

# **Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr**

## **Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes**

### **A. Problem und Ziel**

Deutschland steht als Wirtschafts- und Mobilitätsstandort vor bedeutenden strukturellen Aufgaben. Der Zustand vieler Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen ist modernisierungsbedürftig. Langwierige Prozesse und Verfahren verzögern dringend notwendige Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten. Dies wirkt sich zunehmend negativ auf Wachstum, Wohlstand und auch auf die gesamtstaatliche Handlungsfähigkeit aus. Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, für die Daseinsvorsorge, den gesellschaftlichen Zusammenhalt und auch unser sicherheitspolitisches Fundament und aufgrund der derzeitigen politischen Situation wichtig für die Verteidigungsbereitschaft und dem Schutz von Leib und Leben. Planungs-, und Genehmigungsverfahren müssen zukunftsfähig und hierzu deutlich vereinfacht, digitalisiert und effizienter ausgestaltet werden, damit der bedarfsgerechte Ausbau und Erhalt der Infrastruktur gelingen.

Zentrales Ziel des Gesetzes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu steigern. Durch Verfahrensvereinfachungen für die Bundesverkehrsverwaltung lassen sich zukünftig deutlich mehr Verkehrsinfrastrukturvorhaben als bisher planerisch vorbereiten und zur Genehmigungsreife führen. Die Vereinfachung der Verfahrensregelungen trägt mittel- und langfristig zu erheblichen und nachhaltigen volkswirtschaftlichen Effekten und Nutzen bei. Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erfordert, dass das notwendige Baurecht für Unterhaltung, Sanierung, Neu- und Ausbauten zeit- und bedarfsgerecht geschaffen werden kann.

### **B. Lösung**

Mit dem Gesetzentwurf werden wesentliche Verkehrsinfrastrukturen in das überragende öffentliche Interesse gestellt sowie klargestellt, dass sie der öffentlichen Sicherheit dienen und einen Schutzzügenvorrang genießen. Auch wird ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen zu Planfeststellungsverfahren geschaffen. Dadurch wird die Rechtsanwendung erleichtert. Verfahrensdoppelungen durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung werden gestrafft. Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen werden vereinfacht.

Die Umsetzung der vielfältigen Vorgaben des Klima-, Natur- und Artenschutzes werden in der Praxisanwendung standardisiert und vereinfacht. Dies trägt zur Wirksamkeit der Umweltschutzmaßnahmen bei. Die Umsetzung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen wird durch die Erweiterung des Suchraums und die Stärkung des Ersatzgeldes vereinfacht. Hierdurch werden eine effiziente Planung und auch ein effizienter Naturschutz gewährleistet. Genehmigungsfiktionen und Benehmensherstellungen vereinfachen die Verfahrensabläufe. Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie wird für Einzelfälle von Verkehrsvorhaben mit herausragender Bedeutung umgesetzt.

## C. Alternativen

Keine.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf werden keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund veranlasst.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Gesetzentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Aufwände verringern sich durch von Online-Einreichungen oder digitale Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverfahren.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Autobahn des Bundes wird, als Trägerin öffentlicher Aufgaben, der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfaden zum EA, Kap. 3.1). Dies gilt ebenso für die Eisenbahn des Bundes.

#### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene ist durch die gesetzlichen Maßnahmen eine Entlastung zu erwarten. Arbeitsumfang und Durchlaufzeiten werden reduziert.

Im Besonderen die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzzügervorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit Gesetzeskraft wird die Planung und Genehmigung der Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der vorbereitenden Maßnahmen von Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in noch nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Infolgedessen ist zu erwarten, dass sich Projekte weniger häufig verzögern und Kostensteigerungen geringer ausfallen. Die Entlastung ist vorgabenspezifisch noch genauer zu beziffern.

Auf Bundesebene ergeben sich folgende Erfüllungsaufwände der Verwaltung:

jährliche Personalkosten in T€	jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€ oder „geringfügig“ (Begründung)	einmalige Personalkosten in T€	einmalige Sachkosten in T€	einmaliger Erfüllungsaufwand in T€ oder „geringfügig“ (Begründung)
--------------------------------	----------------------------	--------------------------------------------------------------------	--------------------------------	----------------------------	--------------------------------------------------------------------

-1.385	-4.077	-5.462	278	0	278
--------	--------	--------	-----	---	-----

## F. Weitere Kosten

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

# **Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr**

## **Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes**

### **Vom ...**

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

#### **Inhaltsübersicht**

- Artikel 1 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
- Artikel 2 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
- Artikel 3 Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes
- Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
- Artikel 5 Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
- Artikel 6 Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
- Artikel 7 Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes
- Artikel 8 Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes
- Artikel 9 Änderung des Luftverkehrsgesetzes
- Artikel 10 Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes
- Artikel 11 Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes
- Artikel 12 Änderung des Klimaschutzgesetzes
- Artikel 13 Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Artikel 14 [Änderung des Raumordnungsgesetzes
- Artikel 15 [Änderung der Raumordnungsverordnung
- Artikel 16 [Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes
- Artikel 17 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

### **Artikel 1**

#### **Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439)), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2a wird wie folgt geändert:

Nach der Angabe „Bundesstraßen“ wird die Angabe „in der Baulast des Bundes“ eingefügt.

2. § 17 Absatz 2 wird durch den folgenden § 17 Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch Bekanntmachung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde bekannt zu geben.“

3. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1a wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „Oberleitung“ die Angabe „oder Stromschiene“ und nach der Angabe „notwendiger“ die Angabe „Bahnstromschaltanlagen und“ eingefügt.

bbb) In Nummer 2 wird nach der Angabe „European Rail Traffic Management System (ERTMS),“ die Angabe „einschließlich dafür notwendiger Anpassungen von Bahnübergängen soweit die Vorgaben des § 11 beachtet werden,“ eingefügt.

ccc) Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. der barrierefreie Umbau, die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, der Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung und die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von Zuwegungen.“

ddd) Nach Nummer 6 werden folgende Nummern eingefügt:

„7. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen,

8. die Änderung von Durchlässen sowie

9. Hang- und Felssicherungsmaßnahmen entlang der Schienenwege.“

bb) In Satz 2 wird nach der Angabe „Satz 1“ die Angabe „Nummer 1 bis 6“ gestrichen.

cc) In Satz 6 wird die Angabe „vom 26. September 2002“ durch die Angabe „vom 14. August 2013“ ersetzt.

b) § 18 Absatz 2 wird durch den folgenden § 18 Absatz 2 ersetzt:

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

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

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

4. § 18a wird durch den folgenden § 18a ersetzt:

### „§ 18a

#### Anhörungsverfahren

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

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

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

(4) Für Einwendungen und Stellungnahmen gegenüber der Anhörungsbehörde soll die Nutzung eines Verwaltungsportals im Sinne des § 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung in Verbindung mit § 2 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes mit den dort vorgegebenen Zugangsvoraussetzungen vorgegeben werden“

5. § 18b Absatz 3 wird gestrichen.

6. § 18c wird gestrichen.

7. § 18d wird durch den folgenden § 18d ersetzt:

## „§ 18d

### Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Fall des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate im Sinne des § 73 Absatz 6 und Absatz 6a des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

#### 8. § 18e wird wie folgt geändert:

##### a) Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Abweichend von Absatz 1 gilt bis zum [Datum 5 Jahre nach Inkrafttreten] § 50 Absatz 1 Nummer 6 der Verwaltungsgerichtsordnung für alle Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 1 Satz 1.“

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

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

##### c) Absatz 3 wie folgt geändert:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die vorstehenden Sätze gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

#### 9. § 18f wird gestrichen.

#### 10. § 11a wird wie folgt geändert

##### a) § 11a wird zu § 18h.

##### b) In Satz 1 wird die Angabe „Eisenbahnanlagen“ wird durch die Angabe „Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1“ ersetzt.

#### 11. In § 19 wird in Satz 1 1. Halbsatz die Angabe „der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder“ gestrichen.

12. § 20 Absatz 1 wird durch den folgenden § 20 Absatz 1 ersetzt:

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

1. auf den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender oder fehlender Verbindungen nach Anlage 3 gelegen ist, oder

2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024) gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist das Verfahren innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde oder Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Vorhaben nach Satz 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens Satz 1 ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

13. § 20a Absatz 2 wird durch den folgenden § 20a Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

14. § 38 wird wie folgt geändert:

a) die Absätze 8 und 10 werden gestrichen.

b) Absatz 9 wird neuer Absatz 8

c) Absatz 11 wird neuer Absatz 9

d) Absatz 12 wird neuer Absatz 10 und wie folgt ersetzt:

„(10) Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBI. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBI. I S. 2154) geändert worden ist, anwenden, und zwar nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geltenden Fassung. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist“.

- e) Absatz 13 wird neuer Absatz 11.
15. § 39 wird gestrichen.
16. In § 2a, § 5 Absatz 2 Satz 6 und Absatz 5 Satz 2, § 20 Absatz 3, § 20a Absatz 2 und Absatz 3, § 20b, § 26 Absatz 1, Absatz 2, Absatz 3, Absatz 4 und Absatz 8, § 27 sowie § 38 Absatz 2 Satz 3 wird jeweils
- a) die Angabe „**des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr**“ durch die Angabe „**des Bundesministeriums für Verkehr**“,
  - b) die Angabe „**Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr**“ durch die Angabe „**Das Bundesministerium für Verkehr**“,
  - c) die Angabe „**das Bundesministerium für Digitales und Verkehr**“ durch die Angabe „**das Bundesministerium für Verkehr**“ oder
  - d) die Angabe „**vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr**“ durch die Angabe „**vom Bundesministerium für Verkehr**“
- ersetzt.

17. Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 wird durch die folgende Anlage 1 ersetzt:

<b>„Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b> <b>Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1)</b>	
<b>Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts</b>	
Vorbemerkung:	
Im Sinne der Anlage bedeuten	
1. ABS: Ausbaustrecke,	
2. NBS: Neubaustrecke.	
Zu den Schienenwegen gehören auch die für den Betrieb von Schienenwegen notwendigen Anlagen. Die Schienenwege beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an dem sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind.	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
2	ABS Berlin – Dresden

3	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
4	ABS/NBS Leipzig – Dresden
5	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
6	ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL
7	ABS Köln – Aachen
8	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier
9	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
10	ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A/ – Simbach – Grenze D/A
11	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
12	ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
13	ABS München – Lindau – Grenze D/A
14	Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock
15	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
16	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen2, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle
17	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg– Ingolstadt – München
18	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda
19	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau

20	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F
21	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover
22	Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ
23	Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden
24	Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm
25	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A
26	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden
27	ABS Nürnberg – Passau
28	ABS/NBS Paderborn – Halle
29	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ
30	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster
31	ABS Angermünde – Grenze D/PL
32	ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
33	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München)
34	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen
35	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
36	NBS Dresden – Grenze D/CZ
37	ABS Leipzig – Chemnitz
38	ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
39	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz
40	ABS Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz – Grenze D/PL

41	ABS Leipzig – Falkenberg – Cottbus – Forst (Lausitz)
42	ABS Graustein – Spreewitz
43	ABS Cottbus – Guben – Grenze D/PL
44	ABS Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg)
45	ABS Naumburg – Halle
46	ABS Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg
47	ABS Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera
48	S 11-Ergänzungspaket
49	ABS Köln – Mönchengladbach
50	S-Bahn-Netz Rheinisches Revier.“

18. Die Überschrift von Anlage 3 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage 3

(zu § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“

19. In Anlage 3 wird die Spalte „TEN-V-Kernnetzkorridor“ gestrichen.

20. Anlage 4 wird gestrichen.

## Artikel 2

### Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

„(3) Der Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Dies gilt insbesondere für den Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt sowie für folgende Vorhaben und Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege:

1. Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr, deren Finanzierung ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt,
  2. Vorhaben, die in Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) bezeichnet sind,
  3. mehrere Schienenwegabschnitte übergreifende Maßnahmen zur Änderung, Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung von Betriebsanlagen, die mindestens einen nach § 55 Absatz 1 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes als überlastet erklärten Schienenweg umfassen sowie
  4. Maßnahmen zur Digitalisierung von Schienenwegen und Schienenknoten, priorisiert Schienenkorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes, soweit das Unionsrecht eine Pflicht zur durchgehenden Ausrüstung der Schienenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem vorschreibt.“
2. In § 3 Absatz 3, § 4 Absatz 1 Satz 1, § 5 Satz 1, § 7, § 11a Absatz 4 Satz 5 und Satz 7 und Absatz 8 Satz 3 sowie § 11c Absatz 1 Satz 2 wird jeweils:
- a) die Angabe „dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „dem Bundesministerium für Verkehr“,
  - b) die Angabe „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr“,
  - c) die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“ oder
  - d) die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“
- ersetzt.

## Artikel 3

### Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 12 Absatz 1 wird durch den folgenden § 12 Absatz 1 ersetzt:

„(1) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen. Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung entstehen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).“
2. § 12 Absatz 2 wird durch den folgenden § 12 Absatz 2 ersetzt:

„(2) Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen. Die Kosten werden

1. im Verhältnis 50 zu 50 geteilt, wenn aus der getrennten Durchführung der jeweiligen Änderung der beiden Beteiligten die Erneuerung der Überführung folgen würde;
2. im Verhältnis 90 zu 10 geteilt, wenn nur aus der Änderung eines Beteiligten die Erneuerung der Überführung folgen würde; dieser Beteiligte trägt 90 Prozent der Kosten.

Absatz 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden. Die Kosten werden ohne Vorteilsausgleich getragen, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient.“

3. § 15 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „Nr. 1 oder Nr. 2“ durch die Angabe „oder 2“ ersetzt.

b) Satz 2 wird durch folgenden Satz 2 ersetzt:

„Wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient und beide Beteiligten eine Änderung verlangen, hat jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.“

4. Nach § 20 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Für Vereinbarungen, die bis zu drei Monate nach [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 des Gesetzes] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der Fassung vom 31. März 2021.“

5. In § 5 Absatz 1 Satz 3, § 8 Absatz 1, § 16 Absätze 1 und 2 wird jeweils

a) die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“, oder

b) die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“,

c) die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“ oder

d) die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“

ersetzt.

## Artikel 4

### Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

„(5) Die Absicht der Einziehung ist drei Monate vorher auf der Internetseite der nach Absatz 6 zuständigen Behörde zu veröffentlichen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Die nach Absatz 6 zuständige Behörde kann auf die Veröffentlichung zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen in den Gemeinden, die die Straße berührt, hinweisen. Von einer Veröffentlichung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Teilstrecken in den in einem Planfeststellungsverfahren im Internet veröffentlichten oder ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht worden sind oder Teilstrecken im Zusammenhang mit Änderungen von unwesentlicher Bedeutung (§ 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) eingezogen werden sollen. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Rechnungsjahres ausgesprochen und drei Monate vorher angekündigt werden.“

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

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

3. § 4 wird durch den folgenden § 4 ersetzt:

#### „§ 4

##### Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen, insbesondere naturschutz- oder wasserrechtlicher Erlaubnisse oder Genehmigungen, durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch das Fernstraßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht.“

4. § 5a wird durch den folgenden § 5a ersetzt:

#### „§ 5a

##### Zuwendungen für fremde Träger der Straßenbaulast

Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen kann der Bund Zuwendungen gewähren.“

5. § 9 Absatz 7 wird durch den folgenden § 9 Absatz 7 ersetzt:

„(7) Die Absätze 1 bis 5 gelten nicht, soweit

1. das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplans entspricht (§ 9 des Baugesetzbuchs), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist, oder
2. das Bauvorhaben ausschließlich aus der Verlegung oder Änderung von Telekommunikationslinien besteht, für die nach Maßgabe von § 127 Absatz 1 Telekommunikationsgesetz die Zustimmung des Trägers der Wegebaulast erforderlich ist.

Sofern dem Bund die Verwaltung der Bundesfernstraßen zusteht, unterrichtet die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes das Fernstraßen-Bundesamt unverzüglich über seine Mitwirkung nach Satz 1.“

6. § 9a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Vom Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Um die Planung der Bundesfernstraßen zu sichern, können die Landesregierungen und kann an Stelle der Landesregierungen zur Sicherung der Planung von Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung das Fernstraßen-Bundesamt, sofern es nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes zuständige Planfeststellungsbehörde ist, durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens zwei Jahren Planungsgebiete festlegen. Die Gemeinden und Kreise, deren Bereich durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen wird, sind vorher zu hören. Die Landesregierungen können ihre Ermächtigung durch Rechtsverordnung weiter übertragen. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Festlegung tritt mit Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist nach Absatz 2 anzurechnen.“

7. § 16 wird durch den folgenden § 16 ersetzt:

„§ 16

Planungen

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

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

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

8. § 16a Absatz 2 wird durch den folgenden § 16a Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar bekannt zu geben oder auf der Internetseite des Trägers des Vorhabens zu veröffentlichen. Der Träger des Vorhabens kann auf die Veröffentlichung zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, hinweisen.“

9. § 17 Absatz 2 wird durch den folgenden § 17 Absatz 2 ersetzt:

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

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

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Die Planfeststellungsbehörde kann die öffentliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf ihrer Internetseite bewirken. In diesem Fall gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 16a bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, dass ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen ist. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Herstellung des mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 17e gilt entsprechend.“

10. § 17a wird durch den folgenden § 17a ersetzt:

### „§ 17a

#### Anhörungsverfahren

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

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

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

(4) Für Einwendungen und Stellungnahmen gegenüber der Anhörungsbehörde soll die Nutzung eines Verwaltungsportals im Sinne des § 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes mit den dort vorgegebenen Zugangsvoraussetzungen vorgegeben werden.“

11. § 17b Absatz 3 und 4 werden durch den folgenden § 17b Absatz 3 und 4 ersetzt:

„(3) (weggefallen)

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

12. § 17c wird gestrichen und als „(weggefallen)“ gekennzeichnet.

13. § 17d wird durch den folgenden § 17d ersetzt:

### „§ 17d

#### Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Fall des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate im Sinne des § 73 Absatz 6 und Absatz 6a des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz

1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

14. § 17e wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Anlage 1“ durch die Angabe „Anlage“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 2 wird als neuer Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

- c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die vorstehenden Sätze gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

15. § 17g wird gestrichen und als „(weggefallen)“ gekennzeichnet.

16. § 17i Absatz 1 wird durch folgenden § 17i Absatz 1 ersetzte folgt gefasst:

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

1. im Abschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rodby gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024) gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist das Verfahren innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde oder Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung

einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.“

17. § 17j Absatz 2 wird durch den folgenden § 17j Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L 2024/1679, 28.6.2024) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

18. § 24 wird wie folgt geändert:

a) Absätze 13 bis 16 werden durch die folgenden Absätze 13 bis 16 ersetzt:

„(13) (weggefallen)

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

(15) § 3 Absätze 1a und b sind nicht für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren vor dem 1. Januar 2024 eingeleitet worden ist.

(16) Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, anwenden, und zwar nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geltenden Fassung. 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.“

b) Nach Absatz 16 wird der folgende Absatz 17 eingefügt:

„(17) Absatz 16 gilt entsprechend, wenn sich die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gemeinsam entscheiden, die Verfahrensschritte eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren analog durchzuführen.“

19. In § 5 Absatz 4 Satz 4, § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3, § 8 Absatz 3 Satz 3 und 5, § 9a Absatz 3 Satz 1, 4 und 5, den §§ 13b und 15 Absatz 3 Satz 2, § 17b Absatz 4 Satz 3 und Absatz 6, § 17i Absatz 3 Satz 1, § 17j Absatz 2 und Absatz 3, § 17k, § 22 Absatz 1, 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 3, § 23a Absatz 1 Satz 2 sowie § 24 Absatz 11 Satz 1 wird jeweils

a) die Angabe „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „des Bundesministeriums für Verkehr“,

b) die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“,

- c) die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“ oder
  - d) die Angabe „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr“  
ersetzt.
20. In der Überschrift zu der Anlage wird die Angabe „Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1)“ durch die Angabe „Anlage (zu § 17e Absatz 1)“ ersetzt.
21. Die Anlage 2 (zu § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2) wird gestrichen.

## Artikel 5

### Änderung des Fernstraßenausbauugesetzes

Das Fernstraßenausbauugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

#### „§ 1

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

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

(3) Der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Dringlichkeit „vordringlicher Bedarf“ oder „laufend und fest disponiert“ in der Anlage mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung versehen ist, der Bau von Bundesautobahnen, für die in der Anlage das Bauziel „Neubau“ festgelegt ist, und der Bau von Bundesstraßen, für die in der Anlage das Bauziel „N 4“ festgelegt ist, liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

2. In der Überschrift zu der Anlage wird die Angabe „Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ durch die Angabe „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ ersetzt.
3. In § 4, § 5 Absatz 1 und § 7 wird jeweils
  - a) die Angabe „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „des Bundesministeriums für Verkehr“ oder

- b) die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. Die Anlage 2 (zu § 1 Absatz 3) wird gestrichen.

## Artikel 6

### Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

„Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen und deren Funktion für die Aufrechterhaltung der Bundeswasserstraße in einem widmungsgemäßen Zustand wesentlich ist, liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit.“

2. § 14 wird wie folgt geändert:

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

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

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

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Die Planfeststellungsbehörde kann die öffentliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf ihrer Internetseite bewirken. In diesem Fall gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit Maßnahmen durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ist ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Herstellung eines mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustands nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung

haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 14e gilt entsprechend.“

- b) Nach Absatz 3 Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

„Eine Verlängerung dieser Frist ist ausgeschlossen. Wird das Einvernehmen nicht innerhalb dieser Frist ausdrücklich verweigert, gilt es als erteilt. Für eine vorläufige Anordnung kann die Planfeststellungsbehörde eine kürzere Frist bestimmen; die Sätze 3 und 4 gelten entsprechend.“

3. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

#### „§ 14a

##### Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze. Das Gleiche gilt für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 58 und 59 sowie den §§ 62 und 63 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

(2) Für Einwendungen und Stellungnahmen gegenüber der Anhörungsbehörde soll die Nutzung eines Verwaltungsportals im Sinne des §§ 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit 2 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes mit den dort vorgegebenen Zugangsvoraussetzungen vorgegeben werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat bei der Information über die Veröffentlichung des Plans darauf hinzuweisen.

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

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

4. § 14b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird gestrichen und als „(weggefallen“) gekennzeichnet.

b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Information über die Veröffentlichung des Beschlusses mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde mit einem Hinweis auf eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zu verbinden.“

5. § 14c wird gestrichen und als „(weggefallen“) gekennzeichnet.

6. In § 14d wird nach der Angabe „§ 73 Abs. 6“ die Angabe „und Abs. 6a“ ergänzt.

7. In § 14e wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Der gesetzliche Sofortvollzug kann mit der Begründung, dass sich der Baubeginn verzögert, nur dann von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden, wenn sich der Baubeginn um mindestens vier Jahre verzögert. Der gesetzliche Sofortvollzug kann nicht mit der Begründung, dass noch keine Haushaltsmittel für das Vorhaben bereitgestellt wurden oder dies nicht absehbar ist, von der Planfeststellungsbehörde oder dem Gericht ausgesetzt werden.“

b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die vorstehenden Sätze gelten entsprechend für Fälle, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

8. In § 15 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „ausgelegt“ gestrichen.

9. § 16 Absatz 2 wird durch den folgenden § 16 Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberichtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar bekannt zu geben oder auf der Internetseite des Trägers des Vorhabens zu veröffentlichen. Der Träger des Vorhabens kann auf die Veröffentlichung zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, hinweisen.“

10. § 17 wird gestrichen und als „(weggefallen)“ gekennzeichnet.

11. § 18 Absatz 1 wird durch den folgenden § 18 Absatz 1 ersetzt:

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

1. auf den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender oder fehlender Verbindungen nach Anlage 3 gelegen ist, oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024) und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist das Verfahren innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde oder Planfeststellungsbehörde. Die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde sowie alle am Verfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, dem Verfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Vorhaben nach Satz 1 liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit. Die Verwirklichung eines Vorhabens nach Satz 1 ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen einzubringen.“

12. § 18a Absatz 2 wird durch den folgenden § 18a Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L 2024/1679, 28.6.2024) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

13. Nach § 41 Absatz 5a wird der folgende Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Bei Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit Eisenbahnen des Bundes, Bundesautobahnen oder Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden in den Fällen des Absatzes 5 die Kosten ohne Vorteilsausgleich hälftig geteilt. Eine Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten nach § 42 Absatz 2 Satz 3 entfällt.“

14. § 56 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 5 und 6 werden aufgehoben und als „weggefallen“ gekennzeichnet.
- b) Absatz 9 wird durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

„(9) Für Kreuzungsvereinbarungen, die bis zu drei Monate nach [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBI. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBI. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist.“

- c) Nach Absatz 9 wird folgender Absatz 10 eingefügt:

„(10) Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBI. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBI. I S. 2154) geändert worden ist, anwenden und zwar nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geltenden Fassung. 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.“

- d) Nach Absatz 10 wird der folgende Absatz 11 eingefügt:

„(11) Absatz 10 gilt entsprechend, wenn sich die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gemeinsam entscheiden, die Verfahrensschritte eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren analog durchzuführen.“

15. In § 1 Absatz 7, § 2 Absatz 1 Satz 2, § 5 Satz 3, § 13 Absatz 1 Satz 1, § 18 Absatz 3 Satz 1, § 18a Absatz 2 und Absatz 3, § 18b, § 27 Absatz 1 und Absatz 2, § 34 Absatz 6, § 41 Absatz 7, § 42 Absatz 4a Satz 2, § 46 Satz 1 und Satz 2 sowie § 51 Absatz 3 wird jeweils

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

ersetzt.

16. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „Anlage 3 (zu § 18 Absatz 1 Satz 1)“ wird durch die Angabe „Anlage 3 (zu § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“ ersetzt.
- b) Die Spalte 2 der Tabelle mit der Überschrift „TEN-V-Kernnetzkorridor“ wird gestrichen.

17. Anlage 4 wird gestrichen.

## Artikel 7

### Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes

Das Bundeswasserstraßenausbaugesetz vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“

2. In § 4, § 5 Absatz 1, § 6 wird jeweils

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

ersetzt.

## Artikel 8

### Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

Das Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 19 Absatz 3 wird die Angabe „im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden“ gestrichen.
2. In § 45l wird die Angabe „dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „dem Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

## Artikel 9

### Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 12 Absatz 3 Satz 2 wird durch den folgenden § 12 Absatz 3 Satz 2 ersetzt:

„Absatz 2 Satz 2 bis 7 gilt entsprechend.“
2. In § 14 Absatz 1 wird die Angabe „§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 2 Satz 2 bis 6 und Absatz 4“ ersetzt.
3. In § 17 Satz 2 wird die Angabe „§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 2 Satz 2 bis 6 und Absatz 4“ ersetzt.
4. § 31 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 Satz 1 ersetzt:

„Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz, den Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft und den Verordnungen der Europäischen Union werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesministerium für Verkehr oder einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen.“
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nach Nummer 4b werden die folgenden Nummern 4c bis 4f eingefügt:

„4c. im Bereich der Vorfeldkontrolldienste

a) gemäß Anhang III ADR.OR.F.005 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 die Entgegennahme von Erklärungen und Benachrichtigungen

von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind; Organisationen im Sinne von ADR.OR.F.005 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind auch zugelassene Anbieter von Flugverkehrsdienssten, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;

b) die Aufsicht über die Organisationen, die Vorfeldkontrolldienste erbringen;

4d. die Aufsicht über die Flugplätze und Flugplatzbetreiber sowie damit befasster Personen gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014;

4e. die Befreiung eines Flugplatzes von der Verpflichtung, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen, gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1804/2023;

4f. die Prüfung der Anträge von Flugplätzen auf Ausnahmen von den Anforderungen in Artikel 34 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe g gemäß Artikel 34 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679;“

bb) In Nummer 11a Buchstabe b wird die Angabe „ist.“ durch die Angabe „ist;“ ersetzt.

5. In § 3a Absatz 2, § 9 Absatz 1, § 10 Absatz 3, § 10b Absatz 3, § 10c, § 18a Absatz 4, § 26a Absatz 1 und Absatz 4, § 27a Absatz 2 Satz 1, § 27d Absatz 1, Absatz 1a, Absatz 1b, Absatz 4 Satz 1 und Satz 2, § 27f Absatz 1, Absatz 4 Satz 1 und Satz 3 und Absatz 5 Satz 1 und Satz 2, § 30 Absatz 3 Satz 3, § 31 Absatz 2 Nummer 12 und Nummer 18 und Absatz 2a, § 31a, § 31b Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 1 und Satz 3, Absatz 5 Satz 1, Absatz 6 Satz 1 und Satz 2, § 31c Satz 1, § 31d Absatz 2 Satz 1 und Satz 3, Absatz 4 Satz 6, § 31e Satz 1, § 31f Absatz 1, Absatz 2 Satz 2, Absatz 3 Satz 2, Absatz 3a Satz 1 und Satz 2, § 32 Absatz 1 Satz 1, Satz 2 und Satz 5, Absatz 2, Absatz 3 Satz 3, Absatz 4, Absatz 4a Satz 1, Absatz 4c Satz 1, Absatz 5, Absatz 5a und Absatz 6 Satz 1 und Satz 3, § 32a Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und Satz 3 und Absatz 3 Satz 3, § 32d, § 57 Absatz 1 Satz 1, § 57a Absatz 4 Satz 1, § 57c Absatz 1 und Absatz 3, § 63 Nummer 1 und Nummer 2, § 70 Absatz 2 sowie § 73 Absatz 1 Satz 2 und Satz 6 wird jeweils

a) die Angabe „des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „des Bundesministeriums für Verkehr“,

b) die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“,

c) die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“ oder

d) die Angabe „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr“

ersetzt.

## Artikel 10

### Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes

Das Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

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

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

2. § 15 wird wie folgt geändert:

a) § 15 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Der Verursacher ist verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen oder daran angrenzenden Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Ersatzmaßnahmen für Bundesfernstraßen, die der Erhöhung der Biodiversität dienen, insbesondere wiedervernetzende Maßnahmen oder Maßnahmen, die der Wiederherstellung im Hinblick auf die Verordnung (EU) 2024/1991 dienen, gelten auch dann als im betroffenen Naturraum gelegen, wenn sie innerhalb desselben Landes, in dem der Eingriff erfolgt, durchgeführt werden. Festlegungen von Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Gebiete im Sinne des § 20 Absatz 2 Nummer 1 bis 4 und in Bewirtschaftungsplänen nach § 32 Absatz 5, von Maßnahmen nach § 34 Absatz 5 und § 44 Absatz 5 Satz 3 dieses Gesetzes, von Maßnahmen in Maßnahmenprogrammen im Sinne des § 82 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie von Wiederherstellungsmaßnahmen nach der Verordnung (EU) 2024/1991 stehen der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegen. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 zu berücksichtigen.“

b) Nach § 15 Absatz 6 werden folgende Absätze 6a und 6b eingefügt:

„(6a) Ersatzgeldleistungen stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleich, wenn ihre zweckgebundene Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung erwarten lässt. Die Gleichwertigkeit gilt als gewährleistet, wenn das Ersatzgeld auf Grundlage einer anerkannten Bewertungsmethode berechnet wird und einem nach Landesrecht anerkannten Fonds oder einer anderen von der für Naturschutz- und Landschaftspflege zuständigen Behörde benannten öffentlichen Stelle zugeführt wird, und diese Stelle nachweislich Maßnahmen im Sinne des § 1 durchführt. Mit Zahlung des Ersatzgeldes gilt die Verpflichtung des Verursachers zur Durchführung und Unterhaltung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen als erfüllt.

(6b) Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den Ländern durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Bestimmungen zu treffen über

1. die anerkannten Bewertungsmethoden,
2. die Organisation, Kontrolle und Berichterstattung der öffentlichen Fonds oder sonstigen öffentlichen Träger,
3. die Anforderungen an die Verwendung und Wirksamkeitsprüfung der Mittel sowie
4. die Integration der Ersatzgeldverwendung in die naturschutzfachliche Planung.

Solange und soweit das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit von seiner Ermächtigung keinen Gebrauch macht, richtet sich das Nähere nach Landesrecht, soweit dieses dem vorstehenden Absatz 6a nicht widerspricht.“

3. § 17 wird wie folgt geändert

- a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 Nummer 2 wird durch den folgenden Satz 1 Nummer 2 ersetzt:

„2. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen oder, soweit anstelle von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen eine Ersatzgeldleistung nach § 15 Absatz 6a vorgesehen ist, Angaben zur Berechnung, Höhe und vorgesehenen Verwendung dieser Ersatzgeldleistung (Benennung der öffentlichen Stelle und des Kompensationszwecks).“

- bb) Satz 2 wird durch den folgenden Satz 2 ersetzt:

„Die zuständige Behörde kann die Vorlage von Gutachten verlangen, soweit dies zur Beurteilung der Auswirkungen des Eingriffs und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder zur Beurteilung der Berechnung, Höhe und vorgesehenen Verwendung einer Ersatzgeldleistung nach § 15 Absatz 6a erforderlich ist.“

- cc) Nach Satz 5 wird folgender Satz 6 eingefügt:

„Im Falle einer Kompensation durch Ersatzgeld nach § 15 Absatz 6a stellt die zuständige Behörde das Vorliegen der Voraussetzungen des § 15 Absatz 6a Satz 2 im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde fest.“

- b) Nach Absatz 5 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Dies gilt nicht für Ersatzgeldleistungen nach § 15 Absatz 6a, soweit diese an eine nach Absatz 6a Satz 3 zuständige öffentliche Stelle oder einen anerkannten Fonds entrichtet werden.“

- c) Nach Absatz 6 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„In das Verzeichnis sind auch die durch Ersatzgeld nach § 15 Absatz 6a finanzierten Maßnahmen sowie die Höhe und Empfänger der jeweiligen Ersatzgeldleistungen aufzunehmen. Zuständig für die Übermittlung ist die nach Absatz 6a Satz 3 benannte öffentliche Stelle.“

- d) Nach Absatz 7 Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Soweit der Verursacher anstelle von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen Ersatzgeld nach § 15 Absatz 6a entrichtet hat, gehen die Pflichten zur Durchführung, Überwachung und Erfolgskontrolle mit Zahlung des Ersatzgeldes auf die nach Absatz 6 Satz 3 zuständige öffentliche Stelle oder einen anerkannten Fonds über. Die zuständige Behörde stellt lediglich die Leistung der Zahlung fest.“

- e) Nach Absatz 9 Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Soweit die Kompensation durch Ersatzgeldleistungen nach § 15 Absatz 6a erfolgt, finden die Sätze 1 und 2 keine Anwendung; die Verpflichtung des Verursachters gilt mit Zahlung des Ersatzgeldes als erfüllt.“

- f) Nach Absatz 10 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehenen Unterlagen sollen auch die Angaben zu Ersatzgeldleistungen nach § 15 Absatz 6a enthalten, soweit diese für die Beurteilung der Umweltauswirkungen erheblich sind.“

4. § 40 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 3 wird durch den folgenden Satz 3 ersetzt:

„Die Genehmigung ist zu versagen, wenn durch die beantragte Maßnahme eine Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder Arten der Mitgliedstaaten droht.“

- b) Satz 4 Nummer 4 wird durch den folgenden Satz 4 Nummer 4 ersetzt:

„4. das Ausbringen von Gehölzen und Saatgut außerhalb ihrer Vorkommensgebiete zur Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 Satz 3, wenn kein zertifiziertes Pflanz- und Saatgut aus dem Vorkommensgebiet in ausreichendem Maße zur Verfügung steht.“

5. Nach § 44 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

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

6. Nach § 54 Absatz 12 werden die folgenden Absätze 13 und 14 eingefügt:

„(13) Die Bundesregierung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Anforderungen hinsichtlich

1. der Bestandserfassung wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 bei Vorhaben an Bundesfernstraßen,
2. wirksamer und fachlich anerkannter Schutzmaßnahmen in Bezug auf wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten bei Vorhaben an Bundesfernstraßen, bei deren Beachtung in der Regel kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vorliegt, sowie hinsichtlich der Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands dieser Arten im Sinne des § 45 Absatz 7 Satz 2,

3. Maßnahmen nach § 44 Absatz 5 Satz 3 zur Sicherung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang von Vorhaben an Bundesfernstraßen,
4. der Durchführung von baulichen Unterhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen, bei deren Beachtung in der Regel kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vorliegt.

(14) Die Bundesregierung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Anforderungen hinsichtlich

1. der Bestandserfassung wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen,
  2. fachlich anerkannter Schutzmaßnahmen im Sinne des § 44 Absatz 5 Satz 2 einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 Satz 3 in Bezug auf wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen, bei deren Beachtung in der Regel kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vorliegt, sowie hinsichtlich der Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes dieser Arten im Sinne des § 45 Absatz 7 Satz 2,
  3. der Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen einschließlich deren Zubehör, bei deren Beachtung in der Regel kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vorliegt.“
7. In § 15 Absatz 7 und Absatz 8, § 22 Absatz 5, § 40d Absatz 1 S. 1 sowie § 54 Absatz 9 Satz 1, Satz 2 und Absatz 10b Satz 1 wird jeweils die Angabe „dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „dem Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
8. Nach § 74 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

„(7) § 15 und § 17 in der bis zum [eintragen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geltenden Fassung finden weiterhin Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft,

1. deren Zulassung vor dem [eintragen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 17 dieses Gesetzes] bei einer zuständigen Behörde beantragt wurde,
2. deren Anzeige vor dem [eintragen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 17 dieses Gesetzes] erfolgt ist oder
3. bei denen die Durchführung durch eine Behörde vor dem [eintragen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 17 dieses Gesetzes] begonnen wurde.

Satz 1 gilt entsprechend für Eingriffe, bei denen vor dem [eintragen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 17 dieses Gesetzes] durch die zuständige Behörde

- a) das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht nach § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften eingeleitet wurde,
- b) das Verfahren zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 15 Absatz 1 des UVPG oder entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften eingeleitet wurde oder

c) der UVP-Bericht durch den Vorhabenträger nach § 16 UVPG vorgelegt wurde.

Abweichend von den Sätzen 1 und 2 kann die Anwendung von § 15 Absätze 6a sowie § 17 in der ab dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] geltenden Fassung auf Antrag des Verursachers erfolgen.“

## Artikel 11

### Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes

Das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 102a die folgende Angabe eingefügt:

„§ 102b Übergangsvorschrift zu §§ 72 bis 78“

2. § 72 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§§ 51 und 71a bis 71e“ durch „§§ 27a bis 27c, 48 bis 51 und 71a bis 71e“ ersetzt.

b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Abweichend von Absatz 2 Satz 2 kann die öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung auch durch Veröffentlichung auf der Internetseite der zuständigen Behörde bewirkt werden. Zusätzlich kann die Behörde in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, auf die Veröffentlichung auf ihrer Internetseite hinweisen.“

3. § 73 wird durch den folgenden § 73 ersetzt:

#### „§ 73

##### Anhörungsverfahren

(1) Der Träger des Vorhabens hat den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens elektronisch einzureichen. Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Anhörungsbehörde kann festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform, die insbesondere auch eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode an dem Vorhaben erlaubt, einzureichen ist und diese Grundlage für die Behördenbeteiligung, das Anhörungsverfahren und die weiteren Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten ist. Die Anhörungs- und die Planfeststellungsbehörde bestimmen die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch sowie der Datenplattform. Für den Austausch mit den Beteiligten können Verfahren nach § 3a Absatz 2 und 3 genutzt werden. § 27b Absatz 4 gilt entsprechend.

(2) Innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans fordert die Anhörungsbehörde elektronisch die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das

Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme auf. Eine in mehreren Aufgabenbereichen betroffene Behörde hat eine inhaltlich einheitliche Stellungnahme abzugeben.

(3) Die Anhörungsbehörde veröffentlicht den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang für die Dauer von mindestens zwei Monaten auf ihrer Internetseite. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Auf eine Veröffentlichung kann verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen und die Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 bekannt sind und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan elektronisch einzusehen.

(3a) Die Behörden nach Absatz 2 haben ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist elektronisch abzugeben, die drei Monate nicht überschreiten darf; Stellungnahmen, die nach Ablauf der Frist nach Satz 1 eingehen, sind zu berücksichtigen, wenn der Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Belange bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind; im Übrigen können sie berücksichtigt werden.

(4) Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis zu zwei Monate ab der Veröffentlichung des Plans bei der Anhörungsbehörde elektronisch Einwendungen gegen den Plan erheben. Im Falle des Absatzes 3 Satz 2 bestimmt die Anhörungsbehörde die Einwendungsfrist. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist bei der Information nach Absatz 5 oder bei der Information der Einwendungsfrist hinzuweisen. Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 einzulegen, können innerhalb der Frist nach Satz 1 elektronisch Stellungnahmen zu dem Plan abgeben. Die Sätze 2 bis 4 gelten entsprechend. Für Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen, die elektronisch übermittelt werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

(5) Die Anhörungsbehörde informiert über die Veröffentlichung des Plans vorher auf ihrer Internetseite. Sie weist darauf hin,

1. wo und in welchem Zeitraum der Plan im Internet veröffentlicht wird;
2. dass etwaige Einwendungen von Betroffenen oder Stellungnahmen von Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 bei der Anhörungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch vorzubringen sind;
3. dass bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin auch ohne ihn verhandelt werden kann;
4. dass
  - a) die Personen, die Einwendungen erhoben haben, oder die Vereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, von dem Erörterungstermin durch Information auf der Internetseite der Anhörungsbehörde benachrichtigt werden können,
  - b) die Zustellung der Entscheidung über die Einwendungen auch durch Information auf der Internetseite der Anhörungsbehörde erfolgen kann.

Die Anhörungsbehörde kann auf die Veröffentlichung des Plans zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, hinweisen.

(6) Nach Ablauf der Einwendungsfrist kann die Anhörungsbehörde die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, erörtern. Sie informiert mindestens eine Woche vorher auf ihrer Internetseite über den Erörterungstermin. Die Anhörungsbehörde kann auf die Veröffentlichung zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, hinweisen. Im Übrigen gelten für die Erörterung die Vorschriften über die mündliche Verhandlung im förmlichen Verwaltungsverfahren (§ 67 Absatz 2 Nr. 1 und 4 und Absatz 3, § 68) entsprechend. Die Anhörungsbehörde schließt die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist ab.

(6a) Die Anhörungsbehörde kann die Erörterung ganz oder teilweise durch digitale Formate ersetzen. In diesem Fall informiert sie auf ihrer Internetseite über Art und Umfang der digitalen Formate.

(7) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6 Satz 2 kann über den Erörterungstermin oder dessen ganz oder teilweisen Ersatz durch digitale Formate bereits bei der Veröffentlichung des Plans nach Absatz 5 Satz 2 informiert werden.

(8) Soll ein veröffentlichter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach Absatz 4 Satz 5 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; Absatz 4 Satz 3 bis 6 gilt entsprechend. Wird sich die Änderung voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken, gelten die Absätze 2 bis 6a entsprechend. Von einer Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate soll abgesehen werden; werden sie durchgeführt gelten die Absätze 2 bis 6a entsprechend.

(9) Die Anhörungsbehörde gibt zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme ab und leitet diese der Planfeststellungsbehörde innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung oder dessen Ersatz durch digitale Formate mit dem Plan, den Stellungnahmen der Behörden und der Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 sowie den nicht erledigten Einwendungen zu. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme und die Unterlagen nach Satz 1 innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben.“

4. § 74 wird wie folgt geändert:

a) Absätze 4 bis 6 werden durch die folgenden Absätze 4 bis 6 ersetzt:

„(4) Die Planfeststellungsbehörde veröffentlicht den Beschluss mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für mindestens zwei Wochen auf ihrer Internetseite. Hierüber informiert sie vorab auf ihrer Internetseite. Zusätzlich kann sie in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, auf die Veröffentlichung auf ihrer Internetseite hinweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dem Tag der Veröffentlichung gilt der Beschluss gegenüber dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; darauf ist in der Information über die Veröffentlichung hinzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss kann dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, auch zugestellt werden.

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

(6) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung; auf ihre Erteilung sind die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden; davon ausgenommen sind Absatz 4 Satz 1 und Satz 2 und Satz 4 bis 5 und Absatz 5, die entsprechend anzuwenden sind. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. § 75 Abs. 4 gilt entsprechend.“

b) Nach Absatz 6 wird der folgende Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Abweichend von Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 73 gilt entsprechend.“

5. § 75 Absatz 4 wird durch den folgenden § 75 Absatz 4 ersetzt:

„(4) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht. Vor der Entscheidung nach Satz 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Auf die Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.“

6. Nach § 102a wird der folgende § 102b eingefügt:

#### „§ 102b

#### Übergangsvorschrift zu §§ 72 bis 78

Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der

Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, 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. Spezialgesetzliche Übergangsregelungen können getroffen werden.“

## **Artikel 12**

### **Änderung des Klimaschutzgesetzes**

Das Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5a Satz 3 wird durch den folgenden Satz 3 ersetzt:

„Über die Zusammensetzung, Leistungsbeschreibung und weiteren Vergabebedingungen wird im Einklang mit dem Vergaberecht mit dem Bundeskanzleramt, dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz und nukleare Sicherheit sowie dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat Einvernehmen hergestellt.“

2. Nach § 13 wird wie folgt geändert:

- a) Nach § 13 Absatz 1 wird der folgende Absatz 2 eingefügt:

„(2) Soweit Planungen und Entscheidungen der Träger öffentlicher Aufgaben nach anerkannten Regeln der Technik erfolgen, die der Zielsetzung von Absatz 1 Satz 1 entsprechen, ist Absatz 1 Satz 1 durch die Anwendung dieser anerkannten Regeln der Technik Rechnung getragen.“

- b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

3. Nach § 16 Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Träger öffentlicher Aufgaben können bei Planungen und Entscheidungen, die vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] begonnen oder beantragt wurden, auf die Anwendung von § 13 Absatz 2 verzichten.“

## Artikel 13<sup>1</sup>

### Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBI. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBI. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 14d die folgenden Angaben eingefügt:

„§ 14e Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verkehrsinfrastruktur

§ 14f Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Wasserrahmenrichtlinie“

2. In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 6 bis 14b“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14f“ ersetzt.
3. § 14a wird durch folgenden § 14a ersetzt:

#### „§ 14a

Besondere Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen

(1) Keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen folgende Einzelmaßnahmen, auch soweit sie eine Änderung von Vorhaben im Sinne von Nummer 14.7, 14.11 oder 19.3 der Anlage 1 darstellen:

1. Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe mit einer Oberleitung oder Stromschiene einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 60 Kilometern, einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
3. im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderliche Baumaßnahmen, insbesondere Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) einschließlich dafür notwendiger Anpassungen,
4. Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
5. Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,

---

<sup>1</sup> Dieser Artikel dient der Umsetzung der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 124 vom 25.4.2014, S.1)

6. Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,
7. Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
8. Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen,
9. Änderungen der unter Nummer 1 bis 8 genannten Anlagen und Anlagebestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,
10. Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage mit weniger als 5 000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Verringerung der Flächeninanspruchnahme für die Anlage.

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

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene mit einer Länge von mehr als 60 Kilometern, einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage ab 5 000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage,
3. die Änderung und Erweiterung einer Bahnstromfernleitung.“
4. Nach § 14d wird der folgende § 14e eingefügt:

#### „§ 14e

##### Ausnahmen von der Umweltprüfung für Verkehrsinfrastruktur

(1) Unbeschadet der §§ 54 bis 63 kann das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm benannte Stelle in Ausnahmefällen ein bestimmtes Vorhaben im Sinne der Anlage 1 Nummer 14 von den Regelungen dieses Gesetzes ausnehmen, wenn sich deren Anwendung nachteilig auf den Zweck dieses Vorhabens auswirken würden, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Ziele dieses Gesetzes verwirklicht werden.

(2) Bei seiner Entscheidung nach Absatz 1 prüft das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm benannte Stelle, ob eine andere Form der Umweltprüfung angemessen ist.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm benannte Stelle informiert die betroffene Öffentlichkeit über die im Rahmen der anderen Art der Umweltprüfung gewonnenen Informationen und über die Entscheidung nach Absatz 1 und deren Begründung und macht ihr diese Informationen zugänglich.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr unterrichtet vor der Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Zulassung des Vorhabens die Europäische Kommission über die Gründe für die Gewährung der Ausnahme nach Absatz 1 und übermittelt ihr die Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit nach Absatz 3 zur

Verfügung gestellt werden. Trifft die benannte Stelle die Entscheidung nach Absatz 1, stimmt sie das Verfahren zu deren Erlass mit dem Bundesministerium für Verkehr ab.“

5. Nach § 14e wird der folgende § 14f eingefügt:

#### „§ 14f

##### Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie

(1) Bei Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes nach Anlage 1 Nummer 13.8 und 13.18, die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes erforderlich sind, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn die Maßnahme einem Maßnahmenprogramm nach § 82 des Wasserhaushaltsgesetzes entspricht und bei der Aufstellung des Maßnahmenprogramms eine Strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde.

(2) Absatz 1 ist auf Zulassungsverfahren, die vor dem [dem Inkrafttreten am TT.MM.2024] eingeleitet wurden nur anzuwenden, wenn der Vorhabenträger dies gegenüber der zuständigen Behörde bis zum Ablauf des jeweiligen Bewirtschaftungszeitraums anzeigt. Satz 1 ist für das gesamte Zulassungsverfahren anzuwenden, ungeachtet dessen, ob es bis zum Ablauf des jeweiligen Bewirtschaftungszeitraums abgeschlossen wird.“

6. § 21 Absatz 3 wird gestrichen.

7. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In § 47 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „nach § 16 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Linienbestimmung“ gestrichen.

b) In Absatz 4 wird die Angabe „Linienbestimmung nach § 16 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes und die“ gestrichen.

