichtagsregelung

Ferner sollte die Einführung einer für Planungsverfahren einheitlichen und verbindlichen Stichtagsregelung (maßgebliche Sach- und Rechtslage zum frühestmöglichen Zeitpunkt) unter Beachtung verfassungs- und unionsrechtlicher Vorgaben geprüft und im VwVfG umgesetzt werden.

Zur Prüfbite in Buchstabe d:

Die Regelungen zu den Rechtsbehelfen, wie in Artikel 4 Nummer 17 zu § 17e FStrG des Gesetzentwurfs, befinden sich in ähnlicher Form sowohl im AEG (Artikel 1 Nummer 10), im WaStrG und im UmwRG. Auch hier würde es sich anbieten, bei weitgehend gleicher Interessenlage, eine einheitliche Regelung in der Verwaltungsgerichtsordnung zu treffen.

133. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt nachdrücklich die geplante Digitalisierung von Verfahrensschritten (z. B. öffentliche Bekanntmachung, Auslegung, Kommunikation per Datenplattform, Einwendungsmanagement und Entscheidungsveröffentlichung). Auch den Übergang zur digitalen Kommunikation als Standard- und Leitprozess.

- b) Der Bundesrat regt aus Beschleunigungsgründen jedoch an, dass die für Härtefälle vorgesehene analoge Kommunikation nicht an eine langwierige und rechtsunsichere Behördenprüfung im Einzelfall geknüpft wird. Vorzugswürdig ist es, dieses als „Option“ einfach zur Verfügung zu stellen und die Bürginnen und Bürger selbst entscheiden zu lassen, was für sie der einfachere und schnellere Weg ist mit der Behörde in Kontakt zu treten.
- c) Der Bundesrat ist ferner der Auffassung, dass es für schnelle Verfahren auch hinderlich ist, wenn wie bisher keine zentrale Bundes-IT-Struktur besteht. Jede Behörde soll nach dem Gesetzesentwurf ihre eigene Behördenwebseite und ihre eigene IT-Dateninfrastruktur nutzen. Das führt in der Vollzugspraxis zur Unübersichtlichkeit und einem digitalen Wildwuchs, der äußerst nutzerunfreundlich ist. Entsprechendes gilt für die Datenplattformen und die Behördenbeteiligung, die künftig verpflichtend genutzt werden sollen. Statt vieler IT-Insellösungen bedarf es einer zentralen Bundes-IT-Infrastruktur nach dem Once-only-Prinzip und nach dem Vorbild des zentralen UVP-Portals der Länder, das von 16 Ländern gemeinsam entwickelt und seither betrieben wird. Eine zentrale IT-Lösung des Bundes und deren Einbindung in die IT-Infrastruktur der Länder ist aus Beschleunigungs- und Modernisierungsgründen von großer Bedeutung und sollte zügig bereitgestellt werden.

134. Zum Gesetzesentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die vorgeschlagenen Regelungen zur beschleunigten Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen auch auf die Regelungen für Magnetschwebbahnen zu erweitern sind.

Begründung:

In dem Sinne des Gesetzesentwurfs, dass alle Verkehrsträger von den Planungsrechtsmodifikationen profitieren sollen, wäre durch den Bund auch das Magnetschwebbahnplanungsgesetz (MBPIG), das aus den 90er Jahren stammt, gleichfalls anzupassen, sowie das UVPG mit zu ändern. Es ergibt keinen Sinn, bei der aktuellen GVFG-Novelle des Bundes einen neuen Fördertatbestand für

Magnetschwebebahnen vorzusehen, beim betreffenden Planungsrecht aber beim alten Stand zu bleiben.

135. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren zukunftsfähig und hierzu vereinfacht, digitalisiert und effizienter ausgestaltet werden.

Der Bund unternimmt große finanzielle Anstrengungen, um die Hafeninfra- und Hafensuprastrukturen in den Ländern zu verbessern, um leistungsfähige, militärisch nutzbare maritime Logistik Hubs zu verwirklichen.

Nach Prüfung des vorliegenden Gesetzentwurfs besteht jedoch die Sorge, dass die Erleichterungen aus dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz für die auf dieser Grundlage durchzuführenden Projekte nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Es wird daher gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob durch Änderungen die Rahmenbedingungen für die Projekte der Infrastruktur, die maßgeblich vom Bund finanziert werden, verbessert werden können.

Im Gesetzentwurf wird geregelt, dass Unterhaltungsmaßnahmen für bundeseigene Schifffahrtsanlagen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen, im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Diese Regelung gilt damit nicht für landeseigene Anlagen wie beispielsweise in Bremerhaven, obwohl der Bund mit der Mittelbereitstellung das überragende öffentliche Interesse an dieser Infrastruktur anerkannt hat.

Es wird daher gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob gesetzlich klargestellt werden kann, beispielsweise im Wasserhaushaltsgesetz, dass auch der Ausbau von landeseigener Hafeninfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

136. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob es generell auch des Hinweises auf das Veröffentlichungsdatum bei der elekt-

ronischen Veröffentlichung im Internet bedarf.

Begründung:

Mit der Bekanntgabe im Internet wird in verschiedenen Fällen der Lauf einer Frist in Gang gesetzt. So ist beispielsweise in der Neufassung des § 17 Absatz 2 Satz 4 des Bundesfernstraßengesetzes und des § 14 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes eine Frist von zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung im Internet geregelt, die für den Anwendenden aber nur dann bestimmbar ist, wenn bei der Veröffentlichung auch das Datum der Veröffentlichung erkennbar ist.

137. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren insbesondere im Bereich Verkehr zu steigern und so notwendige Erhaltungsmaßnahmen sowie Neu- und Ausbauten zu beschleunigen.
- b) Ebenfalls begrüßt der Bundesrat die Absicht der Bundesregierung, die Verfahrensregelungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren über die Verkehrsträger hinweg zu vereinheitlichen und zu digitalisieren. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um Prüfung, ob für eine möglichst breite Vereinheitlichung der Regelung noch weitere Anpassungen, auch zum Beispiel in bisher nicht berücksichtigten Fachgesetzen, wie dem Energiewirtschaftsgesetz, nötig sind.
- c) Der Bundesrat kritisiert, dass die Länder zum vorliegenden Gesetzentwurf unzureichend beteiligt und insbesondere nur mit einer Frist von weniger als einem Arbeitstag (Freitag 15.30 Uhr bis Montag 10 Uhr) angehört wurden. Eine frühzeitige Beteiligung der Länder hätte es ermöglicht, die praktische Expertise der in den Planungs- und Genehmigungsverfahren jeweils beteiligten Landesbehörden bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs nutzbar zu machen. Die Landesbehörden sind im Wesentlichen mit dem Vollzug der Regelungen betraut, sie sind im Besonderen an praxisgerechten Regelungen interessiert und in der Lage, entsprechende fachliche Expertise beizusteuern. Auch die Qualität der Beratungen im Bundesrat hätte durch eine frühzeitige Einbindung der

Länder gesteigert werden können. Der Bundesrat weist auf die hohe Bedeutung klarer und praktisch tatsächlich vollziehbarer rechtlicher Vorgaben sowohl für die Vorhabenträger als auch die Behörden von Bund und Ländern hin und sieht in dem von Bund gewählten Vorgehen ein erhebliches Risiko, dass Vorhaben durch vermeidbare Rechtsunsicherheiten verzögert werden. Darüber hinaus stellt der Bundesrat fest, dass der Gesetzentwurf rechtsförmliche und rechtssystematische Mängel aufweist. Er bedauert die seitens der Bundesregierung diesbezüglich nicht abgeschlossene Prüfung und erwartet, dass die Mängel im weiteren Gesetzgebungsverfahren beseitigt werden.

- d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unter frühzeitiger Beteiligung der Länder, Entwürfe für die im Koalitionsausschuss der Regierungsparteien am 11. Dezember 2025 bis Ende Februar 2026 angekündigten Regelungen vorzulegen, konkret zum Naturflächenbedarfsgesetz, zur Bundeskompensationsverordnung und zum Umweltrechtsbehelfsgesetz. Darüber hinaus bittet der Bundesrat um zeitnahe Vorlage der angekündigten Regelungen zu den über das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hinausgehenden Aufträgen aus der Föderalen Modernisierungsagenda.
- e) Der Bundesrat betont angesichts der hohen Bedeutung der vorzunehmenden Güterabwägung, aber auch wegen der begrenzten Haushaltsmittel und Personalkapazitäten, die Notwendigkeit einer Priorisierung der umzusetzenden Projekte. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, die Auswahl der in das überragende öffentliche Interesse gestellten Vorhaben und die Bewertung der Relevanz dieser Vorhaben für die öffentliche Sicherheit oder militärischer Aspekte anhand nachvollziehbarer Kriterien vorzunehmen. Insbesondere darf die Privilegierung bestimmter Vorhabenarten nicht dazu führen, dass die nötigen Mittel für die Realisierung anderer bedeutsamer Projekte sowie der Erhaltung der bestehenden Infrastruktur fehlen.
- f) Der Bundesrat ersucht die Bundesregierung, mit Nachdruck an einer effizienteren Gestaltung der verwaltungsinternen Abstimmungsprozesse, insbesondere im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen, mitzuwirken. Weitreichende Prüfvorbehalte mit deutlich zu niedrigen Vorlagegrenzen und daraus folgende umfangreiche Abstimmungen und Prüfungen insbesondere mit dem Bundesministerium für Verkehr sor-

gen immer wieder für beträchtliche Verzögerungen von Infrastrukturprojekten und sind daher dringend zurückzubauen.

- g) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die langen Realisierungszeiträume von Verkehrsinfrastrukturvorhaben insbesondere auf Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung und begrenzte Planungskapazitäten zurückzuführen sind. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten eine auskömmliche langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie die notwendige Ausstattung der Behörden mit Sach- und Personalmitteln sicherzustellen und insbesondere die Reduktion der Finanzierungsquellen zu prüfen.

138. Zum Verfahren

Der Bundesrat kritisiert die Art und Weise der Durchführung der Länder- und Verbändeanhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf deutlich. Der Referentenentwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes wurde mit E-Mail vom Freitag, 12. Dezember 2025 um 15:30 Uhr in die Beteiligung gegeben. Für die Zuleitung etwaiger Stellungnahmen wurde eine Frist gesetzt bis Montag, 15. Dezember 2025 um 10:00 Uhr. Hinzu kommt, dass die Ressortbeteiligung lediglich über die Verkehrsressorts erfolgte und z. B. die Umweltressorts nicht eigenständig einbezogen wurden. Aus Sicht des Bundesrates ist kein tragfähiger Grund für eine derart kurze Stellungnahmefrist ersichtlich.