8. § 58 Absatz 5 Satz 1 wird durch den folgenden § 58 Absatz 5 Satz 1 ersetzt:

„Zuständig ist die Behörde, die nach Maßgabe der Umweltauswirkungen des ausländischen Vorhabens im Bundesgebiet fachlich betroffen ist.“

9. In § 74 wird nach Absatz 13 der folgende Absatz 14 eingefügt:

„(14) Für Verfahren nach § 4 gemäß § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Nummern 14.7, 14.8 und Nummer 19.13 der Anlage 1 und § 14a und § 21 Absatz 3 dieses Gesetzes in der Fassung bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] anwendbar, wenn das Verfahren vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitet wurde.“

10. In § 53 Absatz 3 und 4 wird jeweils die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

11. Anlage 1 „Liste UVP-pflichtige Vorhaben“ wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 13.18 wird durch die folgende Nummer 13.18 ersetzt:

„13.18	Sonstige der Art nach nicht von den Nummern 13.1 bis		
--------	------------------------------------------------------	--	--

	13.17 erfasste Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes oder des Bundeswasserstraßen gesetzes.“		
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

- b) Die Nummern 14.7 und 14.8 werden durch die folgenden Nummern 14.7 und 14.8 ersetzt:

„14.7	Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen	X	
14.8	Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen mit einer Fläche von 1 ha oder mehr		A“

- c) Die Nummern 14.8.1 bis 14.8.3.2 werden gestrichen.
- d) Die Nummer 19.13 wird durch die folgende Nummer 19.13 ersetzt:

„19.13	Errichtung einer Bahnstromfernleitung mit einer Nennspannung von 110 kV“		
--------	--------------------------------------------------------------------------	--	--

## Artikel 14

### [Änderung des Raumordnungsgesetzes

Das Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 16 Absatz 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße und für Schienenwege des Bundes wird keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt.“

2. In § 27 wird nach Absatz 3 folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 17 dieses Gesetzes] eingeleitete Raumverträglichkeitsprüfungen gilt § 16 Absatz 2 Satz 3 nicht.“

## Artikel 15

### [Änderung der Raumordnungsverordnung

In der Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, werden in § 1 Satz 1 die Nummern 8, 9 und 11 gestrichen und als „(weggefallen)“ gekennzeichnet.]

## Artikel 16

### [Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes

Das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das zuletzt durch Artikel 14b des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 405) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:
    - a) Die Absätze 1 und 2 werden durch folgende Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Auf Antrag wird einer inländischen oder ausländischen Vereinigung befristet für die Dauer von fünf Jahren bis zum jeweiligen Jahresende die Anerkennung zur Einlegung von Rechtsbehelfen nach diesem Gesetz erteilt; als Vereinigung im Sinne dieses Gesetzes gelten auch Stiftungen des privaten Rechts. Die Anerkennung ist zu erteilen, wenn die Vereinigung

      1. nach ihrer Satzung oder ihrer sonstigen Verfassung ideell und dauerhaft die Ziele des Umweltschutzes fördert;
      2. im Zeitpunkt der Anerkennung mindestens drei Jahre besteht und in diesem Zeitraum im Sinne der Nummer 1 tätig gewesen ist;
      3. die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung, insbesondere für eine sachgerechte Beteiligung an behördlichen Entscheidungsverfahren, bietet; dabei sind zu berücksichtigen:
        - a) Art und Umfang der bisherigen Tätigkeit der Vereinigung,
        - b) der Kreis der Mitglieder oder, wenn keine Mitglieder vorhanden sind, die Organmitglieder und die für die Förderung der Ziele nach Nummer 1 für die Vereinigung tätigen Personen sowie
        - c) die Leistungsfähigkeit der Vereinigung;
      4. gemeinnützige Zwecke im Sinne von § 52 der Abgabenordnung verfolgt; und
      5. den Nachweis einer auf die Belange des Umweltschutzes bezogene organisatorische Struktur in ihrem räumlichen und sachlichen Tätigkeitsgebiet erbringt.
- In der Anerkennung ist der der Satzung oder der sonstigen Verfassung entsprechende räumliche und sachliche Aufgabenbereich, für den die Anerkennung nach Maßgabe der Voraussetzungen in Satz 2 gilt, festzulegen; dabei ist zudem anzugeben, ob die Vereinigung im Schwerpunkt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fördert. Im Anerkennungsbescheid ist darauf hinzuweisen, dass Rechtsbehelfe außerhalb des in der Anerkennung bestimmten räumlichen und sachlichen Bereichs keine Erfolgsaussichten haben. Die Anerkennung ist mit der Auflage zu verbinden, dass Änderungen der Satzung oder der sonstigen Verfassung mitzuteilen sind. Die Anerkennung ist ganz oder teilweise zu widerrufen, soweit eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich weggefallen ist.
- (2) Für eine ausländische Vereinigung sowie für eine Vereinigung mit einem Tätigkeitsbereich, der über das Gebiet eines Landes hinausgeht, wird die Anerkennung durch das Umweltbundesamt ausgesprochen. Die Anerkennung einer Vereinigung nach Satz 1, die im Schwerpunkt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fördert,

oder ein Widerruf dieser Anerkennung ergehen im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Naturschutz. Für die Anerkennung werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.“

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

„(4) Die für die Anerkennung nach den Absätzen 2 und 3 zuständigen Behörden veröffentlichen den bestandskräftigen befristeten Anerkennungsbescheid, mindestens aber den nach Absatz 1 Satz 3 festgelegten räumlichen und sachlichen Aufgabenbereich der ausgesprochenen Anerkennungen sowie die Geltungsdauer oder den möglichen Widerruf einer Anerkennung, auf ihrer Internetseite.“

2. § 5 wird durch den folgenden § 5 ersetzt:

### „§ 5

#### Missbräuchliches oder unredliches Verhalten im Rechtsbehelfsverfahren

Einwendungen, die eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 1 Absatz 3 erstmals im Rechtsbehelfsverfahren erhebt, bleiben unberücksichtigt, wenn die erstmalige Geltendmachung im Rechtsbehelfsverfahren missbräuchlich oder unredlich ist. Die erstmalige Geltendmachung einer Einwendung im Rechtsbehelfsverfahren ist insbesondere missbräuchlich oder unredlich, wenn

1. dem Rechtsbehelfsführer die Einwendung bereits im Verwaltungsverfahren bekannt war und der sie bewusst und in vorwerfbarer Weise erst im Rechtsbehelfsverfahren geltend macht, oder
2. eine Person oder Vereinigung die Einwendung erstmalig im Rechtsbehelfsverfahren geltend macht, obwohl die Geltendmachung dieser Einwendung bei einer ordnungsgemäßen Beteiligung dieser Person oder Vereinigung bereits im behördlichen Verwaltungsverfahren möglich gewesen wäre.“

3. Nach § 7 wird der folgende § 7a eingefügt:

### „§ 7a

#### Aufschiebende Wirkung und Verhandlungsgrundsatz

(1) Widerspruch und Anfechtungsklage einer nach § 3 anerkannten Vereinigung gegen eine Entscheidung nach § 1 Absätze 1 und 1a haben keine aufschiebende Wirkung.

(2) Für die Entscheidung über Klagen anerkannter Vereinigungen nach § 3 finden nur die von diesen zur Begründung ihrer Klage gegen eine Entscheidung im Sinne von § 1 Absätze 1 und 1a oder gegen deren Unterlassen vorgebrachten Tatsachen und Beweismittel Berücksichtigung. Eine Ermittlung des Sachverhaltes durch das Gericht von Amts wegen findet insoweit nicht statt.“

4. Nach § 8 Absatz 5 werden die folgenden Absätze 6 bis 9 eingefügt:

„(6) § 3 in der Fassung dieses Gesetzes vom [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] gilt für Anträge, die ab dem [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] bei den zuständigen Behörden eingehen. Für Anträge, die

vor dem ... [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] bei den zuständigen Behörden nach § 3 eingehen, gilt § 3 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBI. I S. 3290), der zuletzt durch Artikel ... vom ... geändert worden ist, fort.

(7) Die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes vom [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] von den zuständigen Behörden nach § 3 unbefristet erteilten Anerkennungen gelten ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes vom [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] für die Dauer von fünf Jahren bis zum jeweiligen Jahresende befristet fort. Nach dem Ablauf des Zeitraums der Befristung von fünf Jahren zum jeweiligen Jahresende muss die Anerkennung nach § 3 zu Ihrer Fortgeltung bei den zuständigen Behörden neu beantragt werden.

(8) Die Verpflichtung zur Veröffentlichung der ausgesprochenen bestandskräftigen befristeten Anerkennungsbescheide, mindestens aber des festgelegten räumlichen und sachlichen Aufgabenbereich sowie der Geltungsdauer oder des möglichen Widerrufs einer ausgesprochenen Anerkennung, nach § 3 Absatz 4 in der Fassung dieses Gesetzes vom [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] gilt auch für die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes am [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] ausgesprochenen bestandskräftigen unbefristeten Anerkennungsbescheide nach § 3 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBI. I S. 3290), der zuletzt durch Artikel ... vom ... geändert worden ist.

(9) § 7a in der Fassung dieses Gesetzes vom [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] gilt für Verfahren, die ab dem [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] anhängig werden. Für Verfahren, die vor dem [einsetzen: Datum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach Artikel 17] anhängig geworden sind, gelten weiterhin die allgemeinen Bestimmungen über die Einlegung von Rechtsbehelfen.]“

## Artikel 17

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. [Alternativtext: Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.]

(2) § 18e Absatz 1a des Artikel 1, tritt am [einsetzen: Datum fünf Jahre nach Inkrafttreten] außer Kraft.

#### EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/1400 der Kommission vom 13. März 2024 (ABl. L vom 24.5.2024) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) Nr. 1804/2023 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1)
3. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der

Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L vom 28.6.2024)

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel und Notwendigkeit der Regelungen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist unverzichtbar für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung, Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Sicherheit. Die Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Energieträgertransporte werden über diese abgewickelt. Die Verkehrsinfrastruktur nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der militärischen Sicherheit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Langwierige Prozesse und Verfahren verzögern bislang dringend notwendige Sanierungen sowie Neu- und Ausbauten. Die Beschleunigung von Planung und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturen dient nicht nur kurzfristigem Effizienzgewinn, sondern auch der langfristigen Sicherung eines verfassungsrechtlich geschützten Netzes, das für die Mobilität, die Versorgungssicherheit und die Resilienz unseres Landes essenziell ist. Die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit dieses Netzes ist Teil der grundrechtlichen Schutzpflicht des Staates – insbesondere im Hinblick auf Leib und Leben und zur Gewährleistung der Verteidigungsbereitschaft und der Daseinsvorsorge der Bevölkerung.

#### II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Gesetzentwurf sieht verschiedene Regelungen vor, die jeweils in den verschiedenen Artikeln umgesetzt werden. Es werden in Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schiene, Straße und Wasserstraßen das überragende öffentliche Interesse, die öffentliche Sicherheit und ein Schutzwertvorrang geregelt. Dadurch werden Abwägungsentscheidungen vorgeprägt sowie besonderen Projekten der Verkehrsinfrastruktur, die militärischen Netzen dienen, ein Schutzwertvorrang eingeräumt, was behördliche Abwägungsentscheidungen erleichtert und beschleunigt.

Darüber hinaus werden gleichartige Verfahrensvorschriften aus den Fachgesetzen im Verwaltungsverfahrensgesetz zusammengeführt. Dadurch wird die Rechtsanwendung erleichtert. Verfahrensdopplungen durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung werden abgeschafft und gestrafft. Hierdurch werden Verfahren beschleunigt. Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen von Schiene und Wasserstraße werden vereinfacht.

Die Umsetzung der vielfältigen Vorgaben des Klima-, Umwelt-, Natur- und Artenschutzes werden in der Praxisanwendung standardisiert und vereinfacht. Dies trägt zur Wirksamkeit der Umweltschutzmaßnahmen und der Vereinfachung von Verfahren bei. Die Umsetzung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen wird durch die Erweiterung des Suchraums und die Stärkung des Ersatzgeldes vereinfacht. Hierdurch werden eine effiziente Planung und auch ein effizienter Naturschutz gewährleistet.

Genehmigungsfixationen und Benehmensherstellung vereinfachen die Verfahrensabläufe. Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie wird für Einzelfälle von herausragender Bedeutung für Infrastrukturplanungen umgesetzt.

### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte haben nicht zum Inhalt des Gesetzentwurfs beigetragen.

### **IV. Alternativen**

Es bestehen keine Alternativen zu den in diesem Entwurf getroffenen Regelungen. Daneben sind aber weitere außergesetzliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse notwendig. Auch eine Europäische Initiative wird durch das Bundesministerium für Verkehr initiiert werden.

### **V. Gesetzgebungskompetenz**

Für die Artikel 1, 2 und 3 des Gesetzentwurfs (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes) steht dem Bund neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a Grundgesetz) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 Grundgesetz) zu.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 4 und 5 des Gesetzentwurfs (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Fernstraßenbaugesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Eine bundeseinheitliche Regelung der in dem Gesetzentwurf angesprochenen Vereinfachung und Beschleunigung von Bundesfernstraßenmaßnahmen ist im gesamtstaatlichen Interesse zur Wahrung der Rechtssicherheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich. Eine Vielzahl entsprechender Planungen betrifft länderübergreifende Vorhaben oder solche mit länderübergreifenden Auswirkungen auf Umwelt und Betroffene. Unterschiedliche Regelungen wären daher kontraproduktiv. Für eine angemessene Infrastrukturausstattung von überregionaler Verkehrsbedeutung ist es geboten, dass eine Planung unter einheitlichen rechtlichen Bedingungen möglich ist. Ohne einheitliches Planungsrecht besteht die Gefahr, dass Planungen durch Fragen des anwendbaren Rechts zu Lasten der Verkehrs- und Umweltbelange beeinflusst werden.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 6 und 7 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes und des Wasserstraßenbaugesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 Grundgesetz.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 8 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 32 Grundgesetz.

Für Artikel 9 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes) steht dem Bund die Gesetzgebungszuständigkeit nach Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 Grundgesetz zu.

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Artikel 10 und 13 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 29 des Grundgesetzes.

Dem Bund steht die Gesetzgebungskompetenz zur Regelung von Organisation und Verfahren der Bundes- und Landesbehörden beim Vollzug von Bundesrecht zu. Dies betrifft Artikel 11 (Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes). Für die Bundesverwaltung folgt die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes aus der Natur der Sache oder als Annexkompetenz zur jeweiligen Gesetzgebungskompetenz (Artikel 72 ff. GG). Die

Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Organisation und Verfahren der Landesbehörden beim Vollzug von Bundesrecht in landeseigener Verwaltung oder in Bundesauftragsverwaltung ergibt sich ebenfalls als Annexkompetenz zur jeweiligen Gesetzgebungskompetenz oder aus den ausdrücklichen Kompetenzzuweisungen in Artikel 84 Absatz 1 Sätze 2 und 5 und Artikel 85 Absatz 1 Satz 1 GG.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 12 (Änderungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes) ergibt sich aus der Kompetenz des Bundes zur konkurrierenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes. Ziel und Gegenstand des Gesetzes ist der Klimaschutz und damit der Schutz der natürlichen Zusammensetzung der Luft. Regelungen zur Emission von Treibhausgasen fallen anerkanntermaßen unter die Gesetzgebungskompetenz der Luftreinhaltung.

Für die Änderung des Raumordnungsgesetzes in Artikel 14 ist der Bund im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für das Raumordnungsrecht (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 31 Grundgesetz) zuständig.

Die Bundesregierung wird in § 21 Absatz 1 des Raumordnungsgesetzes mit Zustimmung des Bundesrates zum Erlass der Raumordnungsverordnung ermächtigt, um Planungen und Maßnahmen zu bestimmen, für die eine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden soll, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Die Änderung der Raumordnungsverordnung erfolgt in Artikel 15.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zu Regelungen über Rechtsbehelfe in Bezug auf Entscheidungen in Zulassungsverfahren für UVP-pflichtige Vorhaben (Artikel 16) ergibt sich aus der Kompetenz des Bundes nach Artikel 74 Absatz 1 Nr. 1 des Grundgesetzes.

## **VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Mit dem Gesetzgebungsprojekt zur Änderung des UVP-Gesetzes durch Artikel 13 soll der beschleunigte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gefördert und damit die angestrebte Stärkung des Verkehrsträgers Schiene unterstützt werden. Maßgebliches Ziel dieses Vorschlags ist es, die UVP-pflichtigen und vorprüfungspflichtigen Eisenbahnbahnvorhaben auf das europarechtlich durch die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL) erforderliche Maß zu begrenzen.

Die mit Artikel 13 Nummer 3 bewirkte vollständige Herausnahme einiger besonderer Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen aus der UVP-Pflicht widerspricht nicht den Vorgaben der UVP-RL. Diese räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung der UVP-Pflicht gemäß Artikel 4 Absatz 2, Absatz 3 i. V. m. Anhang III der UVP-RL für Projekte des Anhangs II die Möglichkeit ein, bestimmte Projekte mittels Schwellenwerten von der UVP-Pflicht auszunehmen.

§ 21 Absatz 3 UVP-Gesetz sieht vor, dass bei Vorhaben, für die eine UVP-Pflicht besteht und für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, eine längere Äußerungsfrist festgelegt werden kann. Diese Regelung wird durch Artikel 13 Nummer 6 des Gesetzesentwurfes gestrichen, da sie über eine 1:1 Umsetzung der UVP-RL hinausgeht.

Die Neufassungen des § 20 Absatz 1 AEG, § 17 i Absatz 1 FStrG und § 18 Absatz 1 WaStrG, in Artikel 1 Nummer 18, Artikel 4 Nummer 18 und Artikel 6 Nummer 6 des Gesetzesentwurfes dienen der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzen die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärken die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Vorhaben.

## **VII. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die geltenden Verfahrensregelungen für die Planung und die Genehmigung von Infrastrukturen zu vereinfachen, einheitlich zu gestalten bzw. zu bündeln, die Verfahren effizienter zu gestalten und zu digitalisieren. Ferner sollen zum Teil bestehende gedoppelte Prozesse aufgehoben werden. Die durch den Entwurf vorgesehenen Änderungen führen zu einer spürbaren Vereinfachung von Rechts- und Verwaltungsvorgängen im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Gesetz steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die ihrerseits der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei. Betroffen von den 17 Nachhaltigkeitszielen, den Sustainable Development Goals (SDGs), sind das Ziel 3 „Gesundheit und Wohlergehen“, das Ziel 6 „ausreichend Wasser in bester Qualität“, das Ziel 9 „Industrie, Innovationen und Infrastruktur“, hier das Nachhaltigkeitsziel 9.1. und das Ziel 13 „weltweit Klimaschutz umsetzen“.

Das Regelungsvorhaben trägt insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9.1. bei, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang zur Verkehrsinfrastruktur für alle zu legen. Denn ein einheitliches Verfahrensrecht für die Verkehrsinfrastrukturen von Straße, Schiene und Wasserstraße mit einem einheitlichen Digitalisierungsmaßstab, die Flexibilisierung und Reduktion von Verfahrensstufen und Doppelprüfungen, vereinfachte Verfahren mit effektiver Verfahrensgestaltung und Erleichterungen bei Kreuzungsmaßnahmen fördern ein hochwertiges und nachhaltiges Infrastrukturangebot.

Dadurch, dass der Bau und die Unterhaltung von Infrastrukturprojekten den Schutz der Natur berücksichtigt, werden außerdem möglichst ressourcenschonende Umsetzungsvarianten gewählt, die sich schonend sowohl auf die Natur, das Wasser und die Luft auswirken und damit auch das Wohlergehen und die Gesundheit der Bevölkerung der Tiere und der Natur positiv beeinflussen.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Durch den Gesetzentwurf werden keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Bund veranlasst.

Die Anpassungen im Kreuzungsrecht, d. h. im Eisenbahnkreuzungsgesetz und im Bundeswasserstraßengesetz, sind in Bezug auf den Einzelplan 12 aufkommensneutral. Mehrausgaben werden durch Minderausgaben kompensiert. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder sind im Rahmen der Länderanhörung zu überprüfen.

Der neu eingefügte § 15 Absatz 6a BNatSchG sieht eine generelle Gleichstellung von Ersatzgeldzahlungen mit naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Es ist davon auszugehen, dass infolge der Gleichrangigkeit der Erfüllungsoptionen dadurch zusätzliche Einnahmen der Länder erwachsen. Bislang sind Ersatzgeldzahlungen nur in beschränktem Umfang möglich. Die Einnahmen können aktuell noch nicht beziffert werden. Die Ersatzgeldzahlungen sind durch die Verursacher von Eingriffen, also die Vorhabenträger zu entrichten, die dadurch Kosten für die Vornahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einsparen.

## 4. Erfüllungsaufwand

### 4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Aufwände verringern sich durch die Online-Einreichungen, leichter zugängliche Online-Sachstände und elektronische Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverfahren.

Ifd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall in Minuten	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Stunden	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall in Minuten	Einmaliger Erfüllungsaufwand in Stunden
1	Artikel 4 § 2 Abs. 5 FStrG	2	-2850	-95	0	0	0
2	Artikel 11 § 73 Abs. 5 Satz 3, Abs. 6 Satz 3 VwVfG; § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG	4	-2850	-166	0	0	0
				-261			0

### 4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; neue Informationspflichten werden nicht eingeführt. Die Autobahn des Bundes wird, als Trägerin öffentlicher Aufgaben

der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfaden zum EA, Kap. 3.1). Dies gilt ebenso für die Eisenbahn des Bundes.

#### 4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundesebene ist durch die gesetzlichen Maßnahmen eine Entlastung zu erwarten. Arbeitsumfang und Durchlaufzeiten werden reduziert sowie die Komplexität der Verfahren vermindert. An mehreren Stellen werden Arbeitsschritte beschleunigt, modernisiert, zusammengeführt und flexibler.

Im Besonderen die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses, der öffentlichen Sicherheit und eines Schutzgütervorrangs für Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit Gesetzeskraft wird die Planung und Genehmigung der Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der vorbereitenden Maßnahmen von Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in noch nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Infolgedessen ist zu erwarten, dass sich Projekte weniger häufig verzögern und Kostensteigerungen geringer ausfallen. Die Entlastung ist vorgabenspezifisch noch genauer zu beziffern und zu vervollständigen.

Der Erfüllungsaufwand der Landesbehörden wird im Rahmen der Länderanhörung erhoben. Die nachfolgende tabellarische Darstellung erfolgt je Verkehrsträger:

	Ifd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund / Länd er/ Kom mun e	jährlic he Person alkost en in T€	jährli che Sach koste n in T€	Jährlich er Erfüllun gsaufwa nd in T€	einmal ige Person alkost en in T€	einmal ige Sachko sten in T€	einmal ig er Erfüllun gsaufwa nd in T€
Straß e	1	Artikel 4 § 17 Abs. 2 FStrG	B	-10	-1	-11	2	0	2
	2	Artikel 4 § 2 Abs. 5 FStrG	B	0	-1	-1	0	0	0
	3	Artikel 4 § 9 Abs. 5 FStrG	B	-17	0	-17	1	0	1
	4	Artikel 4 § 16 FStrG	B	-153	0	-153	30	0	30
	5	Artikel 10 § 17 BNatSchG	B	-27	0	-27	107	0	107
	6	Artikel 10 § 44 BNatSchG	B	-4	0	-4	19	0	19
	7	Artikel 11 § 72 Abs. 1 VwVfG	B	-30	0	-30	0	0	0

		Artikel 11 § 73 Abs. 5 Satz 3, Abs. 6 Satz 3 VwVfG; § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG	B	0	- 1.385	-1.385	0	0	0
	9	Artikel 12 § 13 KSG	B	-41	- 1.350	-1.391	10	0	10
	10	Artikel 14 und 15, ROG und ROV	B	0	0	0	0,00	0	0,00
Schie ne	11	Artikel 1 Nr. 1 zu § 16 Abs. 3 Satz 2 AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	12	Artikel 1 Nr. 5 zu § 18a Abs. 3 AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	12	Artikel 1 Nr. 7 zu § 18d AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	14	Artikel 1 Nr. 8 b) zu § 18e Abs. 2a neu AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	15	Artikel 1 Nr. 8 c) zu § 18e Abs. 3 AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	16	Artikel 1 Nr. 9 zu § 18f AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	17	Artikel 1 Nr. 10 zu § 11a AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	18	Artikel 1 Nr. 11 zu §§ 20, 20a AEG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	19	Artikel 1 Nr. 12 zu den Übergangsvorschriften	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	20	Artikel 1 § 17 Abs. 2 AEG	B	-1	0	-1	6,81	0	6,81
	21	Artikel 1 § 18 Abs. 1a AEG	B	-75	0	-75	11,36	0	11,36

		Artikel 1 § 18 Abs. 2 AEG	B	-6	0	-6	8,97	0	8,97
	22	Artikel 1 § 18a Abs. 3 AEG	B	-9	0	-9	6,81	0	6,81
	23	Artikel 1 § 18a Abs. 4 S. 1 AEG	B	-52	0	-52	6,81	0	6,81
	24	Artikel 1 § 18a Abs. 6 AEG	B	-1	0	-1	6,81	0	6,81
	25	Artikel 1 § 18e Abs. 1a AEG	B	0	0	0	7,89	0	7,89
	26	Artikel 2 § 14a UVPG	B	-13	0	-13	31,14	0	31,14
	27	Artikel 2 § 1 Abs. 3 BSWAG	B	0	0	0	11,13	0	11,13
	28	Artikel 3 insgesamt zur Änderung EKrG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	29	Artikel 15 und Artikel 16 zu ROG und ROV	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	30	Artikel 6 § 8 Abs. 1 S. 6 WaStrG	B	-3	0	-3	11,46	0	11,46
Wass erstr aße	31	Artikel 6 § 14 Abs. 2 Nr.1 bis 2 WaStrG	B	-2	0	-2	0,00	0	0,00
	32	Artikel 6 § 14 Abs. 2 S. 4-5 WaStrG	B	-2	0	-2	0,00	0	0,00
	33	Artikel 6 § 14 Abs. 2 S. 9 WaStrG	B	-1	0	-1	0,00	0	0,00
	34	Artikel 6 § 14 Abs. 3 S. 3-5 WaStrG	B	-5	0	-5	0,00	0	0,00
	35	Artikel 6 § 14 a Abs. 1 i. V. m. § 73 Abs. 3	B	-18	0	-18	0,00	0	0,00
	36	Artikel 6 § 18 Abs. 1 S. 4 WaStrG	B	-22	0	-22	0,00	0	0,00
	37								



## 5. Weitere Kosten

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

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

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

## VIII. Befristung

Das Gesetz gilt unbefristet. Eine Befristung ist nur für § 18e Absatz 1a Allgemeines Eisenbahngesetz vorgesehen.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

#### Zu Nummer 1 (§ 16 Absatz 3 Nummer 2a AEG)

Nach § 16 Absatz 1a AEG sind den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von hohengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. Auf der Grundlage von § 16 Absatz 3 AEG werden diese Belastungen und Nachteile ausgeglichen; Anknüpfungspunkt ist dabei primär nicht die Straßenbaulast, sondern die Zuständigkeit von Bund oder Ländern für die jeweilige Eisenbahn. Hintergrund der Ausgleichspflicht ist, dass nach § 14 Absatz 2 EKrG der Eisenbahnunternehmer fast vollständig für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen aufzukommen hat. Die hiermit verbundenen finanziellen Lasten korrespondieren mit Vorteilen, die den Baulastträgern der kreuzenden Straßen entstehen. Daher ist die Verantwortung für die Ausgleichszahlung der Körperschaft eindeutig zuzuordnen, die durch die beschriebene Bestimmung im EKrG entlastet worden ist. Da eine entsprechende Entlastung des Bundes bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nur an Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen in seiner Baulast entsteht, wird durch die gesetzliche Änderung klargestellt, dass auch nur insoweit eine Ausgleichspflicht des Bundes besteht. Die Änderung entspricht im Übrigen den finanzverfassungsrechtlichen Grundsätzen nach Artikel 104a GG. Nach Artikel 104a Absatz 1 GG liegt die Finanzierungszuständigkeit für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, unbestritten bei den Ländern bzw. den verfassungsrechtlich den Ländern zuzuordnenden Kommunen. Der Bund trägt demgegenüber nach Artikel 104a Absatz 2, 90 Absatz 3 GG die Ausgaben für die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, welche die Länder im Auftrage des Bundes verwalten.

#### Zu Nummer 2 (§ 17 Absatz 2 AEG)

Zur Verringerung des Verwaltungsaufwandes bei der Bekanntmachung von Vorarbeiten wird bestimmt, dass diese entweder durch eine unmittelbare Bekanntgabe oder Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgt.

### **Zu Nummer 3 (§ 18 AEG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1a)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)**

#### **Zu Dreifachbuchstabe aaa (Nummer 1)**

Die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung kann ohne planungsrechtliche Genehmigung vorgenommen werden. Es wird die Ausstattung mit einer Stromschiene ergänzt, um auch diese Art der Elektrifizierung von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht freizustellen. Bahnstromschaltanlagen sind für die Einspeisung des Stroms auf die Oberleitung und damit für den Betrieb einer neu zu errichtenden Oberleitung bzw. Stromschiene notwendig, daher werden diese klarstellend aufgenommen.

#### **Zu Dreifachbuchstabe bbb (Nummer 2)**

Baumaßnahmen im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS), können einschließlich dafür notwendiger Anpassungen von Bahnübergängen ohne planungsrechtliche Genehmigung durchgeführt werden. Es handelt sich um eine Klarstellung, dass notwendige Anpassungen an Zubehör und Ausstattung planrechtsfrei durchgeführt werden können

#### **Zu Dreifachbuchstabe ccc (Nummer 3)**

Der barrierefreie Umbau, der Neubau und Ausbau von Bahnsteigen, insbesondere die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen, einschließlich notwendiger baulicher Anpassung von angrenzenden Zuwegungen sowie die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, bedarf als Einzelmaßnahme keiner planungsrechtlichen Genehmigung. Bislang wird der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen von der Genehmigungspflicht ausgenommen, sowie Bauvorhaben zur Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, die als eine genehmigungsfreie Baumaßnahme als Beispiel für den Neubau und Ausbau von Bahnsteigen besonders hervorgehoben werden. Das neue Maßnahmenbündel soll sicherstellen, dass die im Rahmen der Ertüchtigung von Bahnhöfen typischerweise einhergehenden kleinräumigen Baumaßnahmen im Rahmen einer Einzelmaßnahme verwirklicht werden können. Dies gilt insbesondere für den Aus- und Neubau von Bahnsteigen. Für die Errichtung und Änderung von Wetterschutzanlagen auf Bahnsteigen, welche als Klimaanpassungsmaßnahme zum Gesundheitsschutz der Bahnreisenden erforderlich ist, wird die Planrechtsfreiheit klargestellt. Die Änderung stellt zudem sicher, dass die nunmehr genannten Tätigkeiten innerhalb derselben Einzelmaßnahme im Sinne der erforderlichen Beschleunigung von Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur auch kombiniert erfolgen können, z. B. Erhöhung und Verlängerung eines Bahnsteigs. Darüber hinaus greift die Planrechtsfreiheit auch, wenn in einem Bahnhof mehrere Bahnsteige gebaut oder geändert sowie Zuwegungen angepasst werden sollen. Ein Rückbau von Bahnsteigen ist nicht als genehmigungsfrei vorgesehen, weil dies eine Kapazitätsreduzierung der Betriebsanlage zur Folge haben sowie Auswirkungen auf deren Sicherheit haben kann.

#### **Zu Dreifachbuchstabe ddd (Nummer 6)**

**Zu Nr. 7:** Der Bau und die Änderung der technischen Sicherung von Bahnübergängen werden von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen.

**Zu Nr. 8.:** Klargestellt wird, dass die Änderung von Durchlässen von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen ist. Um einen Durchlass handelt

es sich laut DIN 1076, wenn eine lichte Weite von unter 2 m gegeben ist. Änderungen an Durchlässen können als Einzelmaßnahme ohne planungsrechtliche Zulassung erfolgen.

**Zu Nr. 9:** Die Hang- und Felssicherung ist für die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahnen und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene nach § 1 Absatz 1 AEG erforderlich. Zunehmende Starkregenereignisse verursachen vermehrt gravitative Massenbewegungen, die zu Verformungen im Trassenbereich sowie ober- und unterhalb der Bahnstrecke führen. Einschlägige Gefahrenkarten zur Verortung relevanter gravitativer Massenbewegungen werden angesichts der gegenwärtigen Zunahme von Extremwetterereignissen bis 2030 aktualisiert. Zur Steigung der Klimaresilienz der Schiene ist es angezeigt, die durch Hangrutschung und Steinschlag potenziell gefährdeten Streckenabschnitte von Bundesschienenwegen durch bauliche Maßnahmen umfassend und zeitnah zu sichern. Ein Augenmerk muss dabei auf den Bereichen liegen, die zukünftig durch den Klimawandel gefährdet sein können. Dies gilt in gleicher Maße für vorsorgliche Anpassungen von Hängen und für – im Hinblick auf Klimaresilienz baulich angepasste – Wiedererrichtungen von Hängsicherungen nach einem Hangrutsch, z. B. aufgrund von Starkregen. Vor dem Hintergrund der laufenden und absehbaren klimatischen Veränderungen ist bis 2030 mit einer Zunahme von Hang- und Felssicherungsvorhaben zu rechnen. Um die zeitnahe und beschleunigte Umsetzung solcher Maßnahmen zu gewährleisten, ist es angezeigt, mit der Aufnahme von Nummer 10 in § 18 Absatz 1a AEG die Möglichkeit einer Umsetzung ohne planrechtliche Genehmigung zu schaffen. Als Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen sind Hängsicherungsmaßnahmen, z. B. in Folge eines Extremwetterereignisses wie Starkregen, in Form eines 1:1-Ersatzes bereits nach § 18 Absatz 1 Satz 3 planrechtsfrei möglich. In der Praxis erfolgt die aufgrund eines Extremwetterereignisses erforderliche Hängsicherung jedoch regelmäßig in (klima-)angepasster Weise. Die Aufnahme der Hang- und Felssicherung über Nummer 10 in Absatz § 18 Absatz 1a soll die planrechtsfreie Durchführung auch solcher eilbedürftigen Maßnahmen, ebenso wie Maßnahmen der vorsorglichen Anpassung von Hängen und Felsen ermöglichen.

### **Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

### **Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 6)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

### **Zu Buchstabe b (§ 18 Absatz 2 AEG)**

Die Änderung des § 18 Absatz 2 dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Eisenbahnen des Bundes. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszustalten.

Änderungen im Einzelnen

#### **1. Wegfall der Prognoseentscheidung**

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der betroffenen Gemeinden, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme

weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

## 2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

## 3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den betroffenen Gemeinden und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung stellt sicher, dass die Betroffenen über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

## 4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die den ursprünglichen Zustand in seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

### **Zu Nummer 4 (§ 18a AEG)**

§ 18a wird angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz überführt wird. Absatz 4 bestimmt als Konkretisierung zu den Vorgaben des neuen § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz, dass – soweit vorhanden und möglich – für die elektronische Übermittlung von Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen oder die Veröffentlichung oder Zugänglichmachung von Plänen oder sonstigen Unterlagen in einem elektronischen Format zwecks Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung ein Verwaltungsportal im Sinne des §§ 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit 2 Absatz 2 OZG genutzt werden sollen.

Das Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes bietet einen digitalen Zugang zu Planrechts- und Beteiligungsverfahren für Infrastrukturprojekte im Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Die Vorhabenträgerinnen von Infrastrukturprojekten in den Bereichen Eisenbahnen, Fernstraßen und Wasserstraßen des Bundes sowie Windenergie auf See können über das Portal Planrechtsentscheidungen und vergleichbare Genehmigungen online beantragen. Die Öffentlichkeit kann im Portal die Planunterlagen der Vorhaben einsehen und sich über die Beteiligungsmöglichkeiten informieren. Vom Vorhaben betroffene Bürgerinnen und Bürger, anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie Behörden und weitere Träger öffentlicher Belange (TÖB) können ihre Einwendungen und Stellungnahmen online abgeben. Hierfür sind aus Gründen der IT-Sicherheit in Verbindung mit dem Onlinezugangsgesetz Zugangsvoraussetzungen für die Nutzung des Portals wie BundID oder Elster erforderlich. Nach Abschluss eines Verfahrens wird die Entscheidung auf dem Portal veröffentlicht. Zukünftig erfolgt auch eine digitale Zustellung des Bescheids entweder durch Veröffentlichung oder durch individuelle Zustellung.

#### **Zu Nummer 5 (§ 18b Absatz 3 AEG)**

Absatz 3 wird gestrichen, da dessen Regelungsgehalt im neuen § 74 Absatz 4 bis Absatz 6 VwVfG übernommen wird.

#### **Zu Nummer 6 (§ 18c AEG)**

§ 17c wird gestrichen, da die Verfahrensregelungen in § 75 Absatz 4 VwVfG übernommen werden.

#### **Zu Nummer 7 (§ 18d AEG)**

§ 18d enthält Folgeänderung aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das VwVfG.

#### **Zu Nummer 8 (§ 18e AEG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1a)**

Zur Straffung der verwaltungsgerichtlichen Verfahren erfolgt in Umsetzung des Bundes-Länder-Paktes zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung vom 6. November 2023 eine befristete Bündelung des Instanzenzugs für Vorhaben, für die ein Planfeststellungsbeschluss erteilt wird, beim Bundesverwaltungsgericht.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 2a)**

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Infrastrukturvorhaben Sofortvollzug besteht 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 hingegen nicht ausgesetzt werden.

#### **Zu Buchstabe c (Absatz 3)**

Die Regelung in Absatz 3 dient der Klarstellung. Die Regelungen zur Klageänderung und prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde

und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 6 Satz 4 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes.

#### **Zu Nummer 9 (§ 18f AEG)**

§ 18f AEG wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

#### **Zu Nummer 10 (§ 18h AEG)**

§ 11a AEG wird aus systematischen Gründen nach § 18h AEG verschoben sowie in Satz 1 redaktionell angepasst. Der Verortung als § 18h sowie der textliche Verweis auf den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 stellen klar, dass sich die an den Vorhabenträger gerichtete Maßgabe, zu prüfen, ob eine Anlage für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden kann, auf solche Vorhaben beschränkt, die im Rahmen eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens zugelassen werden. Bei baulichen Maßnahmen, für die kein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist, besteht in der Regel kein Realisierungspotential für Erneuerbare Energien; eine Vorgabe für solche Maßnahmen wäre daher nicht zweckmäßig und würde lediglich unnötigen, insbesondere bürokratischen Aufwand verursachen.

#### **Zu Nummer 11 (§ 19 AEG)**

Es handelt sich um ein Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde.

#### **Zu Nummer 12 (§ 20 AEG)**

Die Änderung des § 20 Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Projekte.

#### **Zu Satz 1**

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024-1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im AEG ist dies Anlage 4 (zu § 20 Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III Verordnung (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 4 (zu § 20 Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 (S. 173 und 174 bzw. alternativ auf S. 176, 177, 179, 182, 183, 185, 186, 191 und 192/230) zu ersetzen.

Der in Absatz (1) Ziffer a) RL 2021/1187 festgelegte Anwendungsbereich (im Anhang der Richtlinie 2021/1187 gelistete Vorhaben) ist durch die Verordnung (EU) 2024/1679 ebenfalls betroffen. Der Anpassungsbedarf resultiert hier aus der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Verläufe und Bezeichnungen der Kernnetzkorridore in der Liste der vorermittelten Abschnitte (Anhang VI ändert u.a. den Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153, der als Anhang in die Richtlinie (EU) 2021/1187 übernommen wurde und den in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer a) festgelegten Anwendungsbereich beschreibt).

In der Folge ist in § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Begriff im Kernnetzkorridor zu ersetzen mit in den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender und fehlender Verbindungen.

Mit dem neuen Satz 4 wird gesetzlich klargestellt, dass Vorhaben nach Satz 1 im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die Regelung trägt damit der Tatsache Rechnung, dass die Europäischen Verkehrskorridore zentrale Infrastrukturachsen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die territoriale Kohäsion und die Versorgungssicherheit der EU sind. Die Regelung dient damit der erleichterten Umsetzung fristgerechten Umsetzung dieser Vorhaben, die unionsrechtlichen verankert ist. Die Einführung des Schutzgütervorrangs in Satz 5 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die sichergestellt werden soll, dass sich die Vorhaben im Rahmen von Abwägungsentscheidungen u. a. gegenüber, Wasserschutzgebieten, dem Landschaftsbild, im Forst-, Immissionsschutz-, Naturschutz-, Bau- oder Straßenrecht regelmäßig durchsetzen. Hierdurch wird die Bedeutung dieser Vorhaben für die Sicherstellung der Verteidigungsfähigkeit im Krisenfall sichergestellt. Die Europäischen Verkehrskorridore verlaufen vollständig auf dem militärischen Verkehrsnetz, das in dem vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ festgelegt ist.

### **Zu Nummer 13 (§ 20a Absatz 2 AEG)**

Der Verweis auf Artikel 45 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679.

### **Zu Nummer 14 (§ 38 AEG)**

Bei § 38 Absatz 8 AEG handelt es sich um eine Übergangsvorschrift, die durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I Nr. 11 433-436) eingefügt wurde. Dieser Übergangsvorschrift bedarf es nicht mehr, mit der Änderung wird daher eine Bereinigung vorgenommen. Die Aufhebung soll eine umfassende und einheitliche Anwendung der

Digitalisierungsvorschriften sowie Nutzung des Antrags- und Beteiligungsportals sicherstellen.

Die Übergangsvorschrift in § 38 Absatz 10 AEG wird ebenfalls aufgehoben, da sie sich durch Zeitablauf erledigt hat.

Der neue § 38 Absatz 10 passt die vormals in § 38 Absatz 12 enthaltene Übergangsregelung an. Danach erhält die Planfeststellungsbehörde ein Wahlrecht, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits eingeleitet hat, die alten Verfahrensregelungen ganz oder teilweise anwenden will. Damit können begonnene Planfeststellungsverfahren, für die schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, analog zu Ende geführt werden. Außerdem erhält die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, auch nach dem Inkrafttreten der Regelungen zur weitergehenden Digitalisierung ein Verfahren nach den „alten“, d.h. analogen Verfahrensregelungen durchzuführen. Dies sollte jedoch die Ausnahme bleiben und nur für eine Übergangszeit genutzt werden in der die technischen Voraussetzungen für digitalen Verfahrensabläufe erst noch geschaffen werden müssen.

### **Zu Nummer 15 (§ 39 AEG)**

§ 39 Absatz 1 wurde durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I Nr. 59 2833-2853) eingefügt und stellt lediglich klar, dass die vor der Gesetzesänderung beantragten Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften in der aktuell gültigen Fassung fortgeführt werden, mit Ausnahme der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG für ausgewiesene Vorhaben nach § 11 Abs. 2 Verkehrswegebeschleunigungsgesetz. Dies ergibt sich bereits aus dem Gesetz und bedarf daher keiner erneuten Klarstellung. Die Vorschrift entfällt deshalb aus Gründen der Bereinigung.

### **Zu Nummer 16**

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

### **Zu Nummer 17 (Anlage 1 zu § 18e Absatz 1 AEG)**

Bei der gesetzlichen Anpassung der Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1 AEG) handelt es sich um eine rein redaktionelle Anpassung. Diese ergibt sich aus der stringenten Umsetzung der Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Vorhaben sind Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene und erfüllen die unter § 18e Absatz 1 genannten Kriterien Nummer 1 bis 6. Die Bedarfsplanvorhaben, die die unter § 18e Absatz 1 genannten Kriterien nicht erfüllen, werden in der nachfolgenden Tabelle nicht aufgeführt.

Daneben werden wesentliche Streckenausbauten einschließlich gegebenenfalls erforderlicher neuer Verbindungskurven aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG), die vom zuständigen Bund-Länder-Koordinierungsgremium beschlossen oder zur Umsetzung vorgemerkt wurden, aufgrund ihrer herausragenden strukturpolitischen Bedeutung und ihrer zeitlichen Restriktion in die Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) aufgenommen. In der nachfolgenden Tabelle werden die jeweils betroffenen beschlossenen oder zur Umsetzung vorgemerkt Schieneninfrastrukturmaßnahmen des InvKG genannt.

<b>Vorhaben</b>	<b>1. der Herstellung der Deutschen Einheit,</b>	<b>2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,</b>	<b>3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,</b>	<b>4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,</b>	<b>5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe</b>	<b>6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) in der Anlage 1 aufgeführt sind.</b>
ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund	x		x			
ABS Berlin – Dresden					x	
ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	x				x	
ABS/NBS Leipzig – Dresden	x					
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden					x	
ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL		x		x		
ABS Köln – Aachen				x	x	Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 24* InvKG

ABS Ludwigshaf en – Saarbrücke n, ABS Kehl – Appenweier				X		
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg					X	
ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A – Simbach – Grenze D/A				X		
ABS Oldenburg – Wilhelmsha ven			X			
ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhause n				X	X	
ABS München – Lindau – Grenze D/A				X		
Projektbünd el 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock	x		X		X	
Projektbünd el 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg			X		X	
Projektbünd el 3: ABS Bremerhave n – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg	x		X		X	

– Stendal – Uelzen2, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle						
Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München3					x	
Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	x				x	
Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS					x	

Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau						
Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F				X	X	
Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover	x				x	
Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ		X		X	x	

Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden			X		X	
Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm					X	
ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A				X	X	
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden			X	X		
ABS Nürnberg – Passau				X	x	
ABS/NBS Paderborn – Halle	x					
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ		x		X		
ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/ Münster					x	
ABS Angermünde – Grenze D/PL		x		X		
ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH				X		
Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Hannover,					x	

Köln, Mannheim, München)						
ABS Grenze D/NL – Kaldenkirch en – Viersen – Rheydt- Odenkirche n				X		
ABS Lübeck – Schwerin/B üchen – Lüneburg	X		X		X	
NBS Dresden – Grenze D/CZ		X		X	X	
ABS Leipzig – Chemnitz						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 23*, Anlage 5 Abschnitt 2 Nummer 1* InvKG
ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel			X			
ABS Berlin – Angermünd e – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz			X			
ABS Berlin – Cottbus – Weißwasse r – Görlitz – Grenze D/PL						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 3*, 4*, 5*, 6*, 19* InvKG
ABS Leipzig – Falkenberg – Cottbus – Forst (Lausitz)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 10*, 12*, 13* InvKG
ABS Graustein – Spreewitz						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 11* InvKG

ABS Cottbus – Guben – Grenze D/PL						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 17** InvKG
ABS Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerd a – Spremberg)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 22* InvKG
ABS Naumburg – Halle						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 18* InvKG
ABS Leipzig – Markranstä dt – Merseburg/ Naumburg						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 32*, 33* InvKG
ABS Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 34* InvKG
S 11- Ergänzungs paket						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 29* InvKG
ABS Köln – Mönchengla dbach						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 30* InvKG
S-Bahn- Netz Rheinisches Revier						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 38* InvKG

\* InvKG-Vorhaben, die vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium beschlossen wurden.

\*\* InvKG-Vorhaben ist vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium vorgemerkt.

### **Zu Nummer 18 (Anlage 3)**

Die Änderung der Überschrift erfolgt als Korrektur eines Redaktionsversehens.

### **Zu Nummer 19 (Anlage 3)**

Aufgrund der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Korridorbezeichnungen in der Liste der vorermittelten Abschnitte ist die gesamte Spalte „TEN-V-Kernnetzkorridore“ ersatzlos zu streichen.

## **Zu Nummer 20 (Anlage 4)**

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegt. Anlage 4 ist deshalb zu streichen.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 BSWAG)**

Die Ergänzung in Absatz 3 stellt grundsätzlich klar, dass der Neu-, Aus- und Ersatzbau im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen.

Diese Klarstellung dient der Umsetzung des Bund-Länder-Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung vom 6. November 2023. Sie soll sicherstellen, dass der Ausbau sowie die Modernisierung des Schienennetzes aufgrund ihrer Bedeutung im Hinblick auf die Sicherstellung einer klimafreundlichen Mobilität sowie der Daseinsvorsorge als vorrangiger Belang in die Schutzgüterabwägung eingebracht werden sollen.

Die Schaffung und der Betrieb von Transportwegen der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sind für die Existenz des Staates sowie ein gedeihliches Zusammenleben der Bürgerinnen und Bürger unerlässlich und stellen eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Sie sind insbesondere für Energie- und Lebensmitteltransporte erforderlich und sichern sowohl die Wirtschaftskraft als auch die Versorgung der Bevölkerung als grundlegende Gemeinwohlzwecke. Aus-, Neu- und Ersatzneubau der Schieneninfrastruktur des Bundes dienen damit auch der öffentlichen Sicherheit. Diese erweiterte Festlegung in Satz trägt darüber hinaus einem wachsenden Bedürfnis nach resilienden Transportwegen und -kapazitäten Rechnung.

Durch die gesetzliche Klarstellung, dass Neu-, Aus- und Ersatzbau der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

## **Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBI. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

## **Zu Artikel 3 (Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 12 Absatz 1 EKrG)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung von Absatz 2.

### **Zu Nummer 2 (§ 12 Absatz 2 EKrG)**

Die Abrechnung gemeinsamer Maßnahmen nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 hat sich als ausgesprochen zeit- und kostenaufwändig erwiesen, da die Kostenzuordnung es notwendig machte, neben dem realen Bauwerksentwurf eine Vielzahl von Fiktiventwürfen zu erarbeiten. Die Komplexität dieser Aufgabe bindet Planungskapazitäten, ist fehleranfällig und bietet viel Konfliktpotential, wodurch Verzögerungen in der Projektrealisierung entstehen können und häufig auch entstanden sind. In der Praxis hat sich allerdings

gezeigt, dass jedenfalls in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, regelmäßig Kostenquoten in einer Bandbreite zwischen 40 und 60 %, überwiegend sogar zwischen 45 und 55 % resultieren. Vor diesem Hintergrund wurde 2021 mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften die Regelung in § 12 Absatz 2 EKrG normiert, wonach die Kosten für die Änderung von Kreuzungsbauwerken von Bundesfernstraßen mit Eisenbahnen des Bundes zwischen den Beteiligten hälftig geteilt werden, wenn beide eine Änderung verfolgen, die zum Neubau des Bauwerks führt. Der Vorteilsausgleich oder die Erstattung von Mehrerhaltungskosten (Ablösung) entfallen in diesen Fällen. Nach hiesigen Erkenntnissen führt diese Regelung zu sachgerechten Ergebnissen und einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands. Insofern sprechen gute Gründe dafür, die hälftige Kostenteilung auch für Kreuzungsbauwerke von Straßen anderer Kategorien mit Eisenbahnen des Bundes und für Kreuzungsbauwerke mit nicht bundeseigenen (NE-Bahnen) vorzusehen. Um bei der Beteiligung von Ländern und Kommunen Ungenauigkeiten bei der Kostenzuordnung abzumildern, soll in diesen Fällen die Auswirkungen auf die Erhaltungslast der Beteiligten weiterhin berücksichtigt werden (Ablösung). Ferner wird für die Fälle, bei denen die Änderungsplanung eines Beteiligten nicht zur Erneuerung des Kreuzungsbauwerks führt, eine neue Kostenquote (90 % zu 10 %) eingeführt, um auch in dieser Konstellation auf die Erstellung aufwändiger Fiktiventwürfe für die Teilung der Baukosten verzichten zu können.

Der bisherige Absatz 2 entfällt als Folgeänderung.

#### **Zu Nummer 3 (§ 15 Absatz 2 EKrG)**

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen wegen der Änderung in § 12 Absatz 2 EKrG.

#### **Zu Nummer 4 (§ 20 EKrG)**

Die Regelung führt eine Übergangsregelung ein. Um die Planung und Vorbereitung laufender Kreuzungsmaßnahmen nicht zu verzögern, wird eine kurze Übergangsregelung für die Anwendung der neuen Kostenteilung nach § 12 Absatz 2 EKrG eingeführt. Die Kreuzungsbeteiligten können bereits verhandelte Kreuzungsvereinbarungen mit der Kostenteilung auf Grundlage bereits erstellter Fiktiventwürfe für die jeweilige Änderungsplanung bis zum Ablauf der Übergangsfrist noch unterzeichnen. Die Frist ist angemessen kurz gewählt, um ein Taktieren der Beteiligter hinsichtlich der Anwendung der neuen Regelung zu verhindern.

#### **Zu Nummer 5 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

#### **Zu Artikel 4 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 5 FStrG)**

Der bisherige § 2 Absatz 5 FStrG sieht vor, dass über die Einziehung einer Bundesfernstraße vorab durch öffentliche Bekanntmachung der Gemeinde informiert wird. Die Informationspflicht bleibt, wird aber durch einen Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der für die Einziehung zuständigen Behörde ersetzt. Zugleich kann die für die Einziehung zuständige Behörde über die geplante Einziehung zusätzlich in einer örtlichen Tageszeitung in den Gemeinden, die die Straße berührt, unterrichten. Durch die Neuregelung werden zum einen die Gemeinden, die bislang die öffentlichen Bekanntmachungen durchgeführt haben, entlastet und zum anderen eine zeitgemäße Form der Informationsbereitstellung eingeführt.

## **Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 FStrG)**

Der neu eingefügte Satz 3 stellt klar, dass der Bau oder Ausbau einer Rastanlage und der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.

Der Ausbau einer leistungsfähigen und nachhaltigen Straßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Der Neu- und Ausbau von Rastanlagen, die insbesondere für den gewerblichen Güterverkehr ein maßgeblicher Beitrag zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen sind, und die Realisierung von Ersatzneubauten von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit vorgeprägt. Dies gilt z. B. (nicht abschließend) bei § 34 Absatz 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Natura 2.000 Gebiete), § 39 BNatSchG (Verbot Tiere zu stören), § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG (Möglichkeit Ausnahmen zuzulassen), § 61 BNatSchG (Ausnahme Freihaltung von Gewässern), § 67 BNatSchG (Befreiungen), § 17 Wasserhaushaltsgesetz (vorzeitiger Baubeginn), § 9 Bundeswaldgesetz (Rodung und Umwandlung); 67 a Absatz 1 Nummer 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vorzeitiger Baubeginn).

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straße für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Bundesfernstraßen abgewickelt. Die Bundesfernstraße nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der militärischen Sicherheit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Projekte, neben den in § 1 Absatz 3 FStrAbG genannten Bedarfsplanprojekten, der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 4 und sprachlich angepasst. Der bisherige Wortlaut stellt darauf ab, dass Betriebswege auf Brücken so ausgebaut und unterhalten werden sollen, dass auf Ihnen öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. Dies ist missverständlich, da es sich in diesem Fall nicht mehr um einen Betriebsweg handelt, da diese nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind, sondern ganz allgemein um eine Straße. Die Neufassung stellt nun darauf allgemein darauf ab, dass die Brücke angepasst wird.

## **Zu Nummer 3 (§ 4 FStrG)**

Die Neuregelung in § 4 Satz 2 FStrG dient der Klarstellung. Bereits nach der jetzigen Regelung in § 4 Satz 2 FStrG bedarf der Träger der Straßenbaulast für Maßnahmen, die weder Bau noch Ausbau einer Bundesfernstraße im Sinne von § 17 Absatz 1 FStrG

darstellen, keiner behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere Fachbehörden. Eine Ausnahme sah das Gesetz lediglich für den Bereich des Denkmalschutzes im bisherigen § 4 Satz 4 FStrG vor. Teilweise wird die Ansicht vertreten, diese eigentlich nur für den Bereich des Denkmalschutzes bestehende Ausnahme auf andere Bereiche und hier insbesondere auf das Wasser- und Naturschutzrecht auszuweiten. Mit der Neuregelung wird nun klargestellt, dass der Träger der Straßenbaulast insbesondere keiner wasser- oder naturschutzrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen, Befreiungen oder sonstige Genehmigungen bedarf. Das schließt es allerdings nicht aus, dass der Träger der Straßenbaulast vorab die betroffenen Fachbehörden informiert und sich über die Durchführung der Maßnahme ins Benehmen setzt. Davon befreit ihn auch der neue § 4 Satz 2 FStrG nicht.

Der bisherige § 4 Satz 4 FStrG wird gestrichen. Damit entfällt die Pflicht des Trägers der Straßenbaulast, eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung beispielsweise für den Ersatzneubau von Brücken einzuholen. Dies dient der Verfahrensbeschleunigung. Zukünftig sind denkmalschutzrechtliche Belange im Benehmen zwischen Träger der Straßenbaulast und der Denkmalschutzbehörde zu berücksichtigen.

#### **Zu Nummer 4 (§ 5a FStrG)**

Durch die Neuregelung des § 5a Satz 1 FStrG wird die Vorschrift an die finanzverfassungsrechtlichen Vorgaben des Grundgesetzes angepasst. Nach dem bisherigen § 5a FStrG kann der Bund fremden Trägern der Straßenbaulast (Land, Kreis, Kommune) Zuwendungen gewähren, und zwar zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen oder zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind.

Da es sich hierbei um Finanzhilfen nach Artikel 104b Absatz 1 GG handelt, sind die zwischenzeitlich in Kraft getretenen verfassungsrechtlichen Vorgaben zu beachten. Spätestens seit Inkrafttreten der Finanzhilfevorschriften im Grundgesetz, zuletzt Artikel 104b GG im Jahr 2006, sind Finanzhilfen nur noch in deren Rahmen zulässig. Als Grundlage für die Regelung des § 5a FStrG kommt einzig Artikel 104b Absatz 1 GG in Betracht. Es handelt sich bei den Zuwendungen (§§ 23, 44 BHO) gemäß § 5a FStrG auch um Finanzhilfen nach Artikel 104b Absatz 1 GG. Nach Artikel 104b Absatz 1 Satz 1 GG muss dem Bund auf dem Gebiet der jeweiligen Finanzhilfe eine Gesetzgebungskompetenz zustehen. Diese Bestimmung findet sich erst seit 2006 im Grundgesetz. In der Vorgängervorschrift des Artikel 104a Absatz 4 GG war eine solche Einschränkung noch nicht vorhanden. Hinsichtlich der Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Problematisch ist aber die Kompetenz für die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen. Eine direkte Kompetenz für die Gemeinde- und Kreisstraßen ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG nicht. Auch ein Sachzusammenhang besteht insoweit nicht, da die bloße Zubringereigenschaft noch keinen hinreichenden Zusammenhang zu einer Landstraße für den Fernverkehr mit sich bringt. Bejahte man einen solchen untrennbaren Sachzusammenhang, ergäbe sich eine Regelungskompetenz des Bundes insgesamt für diese Straßen, was offensichtlich nicht gewollt sein kann.

Bereits jetzt ist § 5a Satz 1 FStrG daher verfassungskonform dahingehend auszulegen, dass Zuwendungen ausschließlich für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen gewährt werden können, weil dem Bund insoweit eine Gesetzgebungskompetenz zusteht (Artikel 104b Absatz 1 Satz 1 i. V. m. 74 Absatz 1 Nummer 22 GG). Mit der Neuregelung spiegelt wird sich dies nun auch im Wortlaut widerspiegeln.

#### **Zu Nummer 5 (§ 9 Absatz 7 FStrG)**

In der Ausnahmeregelung in § 9 Absatz 7 FStrG wird ein Anwendungsfall ergänzt. Dafür wird Absatz 7 neu strukturiert und eine neue inhaltliche Regelung in Absatz 7 Satz 1

Nummer. 2 eingefügt. Bei der Verlegung oder Änderung von Telekommunikationslinien in Grundstücken der Bundesfernstraßen findet regelmäßig eine rückwärtige Anbindung über die Anbauzonen der Bundesfernstraßen statt. Im Rahmen der Prüfung der Mitnutzungsmöglichkeit nach Maßgabe von § 127 TKG beurteilt die für die Wahrnehmung der Straßenbaulast zuständige Stelle, also entweder die Autobahn GmbH des Bundes für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung oder die Landesstraßenbauverwaltungen für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung, die faktische Mitnutzungsmöglichkeit und prüft mögliche Kollisionen und Beeinträchtigungen mit den eigenen Anlagen. Die Stelle, die für die Wahrnehmung der Straßenbaulast zuständig ist, erteilt dann nach § 127 Absatz 1 TKG die Zustimmung. Eine zusätzliche anbaurechtliche Prüfung und Genehmigung bzw. Zustimmung ist vor diesem Hintergrund hier nicht erforderlich. Entscheidend ist, dass die Ausnahmeregelung in Absatz 7 Satz 1 Nummer. 2 nur Bauvorhaben gilt, die ausschließlich die Verlegung oder Änderung von Telekommunikationslinien zum Gegenstand haben, und nicht für Bauvorhaben, die daneben noch weitere Elemente vorsehen.

Absatz 7 Satz 2 stellt sicher, dass auf Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung die Autobahn GmbH des Bundes, die im Bebauungsplanverfahren gegenüber der Gemeinde mitwirkt, die jeweils zuständige Planfeststellungsbehörde unverzüglich über ihre Mitwirkung beim Zustandekommen von Bebauungsplänen nach Maßgabe von Absatz 7 Satz 1 Nr. 1 unterrichtet.

#### **Zu Nummer 6 (§ 9a FStrG)**

##### **Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde.

##### **Zu Buchstabe b (Absatz 3)**

Im Zusammenhang mit der Ausweisung von Planungsgebieten mittels Rechtsverordnung sieht der bisherige § 9a Absatz 3 FStrG die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr vor, soweit eine Bundesfernstraße betroffen ist, die in Bundesverwaltung geführt wird. Das Bundesministerium für Verkehr kann seine Befugnis allerdings schon jetzt auf das Fernstraßen-Bundesamt mittels Rechtsverordnung delegieren. Mit der Neuregelung entfällt nun das Erfordernis, mittels Rechtsverordnung die Zuständigkeit zu delegieren. Das Fernstraßen-Bundesamt wird direkt zuständig.

#### **Zu Nummer 7 (§ 16 FStrG)**

Zur Flexibilisierung und Reduktion von Verfahrensstufen und Doppelprüfungen wird § 16 geändert. Das Linienbestimmungsverfahren wird als ein nichtförmliches, nur der internen Abstimmung zwischen Bund und Vorhabenträgern dienendes Verfahren ausgestaltet. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung findet in diesem Rahmen nicht mehr statt.

#### **Zu Nummer 8 (§ 16a Absatz 2 FStrG)**

Die Regelung ersetzt die öffentliche Bekanntmachung durch einen Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde.

#### **Zu Nummer 9 (§ 17 Absatz 2 FStrG)**

Die Änderung des § 17 Absatz 2 dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundesfernstraßen. Ziel ist es, die vorläufige

Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszugestalten.

## Änderungen im Einzelnen

### 1. Wegfall der Prognoseentscheidung

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der zuständigen Landesbehörde sowie der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

### 2. Streichung der Reversibilitätsbedingung

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

### 3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den Durch die Zustellung an die anliegenden Gemeinden, Gemeindeverbände und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen. sowie die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde wird eine zeitgemäße und effektive Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Die Möglichkeit, die Zustellung durch eine öffentliche Bekanntmachung zu ersetzen, schafft Flexibilität und erleichtert die Durchführung des Verfahrens insbesondere bei einer größeren Zahl von Beteiligten. Die öffentliche Bekanntgabe erfolgt durch die elektronische Veröffentlichung der vorläufigen Anordnung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde.

Die gesetzlich festgelegte Zwei-Wochen-Frist bis zur Fiktion der Bekanntgabe orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf dieser Frist gilt die Bekanntgabe als erfolgt, sodass regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist zu laufen beginnt. Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung im Falle der Ersetzung der Zustellung stellt sicher, dass die Beteiligten über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

#### 4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die dem ursprünglichen Zustand hinsichtlich seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

#### **Zu Nummer 10 (§ 17a FStrG)**

Die Absätze 2 bis 4 werden gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 73 VwVfG übernommen werden. Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Folgeänderungen.

Absatz 4 bestimmt als Konkretisierung zu den Vorgaben des neuen § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz, dass – soweit vorhanden und möglich – für die elektronische Übermittlung von Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen oder die Veröffentlichung oder Zugänglichmachung von Plänen oder sonstigen Unterlagen in einem elektronischen Format zwecks Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung ein Verwaltungsportal im Sinne des §§ 1a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit 2 Absatz 2 OZG genutzt werden sollen.

Das Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes für Verkehrs- und Offshore-Vorhaben bietet einen digitalen Zugang zu Planrechts- und Beteiligungsverfahren für Infrastrukturprojekte im Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Die Vorhabenträgerinnen von Infrastrukturprojekten in den Bereichen Eisenbahnen, Fernstraßen und Wasserstraßen des Bundes sowie Windenergie auf See können über das Portal Planrechtsentscheidungen und vergleichbare Genehmigungen online beantragen. Die Öffentlichkeit kann im Portal die Planunterlagen der Vorhaben einsehen und sich über die Beteiligungsmöglichkeiten informieren. Vom Vorhaben betroffene Bürgerinnen und Bürger, anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie Behörden und weitere Träger öffentlicher Belange (TÖB) können ihre Einwendungen und Stellungnahmen online abgeben. Hierfür sind aus Gründen der IT-Sicherheit in Verbindung mit dem Onlinezugangsgesetz Zugangsvoraussetzungen für die Nutzung des Portals wie BundID oder Elster erforderlich. Nach Abschluss eines Verfahrens wird die Entscheidung auf dem Portal veröffentlicht. Zukünftig erfolgt auch eine digitale Zustellung des Bescheids entweder durch Veröffentlichung oder durch individuelle Zustellung.

#### **Zu Nummer 11 (§ 17b FStrG)**

Absatz 3 wird gestrichen, da dessen Regelungsgehalt im neuen § 74 Absatz 4 bis Absatz 6 VwVfG übernommen wird.

Durch die Ergänzung des neuen Satzes 3 in Absatz 4 werden die Planfeststellungsbehörden der Länder von der Pflicht befreit, vor Erlass einer Entscheidung das Einvernehmen mit anderen Landesbehörden herzustellen. Eine solche Pflicht besteht aufgrund des Verbots der Mischverwaltung nicht für das Fernstraßen-Bundesamt. Insoweit

soll durch die Neuregelung das Verfahren einheitlich ausgestaltet werden. Die Ergänzung in Absatz 4 dient aber vor allem auch der Verfahrensbeschleunigung. Die Verpflichtung zur Einvernehmensherstellung erfordert die Zustimmung aller Beteiligten. Wird diese nicht erteilt, kann der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden. Zeitliche Vorgaben gibt es nicht; ebenso wenig eine Letztentscheidungskompetenz, wenn die Beteiligten sich in der Sache nicht einigen können. Mit der Neuregelung erhält nun die Planfeststellungsbehörde die Letztentscheidungskompetenz und kann dafür Sorge tragen, die Entscheidung zeitnah zu erlassen. Mit der Pflicht zur Benehmensherstellung wird sichergestellt, dass andere Behörden ihre Belange, soweit sie nicht ohnehin schon im Rahmen der Behördenbeteiligung eingebracht wurden, nochmals substanziert vortragen können.

### **Zu Nummer 12 (§ 17c FStrG)**

§ 17c wird gestrichen, da die Verfahrensregelungen in § 75 Absatz 4 VwVfG übernommen werden.

### **Zu Nummer 13 (§ 17d FStrG)**

§ 17d enthält Folgeänderung aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das VwVfG.

### **Zu Nummer 14 (§ 17e FStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 2a)**

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Infrastrukturvorhaben Sofortvollzug besteht 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 hingegen nicht ausgesetzt werden.

#### **Zu Buchstabe c (Absatz 3)**

Die Regelung in Absatz 3 dient der Klarstellung. Die Regelungen zur Klageänderung und prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich bereits in § 6 Satz 4 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes.

### **Zu Nummer 15 (§ 17g FStrG)**

§ 17g FStrG wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung im Internet ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

### **Zu Nummer 16 (§ 17i FStrG)**

Die Änderung des § 17i Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die

transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Projekte.

### **Zu Satz 1**

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der VO (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der VO (EU) 2024/1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im FStrG ist dies Anlage 2 (zu § 17i Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der VO (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III VO (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 2 (zu § 17i Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der VO (EU) 2024/1679 (Karten auf S. 178, 181, 184 und 190) zu ersetzen.

### **Zu Nummer 17 (§ 17j FStrG)**

Der Verweis auf Artikel 45 VO (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der VO (EU) 2024/1679.

### **Zu Nummer 18 (§ 24 FStrG)**

Der bisherige Absatz 13 enthält eine Übergangsvorschrift für Planfeststellungsverfahren, die vor dem 12. März 2020 beantragt wurden, aber noch nicht zu Ende geführt wurden. Die Regelung wird nicht mehr benötigt, hat aber zur Folge, dass für diese Verfahren die durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eingeführten Digitalisierungsvorschriften keine Anwendung finden, da entsprechend dem Wortlaut auf die alte Fassung des FStrG verwiesen wird. Die Übergangsregelung wird gestrichen, um auch für vor dem 13. März 2020 beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren die Digitalisierungsvorschriften anzuwenden. Die Übergangsregelung ist entbehrlich. Sie wurde eingeführt um bereits eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren für Vorhaben, die ab dem 13. März 2020 nicht mehr der Planfeststellung unterliegen, zu Ende führen zu können. Nach dem bereits durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eingefügten § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG können diese Verfahren auch zukünftig zu Ende geführt werden.

Absatz 16 enthält bereits jetzt eine Übergangsregelung, die allerdings angepasst wird. Die Planfeststellungsbehörde hat jetzt ein Wahlrecht, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits

eingeleitet hat, die alten Verfahrensregelungen ganz oder teilweise anwenden will. Hintergrund ist, dass für ein Planfeststellungsverfahren, für welches ggf. schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, die Möglichkeit bestehen soll, dieses analog zu Ende zu führen. Durch den neuen Absatz 17 erhalten Planfeststellungsbehörden die Möglichkeit, auch nach dem Inkrafttreten der Regelungen zur weitergehenden Digitalisierung ein Verfahren nach den „alten“, d.h. analogen Verfahrensregelungen durchzuführen. Dies sollte jedoch die Ausnahme bleiben und nur für eine Übergangszeit genutzt werden, in der die technischen Voraussetzungen für digitalen Verfahrensabläufe erst noch geschaffen werden müssen.

In dem bisherigen Absatz 15 werden die korrekten Bezüge auf § 3 Absätze 1a und b hergestellt; es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

#### **Zu Nummer 19 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

#### **Zu Nummer 20 (Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Nummer 21 (Anlage zu § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 FStrG)**

Die bisherige Anlage 2 entfällt auf Grund der Anpassung in § 17i Absatz 1 Satz 1 Nummer 2. Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der VO (EU) 2024/1679 über § 17 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 festgelegt. Anlage 2 ist deshalb zu streichen.

#### **Zu Artikel 5 (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes)**

##### **Zu Nummer 1 (§ 1 FStrAbG)**

Da wegen der Neuregelung in § 1 Absatz 3 nur noch der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Anlage zum Fernstraßen-Ausbaugesetz ist, wird die Bezugnahme auf die Anlage entsprechend angepasst.

Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass der Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, die in der Dringlichkeit „vordringlicher Bedarf“ oder „laufend und fest disponiert“ der Anlage mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung versehen ist, der Bau von Bundesautobahnen, für die die Anlage das Bauziel „Neubau“ vorsieht, und der Bau von Bundesstraßen, für die die Anlage das Bauziel „N 4“ vorsieht, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die Verwirklichung eines solchen Vorhabens ist als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzwertabwägungen einzubringen. Damit knüpft § 1 Absatz 3 Satz an bereits bestehende ähnliche Regelungen wie etwa zum beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien an (NABEG, EnLAG, BBPIG).

Der Ausbau einer leistungsfähigen und nachhaltigen Straßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Die Bedarfsplanvorhaben der Bundesfernstraßen, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung festgestellt ist sowie der im Bedarfsplan vorgesehene Neubau von Bundesautobahnen und

vierstreifige Neubau von Bundesstraßen, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren. Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit vorgeprägt. Dies gilt z. B. (nicht abschließend) bei § 34 Absatz 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Natura 2.000 Gebiete), § 39 BNatSchG (Verbot Tiere zu stören), § 45 Absatz 7 Nummer 5 BNatSchG (Möglichkeit Ausnahmen zuzulassen), § 61 BNatSchG (Ausnahme Freihaltung von Gewässern), § 67 BNatSchG (Befreiungen), § 17 Wasserhaushaltsgesetz (vorzeitiger Baubeginn), § 9 Bundeswaldgesetz (Rodung und Umwandlung); 67 a Absatz 1 Nummer 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (vorzeitiger Baubeginn).

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straße für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Bundefernstraßen abgewickelt. Die Bundesfernstraße nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der militärischen Sicherheit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Bedarfsplanprojekte der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

Die Einführung des Schutzgütvorrangs in Satz 5 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstreitenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer Infrastruktur, insbesondere im Krisen- und Verteidigungsfall, sichergestellt.

### **Zu Nummer 2 (Überschrift zur Anlage)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

### **Zu Nummer 3 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

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

### **Zu Nummer 4 (Anlage 2 (zu § 1 Absatz 3))**

Die Anlage 2 wird gestrichen. Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung wegen der Anpassungen in § 1 Absatz 3.

### **Zu Artikel 6 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 8 WaStrG)**

Die Änderung des § 8 des Wasserstraßengesetzes (WaStrG) verfolgt das Ziel, Maßnahmen zur Erhaltung und Funktionssicherung der bundeseigenen Schifffahrtsinfrastruktur zu beschleunigen. Hintergrund sind die zunehmenden Herausforderungen durch alternde

Bauwerke sowie die Notwendigkeit, kritische Infrastrukturelemente rechtssicher und zügig instand zu setzen oder zu ersetzen. Insbesondere besteht ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf hinsichtlich eines Sanierungsstaus bei etwa 70 Wehranlagen und rund 130 Schleusen, der sich durch die Altersstruktur und den Zustand der Anlagen begründet. Die Regierungsparteien haben sich im Koalitionsvertrag 2025 darauf verständigt, die Wasserstraßeninfrastruktur durch eine zusätzliche, auskömmliche Finanzierung mit Planungssicherheit zu stärken.

Die gesetzliche Ergänzung in § 8 schafft eine rechtliche Grundlage, um baulich substanzielle Maßnahmen im Bestand rechtssicher und zügig umzusetzen, die für die Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstraßen von systemischer Bedeutung sind.

Mit dem neuen § 8 Absatz 1 Satz 6 wird gesetzlich geregelt, dass Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die sich in einem kritischen Bauwerkszustand befinden und deren Funktion für die Aufrechterhaltung der Bundeswasserstraße im widmungsgemäßen Zustand wesentlich ist, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen.

Diese Regelung betrifft im Bereich der Wasserstraßen systemrelevante Bauwerke, die entweder nicht sperrbare Bauwerke sind, die bei Versagen oder Ausfall ihrer Funktion zu einer Sicherheitsgefährdung bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen oder Bauwerke, deren Versagen oder Ausfall die Verkehrsfunktion von Netzteilen mit erheblicher, verkehrlicher Relevanz im Kernnetz unterbricht oder maßgeblich beeinträchtigt. Erreichen solche Bauwerke einen kritischen Bauwerkszustand – definiert durch eine Zustandsnote von 3,7 oder schlechter – werden sie als systemkritische Bauwerke (SKB) eingestuft. Die Zustandsbewertung erfolgt durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf Grundlage regelmäßiger qualifizierter Inspektionen durch fachkundige Stellen.

Die Analyse der SKB, hier insbesondere im Bereich der Wehranlagen, zeigt, dass es sich nicht mehr um einzelne, lokale Schadensbilder handelt, sondern um eine bundesweit relevante Problemlage mit derzeit 40 Wehranlagen im gesamten Bundeswasserstraßennetz, die aufgrund ihres Zustands ein erhöhtes Risiko für unerwartetes Versagen bergen.

Zur Bewältigung dieser Situation bedarf es neben einer signifikanten Erhöhung des Investitionsvolumens auch gesetzlicher Rahmenbedingungen, die eine beschleunigte Planung und Umsetzung ermöglichen. Die gesetzliche Einstufung der betreffenden Maßnahmen als „überragendes öffentliches Interesse“ und Teil der „öffentlichen Sicherheit“ unterstützt eine priorisierte Durchführung im Rahmen der Infrastrukturpolitik des Bundes und erleichtert die verwaltungsrechtliche sowie fachliche Abwägung gegenüber konkurrierenden Belangen.

Diese Einstufung reflektiert zudem die zentrale Bedeutung systemrelevanter Anlagen – insbesondere Schleusen und Wehre – für die Funktionsfähigkeit und Betriebsbereitschaft der Wasserstraßeninfrastruktur. Sie sind unverzichtbar für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt, die sichere Hochwasserabfuhr und dienen damit der Herstellung von Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, ziviler und militärischer Verteidigung sowie der gesamtstaatlichen Daseinsvorsorge.

Auch wenn Maßnahmen der Unterhaltung keiner Genehmigung bedürfen, sind die Anforderungen des materiellen Umwelt- und Naturschutzrechts wie z.B. Bundesnaturschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz zu beachten. Die ausdrückliche gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses und der öffentlichen Sicherheit erleichtert die fachliche und rechtliche Abwägung gegenüber widerstreitenden Belangen und unterstützt eine zügige und rechtssichere Umsetzung solcher Maßnahmen im Bestand.

## **Zu Nummer 2 (§ 14 WaStrG)**

### **Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Die Änderung des § 14 Absatz 2 WaStrG dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundeswasserstraßen. Ziel ist es, die vorläufige Anordnung als Instrument zur frühzeitigen Umsetzung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau wieder zu stärken sowie rechtssicher und digital auszustalten.

#### **Änderungen im Einzelnen**

##### **1. Wegfall der Prognoseentscheidung**

Die bisherige Voraussetzung, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabens gerechnet werden kann, wird gestrichen. Diese Prognose war in der Praxis erst in einer späten Phase möglich und dabei schwer operationalisierbar und führte zu Unsicherheiten bei der Anwendung. Die verbleibende Anhörung der zuständigen Landesbehörde sowie der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände, die bereits nach geltendem Recht vorgesehen ist, stellt sicher, dass die vorläufige Maßnahme weiterhin im Rahmen eines abgestimmten Verfahrens erfolgt. Die Interessenabwägung erfolgt damit nicht prognostisch, sondern verfahrensintegriert.

##### **2. Streichung der Reversibilitätsbedingung**

Die bisherige Einschränkung auf reversible Maßnahmen hat sich in der Praxis nicht bewährt. Sie führte zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum noch genutzt wurde. Dies widerspricht dem Ziel der Planungsbeschleunigung. Gerade Maßnahmen wie vorgezogene Schutzmaßnahmen (z. B. CEF-Maßnahmen) benötigen eine gewisse Flexibilität und können nicht immer vollständig reversibel gestaltet werden. Die Änderung ermöglicht es, insbesondere wirksame Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen, bevor der eigentliche Eingriff erfolgt. Die vorläufige Anordnung bleibt dabei ein fakultatives Instrument, das nur dann beantragt wird, wenn es für den Träger des Vorhabens einen praktischen Vorteil bietet.

##### **3. Digitalisierung der Zustellung und deren Bekanntmachung**

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung, indem sie der Planfeststellungsbehörde die Wahl eröffnet, die vorläufige Anordnung entweder den anliegenden Gemeinden, Gemeindeverbände und Beteiligten zuzustellen oder durch öffentliche Bekanntmachung bekannt zu machen.

Die öffentliche Bekanntmachung kann durch elektronische Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Damit wird eine zeitgemäße und effiziente Form der Bekanntgabe geschaffen, die den Anforderungen digitalisierter Verwaltungsverfahren Rechnung trägt.

Für den Fall der elektronischen Veröffentlichung sieht die Regelung eine gesetzliche Bekanntgabefiktion vor: Zwei Wochen nach der Veröffentlichung gilt die vorläufige Anordnung als bekannt gegeben. Diese Frist orientiert sich an § 41 Absatz 4 VwVfG und gewährleistet Rechtssicherheit. Mit Ablauf der Frist beginnt regelmäßig auch die Rechtsbehelfsfrist.

Der Hinweis auf diese Rechtsfolge bei der Veröffentlichung stellt sicher, dass die Betroffenen über Beginn und Dauer der Frist informiert sind und ihre Rechte sachgerecht wahrnehmen können.

#### 4. Präzisierung der Wiederherstellungspflicht

Die bisherige Formulierung „früherer Zustand“ wird ersetzt durch „im Wesentlichen gleichartiger Zustand“. Diese Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass eine exakte Wiederherstellung oft technisch nicht möglich oder nicht sinnvoll ist. Die neue Formulierung erlaubt eine funktionale Wiederherstellung, die dem ursprünglichen Zustand in seiner Wirkung und Nutzung gleichkommt, ohne formale Identität zu verlangen. Dies erhöht die Rechtssicherheit, reduziert unnötige Rückbaupflichten und ermöglicht eine ökologisch und technisch angemessene Lösung.

##### **Zu Buchstabe b (Absatz 3)**

Die gesetzliche Fiktion, dass das Einvernehmen als erteilt gilt, wenn es nicht innerhalb von drei Monaten ausdrücklich verweigert wird, erhöht die Planungs- und Investitionssicherheit für Vorhabenträger und Behörden. Sie schafft klare zeitliche Erwartungen und fördert die Verlässlichkeit von Verfahren.

Die Regelung orientiert sich an dem Grundsatz des § 42a VwVfG, wonach Genehmigungsfiktionen zulässig sind, sofern sie durch Fachgesetz angeordnet werden. Sie steht zudem im Einklang mit dem Bund-Länder-Pakt zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, der verbindliche Fristen und die Einführung von Fristfiktionen ausdrücklich vorsieht.

Die Drei-Monatsfrist stellt einen ausgewogenen Zeitraum dar, der den Ländern eine sachgerechte Prüfung ermöglicht, ohne die Verfahrensziele zu gefährden. Um die Beschleunigungswirkung der Regelung zu sichern, wird ausdrücklich klargestellt, dass eine Verlängerung dieser Frist ausgeschlossen ist. Eine Mitteilung der zuständigen Landesbehörde, wonach eine längere Prüfzeit erforderlich sei, ersetzt keine ausdrückliche Verweigerung und führt nicht zur Hemmung oder Verlängerung der Frist. Die Fiktion tritt ein, wenn innerhalb der gesetzten Frist keine ausdrückliche Verweigerung erfolgt. Diese Klarstellung dient der Rechtssicherheit und verhindert eine faktische Aushöhlung der Fristfiktion durch formlose oder unverbindliche Rückmeldungen. Sie trägt dazu bei, die im Gesetz bezweckte Beschleunigungswirkung tatsächlich zu entfalten.

Für vorläufige Anordnungen kann eine kürzere Frist festgelegt werden. Auch in diesen Fällen gelten der Ausschluss einer Fristverlängerung sowie die Fiktion der Einvernehmenserteilung entsprechend. Die Möglichkeit einer verkürzten Frist trägt dem Umstand Rechnung, dass der Umfang vorläufiger Anordnungen regelmäßig überschaubarer ist als bei Planfeststellungsverfahren. Eine sachgerechte Prüfung durch die Länder ist daher auch innerhalb einer kürzeren Frist möglich.

##### **Zu Nummer 3 (§ 14a WaStrG)**

§ 14a wird umfassend angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 VwVfG überführt wird. Die ehemaligen Absätze 2, 3 und 6 entfallen, da sie vollständig im § 73 VwVfG aufgehen.

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

Absatz 1 wird unverändert übernommen.

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

Der neue Absatz 2 bestimmt in Anlehnung an den bisherigen § 14a Absatz 4 als Konkretisierung zu den Vorgaben des neuen § 73 VwVfG, dass – soweit vorhanden und möglich – für die elektronische Übermittlung von Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen oder die Veröffentlichung oder Zugänglichmachung von Plänen oder

sonstigen Unterlagen in einem elektronischen Format zwecks Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung ein Verwaltungsportal im Sinne des §§ 1a Absatz 1 Satz 1 i. V. m. 2 Absatz 2 OZG genutzt werden sollen.

Das Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes bietet einen digitalen Zugang zu Planrechts- und Beteiligungsverfahren für Infrastrukturprojekte im Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Die Vorhabenträgerinnen von Infrastrukturprojekten in den Bereichen Eisenbahnen, Fernstraßen und Wasserstraßen des Bundes sowie Windenergie auf See können über das Portal Planrechtsentscheidungen und vergleichbare Genehmigungen online beantragen. Die Öffentlichkeit kann im Portal die Planunterlagen der Vorhaben einsehen und sich über die Beteiligungsmöglichkeiten informieren. Vom Vorhaben betroffene Bürgerinnen und Bürger, anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie Behörden und weitere Träger öffentlicher Belange (TÖB) können ihre Einwendungen und Stellungnahmen online abgeben. Hierfür sind aus Gründen der IT-Sicherheit in Verbindung mit dem Onlinezugangsgesetz Zugangsvoraussetzungen für die Nutzung des Portals wie BundID oder Elster erforderlich. Nach Abschluss eines Verfahrens wird die Entscheidung auf dem Portal veröffentlicht. Zukünftig erfolgt auch eine digitale Zustellung des Bescheids entweder durch Veröffentlichung oder durch individuelle Zustellung.

Die Regelung, dass eine schriftliche Übermittlung möglich ist, bleibt bestehen, um sicherzustellen, dass auch Personen ohne Internetzugang oder mit eingeschränkten digitalen Möglichkeiten beteiligt werden können.

### **Zu Absatz 3**

Der neue Absatz 3 entspricht dem bisherigen Absatz 5 und wird redaktionell an die Änderungen in § 73 VwVfG angepasst.

### **Zu Absatz 4**

Der neue Absatz wird entspricht dem bisherigen Absatz 8.

### **Zu Nummer 4 (§ 14b WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Der Absatz 2 wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 74 Absatz 6a VwVfG übernommen wurden.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 3)**

Die Regelung wird auf die Pflicht zur Veröffentlichung des Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweis auf eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit reduziert, da die weitergehenden Anforderungen zur Bekanntmachung und Rechtsbehelfsbelehrung bereits abschließend in § 74 VwVfG sowie im UVPG geregelt sind. Die Beibehaltung dieses Satzes stellt sicher, dass auch Personen ohne Internetzugang oder mit eingeschränkten digitalen Möglichkeiten die Unterlagen einsehen können, ohne die umfassenden Vorgaben des VwVfG zu duplizieren.

### **Zu Nummer 5 (§ 14c WaStrG)**

§ 14c wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 75 Abs. 4 VwVfG übernommen wurden.

### **Zu Nummer 6 (§ 14d WaStrG)**

§ 14d enthält eine Folgeänderung aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das Verwaltungsverfahrensgesetz.

### **Zu Nummer 7 (§ 14e WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a**

Der neue Absatz 2a konkretisiert für zwei Fallgruppen, wann eine Planfeststellungsbehörde oder ein Gericht von der gesetzlichen Grundentscheidung, wonach für Infrastrukturvorhaben Sofortvollzug besteht, 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 hingegen nicht ausgesetzt werden.

#### **Zu Buchstabe b**

Die Regelung in Absatz 3 dient der Klarstellung. Die Regelungen zur Klageänderung und prozessualen Präklusion sollen auch für Fälle gelten, in denen das gerichtliche Verfahren zur Durchführung eines Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird. Eine gleichlautende Regelung findet sich in § 6 Satz 4 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes.

### **Zu Nummer 8 (§ 15 WaStrG)**

Es handelt sich um ein Folgeänderung. Durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz entfällt die Auslegung von Planunterlagen bzw. an ihre Stelle tritt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde.

### **Zu Nummer 9 (§ 16 Absatz 2 WaStrG)**

Die Regelung ersetzt die ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden durch einen Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde. Zusätzlich kann der Vorhabenträger auf die Veröffentlichung im Internet in einer der örtlichen Tageszeitungen in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, hinweisen.

### **Zu Nummer 10 (§ 17 WaStrG)**

§ 17 wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Träger des Vorhabens im Internet vor. Da die Veröffentlichung ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

### **Zu Nummer 11 (§ 18 Absatz 1 WaStrG)**

Die Neufassung des § 18 Absatz 1 dient der rechtlichen Klarstellung und verfahrensrechtlichen Priorisierung von Infrastrukturvorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz. Sie setzt die geänderte Systematik der Verordnung (EU) 2024/1679 über die transeuropäischen Verkehrsnetze um und stärkt die Umsetzungskapazitäten für strategisch bedeutsame Vorhaben.

## **Zu Satz 1**

Die Verläufe der TEN-V Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 beschrieben. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2024/1679 am 18.07.2024 wurden die bisherigen TEN-V Kernnetzkorridore durch Europäische Verkehrskorridore ersetzt.

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegt.

In der Folge der geänderten Rechtsgrundlage des in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer b) der Richtlinie (EU) 2021/1187 festgelegten Anwendungsbereichs der Richtlinie ergibt sich für die nationale Regelungen, die der Umsetzung Richtlinie dienen, ein Anpassungsbedarf.

Von den mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 erfolgten Änderungen sind insbesondere alle Anlagen betroffen, die auf die TEN-V Kernnetzkorridore verweisen.

Im Bundeswasserstraßengesetz ist dies Anlage 4 (zu § 18 Absatz 1 Satz 2).

Die Festlegung des Verlaufs der Europäischen Verkehrskorridore über Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 bietet die Möglichkeit, die o.g. Anlagen durch direkte Verweise auf die aktuelle europäische Rechtsgrundlage zu ersetzen. In Anhang III Verordnung (EU) 2024/1679 ist für jeden Korridor über entsprechende Karten festgelegt, über welche Binnenwasserstraßen und Straßen (Karte Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen) sowie über welche Schienenwege (Karte Schienengüterverkehr, Häfen und Schiene-Straßen-Terminals (SST) und Karte Schienenpersonenverkehr und Flughäfen) er verläuft.

Entsprechend ist die Anlage 4 (zu § 18 Absatz 1 Satz 2) durch Verweis auf Anhang III der VO (EU) 2024/1679 zu ersetzen. Die entsprechenden Karten findet man dort auf S. 178, 181, 184 und 190.

Der in Absatz (1) Ziffer a) der Richtlinie 2021/1187 festgelegte Anwendungsbereich (im Anhang der Richtlinie 2021/1187 gelistete Vorhaben) ist durch die Verordnung (EU) 2024/1679 ebenfalls betroffen. Der Anpassungsbedarf resultiert hier aus der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Verläufe und Bezeichnungen der Kernnetzkorridore in der Liste der vorermittelten Abschnitte (Anhang VI ändert u.a. den Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153, der als Anhang in die Richtlinie (EU) 2021/1187 übernommen wurde und den in Artikel 1 Absatz (1) Ziffer a) festgelegten Anwendungsbereich beschreibt).

In der Folge ist in § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Begriff im Kernnetzkorridor zu ersetzen mit in den von der Europäischen Union vormittelten Abschnitten grenzüberschreitender und fehlender Verbindungen.

## **Zu Satz 2 und Satz 3**

Die Fristenregelung in Satz 2 und die Vorrangregelung in Satz 3 bleiben erhalten und werden inhaltlich nicht verändert. Die Vorrangregelung wird durch die gesetzlichen Einstufungen im neuen Satz 4 und 5 gestützt und erhält dadurch eine stärkere normative Grundlage für die Priorisierung im Verwaltungsvollzug.

## **Zum neuem Satz 4 und 5**

Mit dem neuen Satz 4 wird gesetzlich klargestellt, dass Vorhaben nach Satz 1 im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Die

Regelung trägt damit der Tatsache Rechnung, dass die Europäischen Verkehrskorridore zentrale Infrastrukturachsen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die territoriale Kohäsion und die Versorgungssicherheit der EU sind. Zudem fördert die multimodale Ausrichtung der Korridore emissionsarme Verkehrsträger und unterstützt die Erreichung der Klimaziele. Die Mitgliedstaaten sind zur fristgerechten Umsetzung der TEN-V-Vorhaben nach Anlage 3 und 4 verpflichtet. Die Regelung dient damit der erleichterten fristgerechten Umsetzung dieser Vorhaben, die unionsrechtlichen verankert ist.

Die Einführung des Schutzgütervorrangs in Satz 5 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstreitenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer Infrastruktur, insbesondere im Krisen- und Verteidigungsfall, sichergestellt. Die Europäischen Verkehrskorridore der Wasserstraßen verlaufen überwiegend auf dem militärischen Verkehrsnetz, das in dem vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ festgelegt ist.

Die gesetzliche Feststellung schafft eine klare Grundlage für die Anwendung verfahrensrechtlicher und materiell-rechtlicher Sonderregelungen, etwa im Umweltrecht, im Enteignungsrecht oder bei der Anordnung des Sofortvollzugs.

### **Zum Wegfall des bisherigen Satzes 4**

Der bisherige Satz 4 wird gestrichen, da er die Priorisierung von TEN-V-Vorhaben nach Satz 1 sonst relativiert, obwohl diese unionsrechtlich und strategisch besonders bedeutsam sind und nunmehr mit der Einführung des neuen Satzes 4 ausdrücklich als von überragendem öffentlichem Interesse und als der öffentlichen Sicherheit dienend qualifiziert sind. Mit der Streichung des bisherigen Satzes 4 wird ein Wertungswiderspruch vermieden.

### **Zu Nummer 12 (§ 18a Absatz 2 WaStrG)**

Der Verweis auf Artikel 45 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist zu ersetzen mit einem Verweis auf den einschlägigen Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679.

### **Zu Nummer 13 (§ 41 Absatz 5b WaStrG)**

Die Ergänzung des § 41 WaStrG um einen neuen Absatz 5b dient der Klarstellung und Vereinfachung der Kostenregelung bei Kreuzungsanlagen zwischen Bundeswasserstraßen und bestimmten öffentlichen Verkehrswegen, die in der Baulast des Bundes stehen. Sie betrifft Fälle, in denen beide Beteiligten eine Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen.

Die Abrechnung gemeinsamer Maßnahmen nach § 41 Absatz 5 WaStrG hat sich als ausgesprochen zeit- und kostenaufwändig erwiesen, da die Kostenzuordnung es notwendig machte, neben dem realen Bauwerksentwurf eine Vielzahl von Fiktiventwürfen zu erarbeiten. Die Komplexität dieser Aufgabe bindet Planungskapazitäten, ist fehleranfällig und bietet viel Konfliktpotential, wodurch Verzögerungen in der Projektrealisierung entstehen können. Es wird ein relativ hoher und kostenträchtiger Aufwand betrieben, um festzustellen, wo die Kosten, die letzten Endes den Bund treffen, verbucht werden. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass jedenfalls in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, regelmäßig Kostenquoten in einer Bandbreite zwischen 40 % und 60 %, überwiegend sogar zwischen 45 % und 55 % resultieren.

Vor diesem Hintergrund ist bereits am 17. Februar 2009 durch einen Erlass gegenüber der WSV und einem Rundschreiben gegenüber den Auftragsverwaltungen der Länder eine

hälftige Kostenteilung bei entsprechenden Maßnahmen unter Beteiligung von Bundeswasserstraßen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes festgelegt worden. Ferner ist in diesen Fällen auf die Erstattung des Vorteilsausgleichs bzw. der Mehrkosten bezüglich der Unterhaltung eines durch den Ausbau vergrößerten Bauwerks verzichtet worden. Nach hiesigen Erkenntnissen sind die Anwendungsfälle dieser Regelung zwar verhältnismäßig gering, ggfs. führt sie aber für die Beteiligten zu sachgerechten Ergebnissen und einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands.

Bei Kreuzungen von Bundeswasserstraßen mit Eisenbahnstrecken des Bundes und Bundesautobahnen oder Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden die Fallzahlen höher und damit werden die Vor- und Nachteile der Baulastträger im Einzelfall über die Fläche ausgeglichen. Insofern sprechen gute Gründe dafür, auch in diesem Verhältnis eine pauschale hälftige Kostenteilung bzw. eine Kostentragung zu gleichen Anteilen ohne Ablösungsberechnungen für künftige Mehr- oder Minderkosten im Rahmen der Unterhaltung des Bauwerks vorzusehen.

Die Regelung orientiert sich damit systematisch an § 12 Absatz 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, der für vergleichbare Konstellationen eine hälftige Kostenverteilung ohne Vorteilsausgleich vorsieht. Sie führt zu einer Verwaltungsvereinfachung und trägt zum Bürokratierückbau bei, indem sie aufwendige Vorteilsausgleichsberechnungen in klaren Fällen vermeidet.

Die Einschränkung auf Kreuzungen mit Eisenbahnen des Bundes, Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen, die in der Baulast des Bundes stehen, stellt sicher, dass die Regelung nur in klar abgegrenzten Fällen Anwendung findet. Denn ist noch eine dritte Partei beteiligt (z. B. eine Gemeinde im Zuge von Bundesfernstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten), bleibt es bei der nach § 41 Absatz 5 WaStrG gesetzlich vorgesehenen Kostentragung einschließlich des Vorteilsausgleiches.

Die neue Regelung fördert die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und unterstützt die Zielsetzung, komplexe Abstimmungsprozesse zwischen verschiedenen Baulastträgern des Bundes zu vereinfachen und zu entbürokratisieren.

#### **Zu Nummer 14 (Zu § 56 WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absätze 5 und 6)**

Die Absätze 5 und 6 wurden in § 56 WaStrG eingefügt durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (IPBeschlG) vom 09.12.2006 (BGBl. I Nr. 59 2833-2853), welches am 17.12.2006 in Kraft trat. Auf dieses Datum wird in der Überleitungsregelung in Absatz 5 und 6 abgestellt. Die Neuregelungen des IPBeschlG machten erforderlich, für die zeitlich oft ausgedehnten planungsrechtlichen Zulassungsverfahren festzulegen, welche Auswirkungen das Inkrafttreten des neuen Rechts auf laufende Verfahren hat (Absatz 5). Darüber hinaus enthält das Gesetz auch Aussagen für solche Verfahren, die zum Zeitpunkt der Rechtsänderungen durch einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung bereits abgeschlossen waren (Absatz 6). Diese Regelungen hatten ausschließlich Übergangscharakter und sind inzwischen gegenstandslos, da sämtliche betroffenen Verfahren abgeschlossen und nicht mehr beklagbar sind. Ein Anwendungsbereich besteht daher nicht mehr, sodass die Vorschriften gestrichen werden können.

### **Zu Buchstabe b (Absatz 9)**

Die Vorschrift enthält eine Übergangsregelung, um Verzögerungen bei der Planung und Vorbereitung laufender Kreuzungsmaßnahmen zu vermeiden. Für die Anwendung der neuen Kostenteilung nach § 41 Absatz 5b wird eine kurze Übergangsfrist vorgesehen.

Innerhalb dieser Frist können die Kreuzungsbeteiligten bereits ausgehandelte Kreuzungsvereinbarungen – auf Grundlage der erstellten Fiktiventwürfe für die jeweilige Änderungsplanung – noch unterzeichnen.

Die Frist ist bewusst knapp bemessen, um Verzögerungen bei der Anwendung der neuen Regelung auszuschließen.

### **Zu Buchstabe (Absatz 10)**

Absatz 10 enthält eine Übergangsregelung, die sich an der ehemaligen Übergangsregelung des Absatzes 9 orientiert, aber nunmehr angepasst wird. Die Planfeststellungsbehörde hat jetzt ein Wahlrecht, ob sie für ein Verfahren, das sie bereits eingeleitet hat, die alten Verfahrensregelungen ganz oder teilweise anwenden will. Hintergrund ist, dass für ein Planfeststellungsverfahren, für welches gegebenenfalls schon analoge Verfahrensschritte durchgeführt wurden, die Möglichkeit bestehen soll, dieses analog zu Ende zu führen.

### **Zu Buchstabe (Absatz 11)**

Durch den neuen Absatz 11 erhalten Planfeststellungsbehörden die Möglichkeit, auch nach dem Inkrafttreten der Regelungen zur weitergehenden Digitalisierung ein Verfahren nach den bisherigen, d. h. analogen Verfahrensregelungen durchzuführen. Dies sollte jedoch die Ausnahme bleiben und nur für eine Übergangszeit genutzt werden, in der die technischen Voraussetzungen für digitalen Verfahrensabläufe erst noch geschaffen werden müssen.

### **Zu Nummer 15 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

### **Zu Nummer 16 (Zu Anlage 3)**

#### **Zu Buchstabe a**

Die Änderung der Überschrift erfolgt als Korrektur eines Redaktionsversehens.

#### **Zu Buchstabe b**

Aufgrund der in Anhang VI der Verordnung (EU) 2024/1679 verfügten Streichung der Korridorbezeichnungen in der Liste der vorermittelten Abschnitte ist die gesamte Spalte „TEN-V-Kernnetzkorridore“ ersatzlos zu streichen.

### **Zu Nummer 17 (Zu Anlage 4)**

Der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore wird in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 über § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 festgelegt. Anlage 4 ist deshalb zu streichen.

## **Zu Artikel 7 (Änderung des Bundeswasserstraßenbaugesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 3 WaStrAbG)**

Der neue § 1 Absatz 3 legt fest, dass Bundeswasserstraßenvorhaben, die im Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen nach Abschnitt 1 laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan nach Abschnitt 2 einen vordringlichen Bedarf mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Damit knüpft § 1 Absatz 3 Satz an bereits bestehende ähnliche Regelungen wie etwa zum beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien an (NABEG, EnLAG, BBPIG).

Der Ausbau einer leistungsfähigen, nachhaltigen sowie klimagerechten Wasserstraßeninfrastruktur ist für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand von grundsätzlicher Bedeutung. Insbesondere für Unternehmen ist sie eine wichtige Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivität. Ihre Bereitstellung stellt zudem eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Die Grundversorgung, etwa mit Lebensmitteln, medizinischen Produkten, Dienstleistungen oder Energie bedarf ausreichender, flächendeckender Transportkapazitäten. Darüber hinaus leistet die Wasserstraße durch ihre hohe Energieeffizienz und geringe Emissionen einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Güterlogistik und zur Entlastung anderer Verkehrsträger, insbesondere Schiene und Straße. Die Bedarfsplanvorhaben der Bundeswasserstraße, die laufend und fest disponiert sind oder für die ein vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung festgestellt ist, leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Sie dienen somit grundlegenden Gemeinwohlzwecken und liegen im überragenden öffentlichen Interesse.

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Wasserstraße abgewickelt. Die Wasserstraße kann zudem in Krisensituationen (z. B. Ausfall von Pipelines) weitere Kapazitäten aufnehmen und nimmt eine wichtige Rolle im Rahmen der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die vergangenen Erfahrungen mit Niedrigwasserperioden machen deutlich, dass in solchen Situationen die Transportleistungen der Bundeswasserstraße von den anderen Verkehrsträgern gegenwärtig und absehbar nicht aufgenommen bzw. ersetzt werden können. Die benannten Bedarfsplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der militärischen Sicherheit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes bei.

Durch die gesetzliche Klarstellung, welche Bedarfsplanprojekte der öffentlichen Sicherheit dienen und im überragenden öffentlichen Interesse liegen, werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 3 und Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet.

### **Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBI. 2025 I Nummer 131) werden damit umgesetzt.

## **Zu Artikel 8 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 19 Absatz 3 WHG)**

Durch die Änderung in § 19 Absatz 3 WHG werden Planfeststellungsbehörden, auch, soweit sie Landesbehörden sind, von der Verpflichtung zur Herstellung des Einvernehmens befreit. Dies gilt dann beispielsweise auch für die Planfeststellungsbehörden, die neben Bundesfernstraßen auch Landes-, Staats- oder Kommunalstraßen betreuen. Die Entscheidung ist somit stets im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Die Regelung dient der Verfahrensbeschleunigung.

### **Zu Nummer 2 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) werden damit umgesetzt.

## **Zu Artikel 9 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 – 3 (§ 12 Absatz 3 Satz 2, § 14 Absatz 1 zweiter Halbsatz und § 17 Satz 2 LuftVG)**

Mit dem Änderungsbefehl wird eine unzutreffende Verweisung berichtigt, die mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) in das Luftverkehrsgesetz eingefügt wurde. Es handelt sich lediglich um redaktionelle Folgeanpassungen.

### **Zu Nummer 4 (§ 31 LuftVG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, die die fehlende Bezeichnung ergänzt.

In § 31 Absatz 1 Satz 1 LuftVG wird die Bezugnahme auf Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft ergänzt. Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung. Denn neben Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Union gibt es weiterhin auch Aufgaben nach Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft. Die Regelung über die Aufgabenwahrnehmung bezieht sich nach wie vor auch auf noch unmittelbar geltende Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft, und nicht nur auf Verordnungen der Europäischen Union.

Zudem wird die Ministeriumsbezeichnung aktualisiert. Der Änderungsbefehl setzt den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 2)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa**

##### **(Nummern 4c und 4d)**

Die Landesluftfahrtbehörden sind gegenüber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency – EASA) als zuständige Behörden nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 benannt.

Die bisherige Benennung gegenüber der EASA geht jedoch über die bisherigen nationalen Zuständigkeiten hinaus. Denn bislang wurden den Landesluftfahrtbehörden nur einzelne Zuständigkeiten im nationalen Recht übertragen, wie z. B. die Erteilung des Zeugnisses und die Entscheidung über die Freistellung in § 31 Absatz 2 Nummer 4b LuftVG. Die neuen Nummern 4c und 4d schließen die Lücke in der Übertragung der Zuständigkeiten.

Diese neuen Themenbereiche umfassen mit Nummer 4c unter anderem die Entgegennahme von Erklärungen und Benachrichtigungen von Vorfeldkontrolldienstleistern sowie die Aufsicht über die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten.

Die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 2020/1234 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Bedingungen und Verfahren für die Erklärung von Organisationen, die für die Erbringung von Vorfeldkontroll-diensten zuständig sind, finden seit dem 20. März 2022 Anwendung.

In Deutschland gilt die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Anbieter von zugelassenen Flugverkehrsdienssten als Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Dritte. Dementsprechend müssen die zugelassenen Flugverkehrs-dienste abweichend von ADR.OR.F.005 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1234) eine Erklärung abgeben und keine Benachrichtigung. Dies hat den Hintergrund, dass eine Benachrichtigung nicht ausreicht, da denjenigen Landesluftfahrtbehörden, die nicht Genehmigungsbehörde der zugelassenen Flugverkehrsdiensste sind, die erforderlichen Daten, die diese benötigen, von den zugelassenen Flugverkehrs-diensten nicht vorliegen. Dementsprechend ist eine Erklärung erforderlich, die mehr Daten beinhaltet. Gemäß Nummer 4c Buchstabe a sind die Landesbehörden daher künftig auch für die Entgegennahme von Erklärungen zuständig.

#### **(Nummer 4e)**

Mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR), die seit dem 12. Oktober 2023 in Kraft ist, wurden in Artikel 12 AFIR die Ziele für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge neu geregelt.

Gemäß Artikel 12 Absatz 1 AFIR müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass auf allen Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und TEN-V-Gesamtnetzes die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sichergestellt ist.

Die Zuständigkeit liegt hier gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG bei den Ländern, die diese Aufgaben im Auftrag des Bundes ausführen.

Artikel 12 Absatz 2 AFIR sieht die Möglichkeit vor, dass die Mitgliedstaaten Flughäfen des TEN-V-Netzes, die in den letzten drei Jahren durchschnittlich weniger als 10.000 gewerbliche Flugbewegungen pro Jahr aufwiesen, von der Verpflichtung befreien können, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen. Auch für diese Ausnahme sollte die Zuständigkeit bei den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung liegen.

Die Einfügung von Nummer 4e dient der Umsetzung dieses Umstands.

#### **(Nummer 4f)**

Mit der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Trans-europäischen

Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V-VO), die seit dem 18. Juli 2024 in Kraft ist, wurden in Artikel 34 die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das Gesamtnetz neu geregelt. Gemäß Artikel 34 Absatz 1 Buchstabe g TEN-V-Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2030 (für Flughäfen des Kernnetzes) bzw. bis zum 31. Dezember 2040 (für Flughäfen des Gesamtnetzes) eine Infrastruktur für klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, bieten. Die Zuständigkeit auf Behördenseite liegt hier gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG bei den Ländern, die diese Aufgaben im Auftrag des Bundes ausführen.

Artikel 34 Absatz 2 TEN-V-Verordnung sieht die Möglichkeit vor, dass die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates in begründeten Fällen Durchführungsrechts-akte zur Gewährung von Ausnahmen von diesen Anforderungen erlässt. Für einen solchen vom BMV bei der EU-Kommission einzureichenden Antrag ist es notwendig, dass ein Flugplatz zunächst einen Antrag bei der für ihn zuständigen Landesluftfahrtbehörde stellt, diese den Antrag und die eingereichten Unterlagen in Bezug auf seine Begründetheit prüft und – soweit sie den Antrag positiv bescheidet – diesen an das BMV leitet. Da sich die Zuständigkeit der Länder für diese Prüfung bislang nicht explizit aus dem Aufgabenkatalog des § 31 Absatz 2 LuftVG ergibt, ist eine entsprechende Ergänzung erforderlich.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

#### **Zu Nummer 5 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

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

#### **Zu Artikel 10 (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes )**

#### **Zu Nummer 1 (§ 14 Absatz 4 BNatSchG)**

Der neu eingefügte Absatz 4 dient der Klarstellung, dass regelmäßig 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.

#### **Zu Nummer 2 (§ 15 BNatSchG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Um eine gebündelte und beschleunigte Umsetzung dieser Maßnahmen zu ermöglichen, wird der Suchraum für die naturschutzrechtliche Kompensation über die Grenzen der gesetzlich festgelegten Naturräume (vgl. Anlage 4 zu § 8 Absatz 1 Satz 2 und § 9 Absatz 4 Satz 1 BKompV) hinaus erweitert. Für Ersatzmaßnahmen bei Maßnahmen an Bundesfernstraßen wird der Suchraum sogar auf das ganze Bundesland ausgedehnt, wenn die Maßnahme zudem der Erhöhung der Biodiversität dient. Diese Regelung kommt besonders bei Wildtierbrücken nach dem Bundesprogramm zur Wiedervernetzung und bei Maßnahmen zur Wiederherstellung zur Anwendung.

Vor dem Hintergrund zunehmender Flächenkonkurrenzen und dem Bestreben, Naturschutzmaßnahmen effektiver und zügiger zu realisieren, scheitert eine erfolgreiche Kompensation in der Praxis nicht selten an der mangelnden Flächenverfügbarkeit von

naturschutzfachlich aufwertungsfähigen Flächen im Naturraum. Hinzu kommt der Umstand, dass die Verordnung der EU (2024/1991) über die Wiederherstellung der Natur (Wiederherstellungsverordnung) die Mitgliedstaaten zu nationalen Wiederherstellungsmaßnahmen für bestimmte Ökosysteme und Arthabitate verpflichtet. Hierdurch könnten weitere Flächenpotentiale für Kompensationsmaßnahmen reduziert und deren Planung und Umsetzung weiter erschwert werden.

Die nationalen Anforderungen, die sich aus der europäischen Wiederherstellungsverordnung ergeben, werden sinnvoll mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben der Eingriffsregelung verknüpft. Mögliche Synergieeffekte durch die Verknüpfung der Aufgaben „Wiederherstellung“ und „Kompensation von Eingriffen“ sollten in Zukunft geprüft, bewertet und genutzt werden.

Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass Festlegungen von Wiederherstellungsmaßnahmen der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht entgegenstehen. Sie sind inhaltlich mit den Anforderungen an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 BNatSchG vereinbar.

Ohne eine ausdrückliche gesetzliche Klarstellung bestünde die Gefahr, dass solche Wiederherstellungsmaßnahmen nicht als Kompensation anerkannt werden, obwohl sie funktional geeignet sind, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen oder zu ersetzen. Dies würde zu einer ineffizienten Nutzung der verfügbaren Flächen führen und könnte in der Praxis zu einer ökologisch wie planerisch problematischen Doppelbelastung führen – insbesondere vor dem Hintergrund begrenzter Flächenverfügbarkeit und konkurrierender Nutzungsansprüche, etwa im Bereich der Infrastrukturentwicklung. Die Ergänzung dient zudem der besseren Verzahnung von Naturschutzrecht und sektoralen Fachplanungen. Sie erleichtert die Umsetzung der europäischen Wiederherstellungsverordnung (W-VO), erhöht die Akzeptanz bei Vorhabenträgern und trägt zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei. Gleichzeitig wird die Kohärenz des Naturschutzrechts gestärkt und ein wichtiger Beitrag zur Zielerreichung auf nationaler Ebene geleistet.

Nicht zuletzt wird durch die Regelung sichergestellt, dass die Integration von Wiederherstellungsmaßnahmen in die Kompensationspraxis nicht durch formale Hürden behindert wird. Damit wird auch dem im Koalitionsvertrag formulierten Ziel Rechnung getragen, die Flexibilität bei der Kompensation zu erhöhen und Synergien zwischen verschiedenen naturschutzrechtlichen Instrumenten zu nutzen.

### **Zu Buchstabe b (Absatz 6a und Absatz 6b)**

Der neue Absatz 6a stellt klar, dass Ersatzgeldleistungen unter den genannten Voraussetzungen den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 gleichstehen. Die Vorschrift reagiert auf die zunehmende Flächenknappheit und ermöglicht eine fachlich gesicherte, institutionell gebündelte Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen. Mit der Zahlung des Ersatzgeldes an eine von der zuständigen Naturschutzbehörde benannten öffentlichen Stelle oder einen anerkannten Fonds erlischt die Pflicht des Verursachers, selbst Maßnahmen durchzuführen. Regelungsmöglichkeit des Bundes zur Gleichstellung von Ersatzgeld und Naturalkompensation im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen, S. 87).

Die neue Verordnungsermächtigung in Absatz 6b schafft eine bundesweit einheitliche Grundlage für Bewertungsmaßstäbe, Berichterstattung und Monitoring. Sie dient der Sicherung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Qualität der der Naturalkompensation gleichwertigen Ersatzgeldverwendung und setzt zugleich das Verursacherprinzip des Artikels 191 AEUV um.

## **Zu Nummer 3 (§ 17 BNatSchG)**

### **Zu Buchstabe a (Absatz 4)**

Die Änderungen in Absatz 4 dienen der Integration der Ersatzgeldkompensation nach § 15 Absatz 6a in das bestehende Verfahren der Eingriffsregelung. Sie schaffen Klarheit über den Umfang der vom Verursacher vorzulegenden Unterlagen, die Prüfkompetenzen der zuständigen Behörde und die fachliche Beteiligung der Naturschutzbehörde. Damit werden Verfahrenssicherheit und Beschleunigung gleichermaßen erreicht.

### **Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1 Nummer 2)**

Mit der Neufassung von Nummer 2 wird die Verpflichtung des Verursachers zur Darstellung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auf Fälle der Ersatzgeldleistung nach § 15 Absatz 6a erweitert. Künftig sind im landschaftspflegerischen Begleitplan oder im Fachplan auch die Berechnung, Höhe und vorgesehene Verwendung der Ersatzgeldleistung darzulegen. Dadurch wird für die zuständige Behörde nachvollziehbar, in welchem Umfang und für welche verbleibenden Beeinträchtigungen eine Ersatzgeldzahlung geleistet wird. Die Angabe der vorgesehenen Verwendung umfasst insbesondere die Benennung der öffentlichen Stelle oder des anerkannten Fonds, an den das Ersatzgeld entrichtet werden soll, sowie den Kompensationszweck, für den die Mittel verwendet werden. Die Regelung gewährleistet Transparenz, ohne den Verursacher mit der Detailplanung der durch das Ersatzgeld finanzierten Maßnahmen zu belasten.

### **Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2)**

Durch die Ergänzung in Satz 2 wird klargestellt, dass die zuständige Behörde auch im Falle einer Kompensation durch Ersatzgeld die Vorlage von Gutachten oder weiteren Unterlagen verlangen kann, soweit dies zur Beurteilung der Berechnung, Höhe und vorgesehenen Verwendung der Ersatzgeldleistung erforderlich ist. Damit wird die bestehende Nachweispflicht des Verursachers auf die neue Kompensationsform ausgedehnt.

### **Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 6)**

Der neu eingefügte Satz 6 konkretisiert den Prüfungsumfang der zuständigen Behörde im Falle einer Kompensation durch Ersatzgeld nach § 15 Absatz 6a. Die fachliche Bewertung der Gleichwertigkeit der Ersatzgeldleistung nach § 15 Absatz 6a Satz 2 erfolgt im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde nach § 17 Absatz 1. Die Regelung hat klarstellenden Charakter und konkretisiert die bereits nach geltendem Recht bestehende Beteiligung der Naturschutzbehörde.

### **Zu Buchstabe b - f (Absätze 5 bis 7, 9 bis 10)**

Die Änderungen passen die Verfahrensvorschriften an die neue Kompensationsform an. In Absatz 5 wird klargestellt, dass Sicherheitsleistungen entfallen, wenn das Ersatzgeld bereits an eine institutionell gesicherte Stelle gezahlt wurde. Absatz 6 erweitert das Kompensationsverzeichnis um Angaben zu den durch Ersatzgeld finanzierten Maßnahmen. Zuständig für die Übermittlung ist die nach Absatz 6a benannte öffentliche Stelle. Absatz 7 ordnet an, dass mit Zahlung des Ersatzgeldes die Durchführung, Überwachung und Erfolgskontrolle auf die öffentliche Stelle übergehen. Absatz 9 stellt klar, dass bei erfolgter Ersatzgeldzahlung keine zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen bei Unterbrechung des Eingriffs erforderlich sind. Schließlich verpflichtet Absatz 10 zur Darstellung der Ersatzgeldleistungen in den UVP-Unterlagen, soweit diese für die Beurteilung der Umweltauswirkungen erheblich sind.

## **Zu Nummer 4 (§ 40 Absatz 1 BNatSchG)**

Innerhalb der Übergangsfrist nach § 40 Absatz 1 Satz 4 Nummer 4 haben sich die für gebietseigenes Saat- und Pflanzgut erhofften Marktanpassungen nicht eingestellt. Es mangelt weiterhin an den notwendigen Zertifizierungen und Erntebeständen. Hierauf gerichtete Vergabeverfahren öffentlicher Auftraggeber verlaufen daher oft ergebnislos. Um für Infrastrukturbetreiber eine vereinfachte und beschleunigte Umsetzung funktionsfähiger Kompensationsmaßnahmen zu ermöglichen, werden die Voraussetzungen für eine Genehmigung erleichtert, wenn gebietseigene Gehölze bzw. gebietseigenes Saatgut nicht oder nicht ausreichend verfügbar sind und alternative Produkte zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung ausgebracht werden müssen. Einer derartigen Genehmigung bzw. Befreiung nach § 67 Absatz 1 bedarf es auch im Rahmen der durch Planfeststellung oder Plangenehmigung zugelassenen Eingriffskompensation. In der Planungspraxis werden dadurch Personalressourcen auf Seiten des Vorhabenträgers und der Genehmigungsbehörden in erheblichem Maße gebunden. Bei der Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Absatz 5 Satz 3, deren Funktion bereits vor dem Eingriff gewährleistet werden muss, führt das bisherige Genehmigungserfordernis häufig zu einer deutlichen Verzögerung bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten. Im Falle von Lieferengpässen und ergebnislosen Vergabeverfahren der Vorhabenträger wird durch die Neufassung des § 40 Absatz 1 Satz 4 Nummer 4 die Möglichkeit geschaffen, entsprechend der Rechtslage bis zum 1. März 2020 auf konventionelles Saat- und Pflanzgut zurückzugreifen. Durch diese neue Ausnahmeregelung wird die zügige Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht und damit ein wichtiger Beitrag zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten geleistet.

## **Zu Nummer 5 (§ 44 BNatSchG)**

In Anlehnung an die bestehende Regelung des § 44 Absatz 4 für die Bereiche Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft wird die Unterhaltung von Bundesfernstraßen durch Maßnahmen des Straßenbetriebsdienstes (z. B. Mäharbeiten an der Straßenanlage, Maßnahmen zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht oder Unterhaltung von Entwässerungsanlagen der Straße) vom Anwendungsbereich des § 44 Absätze 1 und 2 ausgenommen, wenn diese Maßnahmen den für die Bundesfernstraßen geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie den allgemeinen artenschutzfachlichen Standards und den Anforderungen an die gute fachliche Praxis entsprechen. Die Regelung dient der Vereinfachung und Beschleunigung regelmäßiger erforderlicher betrieblicher Unterhaltungsmaßnahmen an Straßenverkehrsanlagen und damit auch der Verkehrssicherheit an Bundesfernstraßen. Es wird klargestellt, dass auch bei längeren Unterhaltungsintervallen (z. B. 10 Jahre) die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen vorzunehmen sind. Bei fachgerechter Durchführung von Pflegemaßnahmen liegt kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vor. Die Schaffung von Ersatzhabitaten ist regelmäßig nicht erforderlich, da sich vorhandene Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach den Pflegearbeiten wieder etablieren. In der Praxis des Straßenbetriebsdienstes kommt der gesetzlichen Klarstellung auch angesichts des Straftatbestands des § 71a Absatz 1 Nummer 1 erhebliche Bedeutung zu. Rechtsunsicherheiten hinsichtlich der Reichweite der Verbotstatbestände und die Sorge vor einer Strafverfolgung können zu erheblichen Verzögerungen bei der Abwicklung von betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen führen.

## **Zu Nummer 6 (§ 54 BNatSchG)**

### **Zu Absatz 13:**

Der neue Absatz 13 ergänzt die Bestimmung des Absatzes 12 für Vorhaben an Bundesfernstraßen. Ziel der Regelung für normkonkretisierende Verwaltungsvorschriften in Absatz 13 ist es, Vorhaben an bestehenden Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen oder

Bundesstraßen) durch eine effektivere und vereinfachte Ausgestaltung der Planungsprozesse maßgeblich zu beschleunigen. Das bestehende hohe Schutzniveau und der Umfang der fachlich anerkannten und erprobten Schutzmaßnahmen, welches bereits durch verschiedene umweltrelevante Regelwerke im Straßenbau gewährleistet ist, wird dabei unverändert beibehalten bzw. noch verbessert. Durch die Regelung soll insbesondere vermieden werden, dass es durch eine nicht rechtzeitige Brückensanierung zu Vollsperrungen im Straßennetz kommt mit den damit verbundenen negativen Folgewirkungen im Bereich der Wirtschaft, des Klimaschutzes, der Lufthygiene und des Lärmschutzes. Die vollständige Sperrung insbesondere von Autobahnabschnitten hat gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen zur Folge und kann in der betroffenen Region mit wirtschaftlichen und sozialen Nachteilen verbunden sein. Im Bereich der Umleitungsstrecken sind die Anwohner regelmäßig erheblichen Belästigungen durch gestiegenen Verkehrslärm sowie zusätzliche Luftschaadstoffe und damit gesundheitlichen Risiken ausgesetzt. Zudem werden durch den gestörten Verkehrsfluss deutlich höhere CO2-Emissionen verursacht. Vor diesem Hintergrund erlässt die Bundesregierung auch für den Bereich der Bundesfernstraßen normkonkretisierende Verwaltungsvorschriften nach Anhörung beteiligter Kreise, die die artenschutzrechtliche Prüfung zu den entsprechenden Vorhaben mittels fachlich anerkannter Standardisierungen mit der entsprechenden Bindungswirkung bundesweit vereinheitlichen. Als Vorhaben im Sinne der Nummern 1, 2 und 3 gilt die Durchführung von baulichen Unterhaltungs-, Erneuerungs- und sonstigen baulichen Maßnahmen an vorhandenen Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), wobei der Fokus der Regelungen insbesondere auf die Beschleunigung der Brückenmodernisierung im Netz der Bundesfernstraßen gerichtet ist. Nicht erfasst sind Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen. Als sonstige bauliche Maßnahmen kommen Änderungen der Bundesfernstraßen in Betracht, die keine Kapazitätserweiterung bewirken (z. B. regelkonforme Ausgestaltung von Anschlussstellen, Änderung von Kurvenradien). Als Vorhaben im Sinne der Nummer 4 gilt die bauliche Unterhaltung oder Erneuerung von Bundesfernstraßen, wobei auch hier der Fokus auf die Beschleunigung der Brückenmodernisierung im Netz der Bundesfernstraßen gerichtet ist. Im Rahmen der Brückenmodernisierung ist neben der unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks in den alten Abmessungen auch die unterhaltungsbedingte Erneuerung, die mit einer baulichen Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau der jeweiligen Strecke verbunden ist, erfasst, und zwar unabhängig von der Länge des Bauwerks (§ 14c Absatz 1 Satz 1 UVPG). Nicht erfasst von der Bestimmung ist die Erneuerung eines Bauwerks, die nicht durch den Bauwerkszustand bedingt ist, sondern ausschließlich der Realisierung von Ausbauzielen dient. Die angestrebten Standardisierungen bei der artenschutzrechtlichen Prüfung zielen primär auf sämtliche im Rahmen der Brückenerneuerung relevante Arten ab. Priorisierungen bei der Erarbeitung der normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften bleiben den zuständigen Fachverwaltungen mit Blick auf begrenzte Personalressourcen unbenommen. Soweit die wissenschaftlichen Grundlagen für bundesheitliche Standards in Bezug auf weitere Arten und Artengruppen vorliegen, die bei sonstigen baulichen Unterhaltungs-, Erneuerungs- und Änderungsmaßnahmen besondere Relevanz aufweisen, ist deren rechtliche Absicherung in gleicher Weise über normkonkretisierende Verwaltungsvorschriften möglich. Die Nummern 1 und 2 dienen der rechtlichen Absicherung bundesheitlicher Standards für die Erfassung der genannten Arten bei den beschriebenen Vorhaben an Bundesfernstraßen sowie zur Schaffung fachlich anerkannter Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands dieser Arten im Sinne des § 45 Absatz 7 Satz 2. Die Erfassung relevanter Arten lässt sich dahingehend standardisieren, dass auf vorhandene Daten und Habitatpotentialanalysen auf Grundlage einer aktuellen Biotopkartierung zurückgegriffen wird. Ergänzend sind gegebenenfalls punktuelle Vor-Ort-Kontrollen vorzusehen. Nummer 3 betrifft die festzulegenden Anforderungen an Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Absatz 5 Satz 3). Auf Grundlage der Nummer 4 soll eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift eine standardisierte Bewältigung der Artenschutzbelaenge bei der baulichen Unterhaltung und Erneuerung von

Bundesfernstraßen ermöglichen. Dadurch werden die Verfahren, insbesondere Planungsprozesse, vereinfacht und beschleunigt. Werden standardisierte in Fachkonventionen dargestellte Vorgehensweisen eingehalten, die in Teilen bereits im Regelwerk für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen implementiert sind, liegt kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vor.

#### **Zu Absatz 14:**

Der neue Absatz 14 ergänzt die entsprechenden Bestimmungen der Absätze 12 und 13 zum Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften zur Standardisierung der artenschutzrechtlichen Prüfung für Maßnahmen der Bundeswasserstraßen.

Ziel der Regelung ist es, die Planung und Zulassung von Vorhaben an Bundeswasserstraßen sowie die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen und deren Zubehör durch bundesweit anerkannte fachliche Standardisierungen im Artenschutz zu vereinfachen und damit erheblich zu beschleunigen, ohne das Schutzniveau für die geschützten Arten abzusenken. Durch die Anerkennung der in den Verwaltungsvorschriften festgelegten Erfassungs-, Schutz- und Unterhaltungsmaßnahmen durch die Bundesländer sollen die bundesweit tätigen Vorhabensträgern der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Planungs- und Rechtssicherheit dahingehend erhalten, dass diese im Rahmen der Herstellung des Benehmens nicht mit unterschiedlichen, möglicherweise bundeslandesspezifischen Anforderungen konfrontiert werden.

Dies ist besonders wichtig im Bereich der klimafreundlichen Wasserstraßen, da ihre Betriebs- und Leistungsfähigkeit für die Wirtschaftskraft Deutschlands und das damit verbundene Wachstum und Wohlstand von grundlegender Bedeutung ist.

Mit der Regelung wird die Bundesregierung ermächtigt, allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen, welche die Vorbereitung und Durchführung der artenschutzrechtlichen Prüfung bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen durch fachlich anerkannte Standardisierungen bundesweit vereinheitlichen. Als Maßnahmen im Sinne der Nummern 1 und 2 gelten der Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen sowie deren Unterhaltung.

Die angestrebten Standardisierungen bei der artenschutzrechtlichen Prüfung zielen auf die im Bereich der Bundeswasserstraßen besonders relevanten geschützten Arten ab.

Vor diesem Hintergrund dienen die Ermächtigungsgrundlagen in den Nummern 1 und 2 der rechtlichen Absicherung bundeseinheitlicher Standards für die Erfassung insbesondere von Zauneidechsen und (baumbewohnenden) Fledermäusen bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen sowie zur Schaffung fachlich anerkannter Schutzmaßnahmen im Sinne des § 44 Absatz 5 Satz 2 einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 Satz 3 (sog. CEF-Maßnahmen) sowie Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes dieser Arten im Sinne des § 45 Absatz 7 Satz 2 (sog. FCS-Maßnahmen).

In Umsetzung der Ermächtigungsgrundlage in Nummer 3 soll eine allgemeine Verwaltungsvorschrift für regelmäßig anfallende und standardisierbare Unterhaltungsmaßnahmen zunächst in Bezug auf Zauneidechsen und (baumbewohnende) Fledermäuse erarbeitet werden.

Die Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen betreffen insbesondere den Uferbereich, vor allem Ufersicherungen mit Deckwerken wie Wasserbausteinen, die regelmäßig einen potenziellen Lebensraum für Zauneidechsen darstellen, sowie die Durchführung von Gehölzarbeiten, bei denen regelmäßig auch Fledermäuse angetroffen werden können. Bei Einhaltung der allgemeinen Verwaltungsvorschrift liegt kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 vor.

Soweit für weitere Arten und Artengruppen die wissenschaftlichen Grundlagen für bundeinheitliche Standards vorliegen, ist deren rechtliche Absicherung in gleicher Weise durch entsprechende Verwaltungsvorschriften nach den Nummern 1 bis 3 möglich

### **Zu Nummer 7 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBI. 2025 I Nr. 131) wird damit umgesetzt.

### **Zu Nummer 8 (§ 74 Absatz 7)**

Mit der Einführung von § 74 Absatz 7 wird eine Übergangsvorschrift geschaffen, die sicherstellt, dass die geänderten Regelungen in § 15 sowie § 17 BNatSchG (u.a. Erweiterung des Suchraums für Ersatzmaßnahmen, Anerkennung von Maßnahmen im Sinne der Verordnung zur Wiederherstellung der Natur, Gleichstellung des Ersatzgeldes) nicht auf bereits begonnene oder beantragte Vorhaben rückwirkend Anwendung finden. Die Vorschrift dient dem Schutz des Vertrauens in die bisherige Rechtslage und gewährleistet Rechtssicherheit für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden. Sie stellt klar, dass für bestimmte Verfahren, die vor dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung eingeleitet oder begonnen wurden, weiterhin die bis dahin geltende Fassung Anwendung findet. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, auf Antrag die neue Rechtslage freiwillig anzuwenden.

### **Zu Artikel 11 (Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsüberschrift infolge der Einfügung des neuen § 102b VwVfG.

#### **Zu Nummer 2 (§ 72 VwVfG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

In Absatz 1 werden die Regelungen des VwVfG ergänzt, die im Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden sind. Die §§ 27a bis 27c VwVfG sind nicht anzuwenden, da sie den neuen digitalen Verfahrensregelungen des Planfeststellungsverfahrens (§§ 73 ff. VwVfG) widersprechen. § 27a VwVfG setzt die Anordnung einer öffentlichen oder ortsüblichen Bekanntmachung voraus. Beide Formen entfallen aber zukünftig komplett und werden durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungs- oder Planfeststellungsbehörde ersetzt. Zudem geht § 27a Absatz 1 VwVfG davon aus, dass noch eine analoge Bekanntmachung erfolgt. Die durch § 27a Absatz 1 VwVfG vorgesehene Zugänglichmachung auf der Internetseite der Behörde hat dann parallel zur analogen Bekanntmachung zu erfolgen; sie ersetzt diese nicht. Um hier – in Planfeststellungsverfahren obliegt die Aufgaben nach § 27a VwVfG den Gemeinden – die Gemeinden zu entlasten und die Verfahren zu beschleunigen, wird § 27a VwVfG abbedungen. Die gleichen Erwägungen gelten auch für § 27b Absatz 1 und Absatz 2 VwVfG. Er setzt voraus, dass eine Auslegung zu erfolgen hat, was zukünftig in Planfeststellungsverfahren ebenfalls durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ersetzt wird. Auch § 27b VwVfG geht davon aus, dass neben der Zugänglichmachung über das Internet noch die klassische physische Auslegung erfolgt. Da keine vollständige Digitalisierung der Verfahrensschritte erfolgt, wird § 27b VwVfG abbedungen. Zukünftig sind die Gemeinden auch hier von dieser Aufgabe befreit und das Verfahren wird beschleunigt. Die in § 27b Absatz 2 VwVfG enthaltenden Informationspflichten der Behörde gegenüber den Betroffenen über den Zeitraum und den Ort der Zugangsmöglichkeit werden bereits durch § 73 Absatz 5 VwVfG erfüllt. Die Regelung in § 27b Absatz 3 VwVfG wird von der speziellen Regelung in § 73 Absatz 1 VwVfG mit umfasst. § 27b Absatz 4 mit den Regelungen zum Umgang mit Geheimnissen

nach § 30 VwVfG kann hingegen analog im Planfeststellungsverfahren angewandt werden. § 27c VwVfG ist ebenfalls abzubedingen, da er die Anordnung einer Erörterung voraussetzt, was im Planfeststellungsverfahren aber nach § 73 Absatz 5 VwVfG nicht der Fall ist. Im Übrigen sind die Regelungen des § 27c VwVfG, was die Ausgestaltung des Erörterungstermins in digitaler Form betrifft, sehr restriktiv und passen nicht auf umfangreiche Planfeststellungsverfahren mit mitunter mehreren Hundert Personen, die an einem Termin digital teilnehmen. § 73 Absatz 5 VwVfG gibt hier der Anhörungsbehörde zum Zwecke der Verfahrensbeschleunigung flexiblere Möglichkeiten. Beispielsweise kann sie je nach Einzelfall für unterschiedliche Beteiligten und bezüglich unterschiedlicher Problembereiche abschichten und die digitalen Formate frei wählen. Hier steht auch jederzeit die analoge Durchführung einer Erörterung offen.

Abbedungen werden auch die §§ 48 bis 51 VwVfG. Die Regelungen zur Aufhebung von Verwaltungsakten sind vornehmlich auf zweiseitige Rechtsbeziehungen ausgerichtet. Der Planfeststellungsbeschluss gestaltet jedoch die Rechtsbeziehungen zwischen einer ganzen Reihe von Betroffenen und dem Träger des Vorhabens. Seiner Bestandskraft kommt daher eine überragende Bedeutung zu, was der Gesetzgeber unter anderem auch durch den Grundsatz der Planerhaltung in § 75 Absatz 1a VwVfG zum Ausdruck bringt. Diese Wertung wird nun übertragen, um die Bestandskraft weiter zu stärken. Betroffene und insbesondere auch Vereinigungen sollen nach wie vor die Möglichkeit erhalten, sich in die Planung im Rahmen des Anhörungsverfahrens einzubringen und, sollten sie mit dem Planfeststellungsbeschluss nicht einverstanden sein, gegen diesen zu klagen, um die Bestandskraft zu verhindern. Wenn jedoch das gerichtliche Verfahren abgeschlossen ist und der Planfeststellungsbeschluss bestandkräftig geworden ist, soll nicht nochmal zu einem späteren Zeitpunkt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn im Antrag auf Aufhebung der gleiche oder im Wesentlichen gleiche Sachverhalt wie im Verfahren oder im gerichtlichen Verfahren vorgebracht wird. Um die Bestandskraft und letztlich auch die Rechtskraft gerichtlicher Entscheidung zu wahren, werden die §§ 49 bis 51 VwVfG ausgeschlossen.

### **Zu Buchstabe b (Absatz 3)**

Durch den neuen Absatz 3 wird eine allgemeine Regelung einführt, wonach eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung auch durch Veröffentlichung auf der Internetseite der zuständigen Behörde bewirkt werden. Der Behörde steht es frei, in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, auf die Veröffentlichung auf ihrer Internetseite hinzuweisen. Inhaltlich soll diese Information nicht den Umfang der Veröffentlichung selbst umfassen, sondern kurz und prägnant aussagen, was wie und wo veröffentlicht. Die Veröffentlichung in der Tageszeitung soll nur Anstoßfunktion haben und die eigentliche Veröffentlichung nicht vorwegnehmen. Betroffene sollen lediglich erfassen können, ob sie betroffen sein könnten und wo sie ggf. die Informationen abrufen können.

### **Zu Nummer 3 (§ 73 VwVfG)**

§ 73 VwVfG ist die zentrale Vorschrift zur Durchführung des Anhörungsverfahrens. Er geht von einer analogen Durchführung der Verfahrensschritte aus, wie beispielsweise die physische Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden vor Ort (und durch diese), die vorherige Information darüber durch (physische) Bekanntmachung durch die Gemeinde. Auch die Kommunikation mit den Beteiligten, ob andere Fachbehörden und Betroffene (Private und Vereinigungen) geht vom Grundsatz her von der Schriftlichkeit aus, d. h. der analogen Verfahrensabwicklung. Die die Schriftlichkeit ersetzenden Möglichkeiten, wie sie § 3a VwVfG vorsieht, gelten nur für einzelne Verfahrensschritte, nicht hingegen als allgemeine Grundsätze.

Durch die Neuregelung werden alle analogen Verfahrensschritte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch digitale Schritte ersetzt. Das den §§ 27a und b VwVfG

zu Grunde liegende Konzept, wonach digitale Schritte nur neben analogen Schritten möglich sind, wird ausdrücklich aufgegeben. Im Einzelnen werden die bislang analogen Verfahrensschritte wie folgt ersetzt:

- Die Einreichung der Planunterlagen in Papierform durch deren elektronische Einreichung
- Die Auslegung der Planunterlagen durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde
- Die vorherige Bekanntgabe der Auslegung ebenfalls durch Information auf der Internetseite der Anhörungsbehörde
- Der Erörterungstermin kann durch digitale Formate ersetzt werden
- Auslegung und Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschluss ebenfalls durch Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde

Bis auf die Durchführung des Erörterungstermins werden die bisherigen Verfahrensschritte von analog auf digital umgestellt. Beim Erörterungstermin ist dies eine Kann-Regelung, da sich gezeigt hat, dass trotz digitaler Konferenztechnik die Erörterung vor Ort in den Gemeinden seitens der Anhörungsbehörden nach wie vor gewünscht wird.

Aufgrund der grundlegenden Neukonzeption wurde § 73 VwVfG insgesamt neu kodifiziert. Er übernimmt bekannte Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus anderen Fachgesetzen (beispielsweise der §§ 17a, 17b FStrG, §§ 14, 14a WaStrG, §§ 18a, 18b AEG) und führt sie zu einer einheitlichen Regelung zusammen. Die Fachregelungen sollen so abgelöst oder zumindest verschlankt werden. Ziel ist ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Vorhabensträger, was dann zur Beschleunigung aller Verfahren beitragen soll.

An der bisher in den Fachgesetzen FStrG, AEG und WaStrG (§ 17a Absatz 3 Satz 2 FStrG, § 18a Absatz 3 Satz 2 AEG und § 14a Absatz 3 Satz 2 WaStrG) vorgesehenen Möglichkeit, dass auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird, wird inhaltlich festgehalten. Die Regelung wird nun in § 73 Absatz 3 verankert.

Die Regelungen gelten auch für die Verfahrensschritte nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei Vorhaben, die einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen (§§ 17ff., 18 UVPG). Die bietet sich an, um den Gleichlauf der Verfahrensschritte zwischen VwVfG und UVPG zu gewährleisten.

## **Zu Absatz 1**

Entsprechend dem Grundsatz, dass die Verfahrensschritte digital durchzuführen sind, hat der Träger des Vorhabens den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens nunmehr elektronisch einzureichen (Satz 1). Satz 2 entspricht der derzeitigen Fassung und wird unverändert übernommen.

Nach Satz 3 kann die Anhörungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform, die insbesondere auch eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode an dem Vorhaben erlaubt, einzureichen ist. Diese Regelung ist erforderlich, da zwischen den Beteiligten klar sein muss, wie der elektronische Austausch technisch erfolgen soll, beispielsweise welche Dateiformate bei der Übermittlung zu nutzen sind oder, falls die Kommunikation über ein Datenportal abgewickelt werden soll, wie dieses genutzt wird, beispielsweise durch welches Anmeldeverfahren. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind hier vielfältig. Hervorgehoben wird hier lediglich die Möglichkeit eine Datenplattform zu verwenden, die eine digitale, modellbasierte Arbeitsmethode der Beteiligten an dem Vorhaben erlaubt. Gemeint ist hier beispielsweise BIM (Building Information Modeling), das eine durchgehende Digitalisierung aller planungs- und realisierungsrelevanten

Bauwerksinformationen als virtuelles Bauwerksmodell umschreibt. Diese Methode enthält im Vergleich zu herkömmlichen, nicht vernetzten IT-Modellen deutlich mehr Informationen und schafft eine synchronisierte Datenbasis, auf die alle am Bau Beteiligten zugreifen können. Die Neuregelung in § 73 Absatz 1 VwVfG stellt klar, dass die Anhörungsbehörde ein solches Modell für die weiteren Verfahrensschritte nutzen kann und dient dem Ziel der Bundesregierung, die BIM-Methode flächendeckend und nach bundeseinheitlichen Rahmenbedingungen bei der Planung, der Genehmigung, dem Bau und der Instandhaltung von Bundesverkehrswegen und Infrastruktur anzuwenden.

Zudem wird ein Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehrs- und Offshore-Vorhaben (sog. Fachplanungsportal) für Infrastrukturvorhaben des Bundes in den Bereichen Schienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie Windenergie auf See aufgebaut, um umfassende Informationen rund um Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange online zu ermöglichen. Derzeit können Vorhabenträger ihre Anträge online über das Portal einreichen. Zudem können sich zukünftig Bürgerinnen und Bürger, öffentliche Stellen und weitere Beteiligte wie Umwelt- und Naturschutzverbände über Vorhaben informieren und dazu online Einwendungen und Stellungnahmen abgeben.

Satz 4 stellt klar, dass auch Verfahren nach § 3a VwVfG genutzt werden können. Die Regelung ist notwendig, da die Anwendung von § 3a Absatz 2 und 3 VwVfG voraussetzt, dass durch Regelungen im VwVfG die schriftliche Kommunikation zwischen Beteiligten vorgesehen ist. Im Planfeststellungsverfahren ist dies aber gerade nicht mehr der Fall.

Nach Satz 5 findet § 27b Absatz 4 VwVfG, eine Regelung zur Geheimhaltung bestimmter Inhalte von Dokumenten, entsprechende Anwendung.

## **Zu Absatz 2 bis 4**

Die Regelungen im Absatz 2 und Absatz 3 zum Anhörungsverfahrens (Behörden, Betroffene und Vereinigungen) entsprechen den bisherigen Anforderungen beispielsweise zum Beteiligungsumfang. Sie werden lediglich digitalisiert.

Die Anhörungsbehörde fordert innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans die betroffenen Behörden elektronisch zur Abgabe einer Stellungnahme auf. Ergänzend wird in Absatz 3a festgelegt, dass die Behörden ihre Stellungnahmen ebenfalls elektronisch übermitteln müssen. Die Verpflichtung zur elektronischen Übermittelung vermeidet Verzögerungen durch Postlaufzeiten und ermöglicht eine parallele Bearbeitung. Neu ist die Vorgabe, dass eine in mehreren Aufgabenbereichen betroffene Behörde eine einheitliche Stellungnahme abzugeben hat. Damit wird verhindert, dass widersprüchliche Bewertungen innerhalb derselben Behörde das Verfahren verzögern oder die Entscheidungsgrundlage verkomplizieren.

Stellungnahmen anerkannter Vereinigungen und Einwendungen sind nunmehr ebenfalls elektronisch abzugeben. Es entfällt die Regelung, wonach Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeinde vor Ort vorgebracht werden können. Hintergrund ist, dass von dieser Möglichkeit kaum Gebrauch gemacht wird. Besteht hier im Einzelfall das Erfordernis, eine Erklärung schriftlich oder zur Niederschrift abzugeben, kann dies zukünftig bei der Anhörungsbehörde direkt erfolgen oder auch nach wie vor bei der Gemeinde, die im Zweifel in Amtshilfe tätig werden soll. Klargestellt wird, dass Einwendungen gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben sind. Die Fristen werden angepasst: Die Einwendungsfrist beträgt nun zwei Monate ab Veröffentlichung des Plans und läuft parallel zur Veröffentlichungsfrist. Sie ersetzt die bisherige Regelung von zwei Wochen nach Ablauf der einmonatigen Auslegung. Damit wird den Beteiligten trotz ortsunabhängiger Einsichtnahme ausreichend Zeit zur Prüfung gegeben.

Die bislang vorgesehene Auslegung der Pläne vor Ort in den jeweiligen vom Vorhaben betroffenen Gemeinden entfällt. An ihre Stelle tritt die Veröffentlichung der Pläne auf der Internetseite der Anhörungsbehörde. Die Veröffentlichung erfolgt für die Dauer von mindestens zwei Monaten. Damit wird den Beteiligten trotz ortsunabhängiger Einsichtnahme ausreichend Zeit zur Prüfung gegeben, da die Unterlagen häufig komplex sind und die digitale Form eine aktive Informationsbeschaffung erfordert. Die Verlängerung gegenüber der bisherigen Regelung – ein Monat Auslegung plus zwei Wochen Einwendungsfrist – trägt dem Bedürfnis Rechnung, die Beteiligungsrechte zu wahren und gleichzeitig das Verfahren zu vereinheitlichen. Das „mindestens“ trägt dem Umstand Rechnung, dass die Unterlagen in der Praxis häufig auch über den Beteiligungszeitraum hinaus online verfügbar, jedoch muss für die Beteiligung ein klarer Zeitraum festgelegt werden, um die Ausschlusswirkung der Fristen und die Rechtssicherheit des Verfahrens zu gewährleisten. Die Einwendungsfrist läuft nun parallel zur Veröffentlichung, sodass die Beteiligten während der gesamten Veröffentlichungsdauer Stellungnahmen abgeben können bzw. Einwendungen erheben können.

Die Veröffentlichung im Internet bringt erhebliche Vorteile: Zum einen werden Verwaltungskosten eingespart. Die Gemeinden, die entsprechende Räume und Aufsichtspersonal für die Zeit der Auslegung bereitstellen müssen, werden entlastet und auch der Träger des Vorhabens spart durch den Verzicht auf den mehrfachen physischen Ausdruck der zur Auslegung bestimmten Exemplare Kosten ein. Zum anderen wird dem Bedürfnis Rechnung getragen, das Verwaltungsverfahren transparenter zu gestalten. Die Informationen über das Vorhaben finden sich nun für den Betroffenen dort, wo er sie erwartet, nämlich auf der Internetseite der Anhörungsbehörde. Und dort, wo die Informationen abgerufen werden, erfolgt auch die Möglichkeit der Beteiligung und mit der Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen auf digitalem Weg wird eine einfache und zeitgemäße Form der Beteiligung ermöglicht, die etwaige jetzt bestehende Hürden abbaut. Das Verfahren wird zudem vereinheitlicht indem beispielsweise unterschiedliche Auslegungszeiträume in verschiedenen Gemeinden vermieden werden.

Für den Fall, dass einem Beteiligten keine zumutbare Möglichkeit der digitalen Kommunikation zur Verfügung steht, soll er sich während der Dauer der Beteiligung mit der Anhörungsbehörde abstimmen, wie ihm ein anderweitiger Zugang oder Informationen zum Vorhaben zur Verfügung gestellt werden kann. Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen. Dies greift bisherige Regelungen aus dem Fachrecht auf.

## **Zu Absatz 5**

Wie bislang auch, wird über die Planung vorab informiert (Satz 1). Dies erfolgt aber anders als bislang nicht im Wege der ortsüblichen Bekanntmachung, sondern ebenfalls durch Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde. Am Umfang des Inhalts der Information (Satz 2) hat sich nichts geändert. Neu eingeführt wird die Pflicht der Anhörungsbehörde auf die Veröffentlichung des Plans zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, hinzuweisen. Hinweis meint, dass nicht der gesamte Plan veröffentlicht werden muss und auch der komplette Informationshinweis auf der Internetseite muss nicht nochmal abgedruckt werden. Es soll vielmehr kurz und prägnant darüber informiert werden, zu welchem Vorhaben man wo welche weitergehenden Informationen erhält.

Nach Satz 2 steht es nun im Ermessen der Anhörungsbehörde, nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen, von der Veröffentlichung des Plans im Internet nach Absatz 3 benachrichtigt.

## **Zu Absatz 6 und 6a**

Die Regelungen zum Erörterungstermin wurden ebenfalls mit Blick auf die Digitalisierung angepasst. Im Gegensatz zu den anderen Verfahrensschritten geht das Gesetz aber davon aus, dass im Regelfall der Erörterungstermin wie bisher als Präsenztermin, in der Regel als Besprechungstermin in einer der betroffenen Gemeinden abgehalten wird. Dies entspricht dem Wunsch der Praxis, wonach bei der Vielzahl von Betroffenen, die bei größeren Vorhaben auch mehrere Hundert Personen umfassen kann, diese Form der Erörterung die zweckmäßigste ist. Gleichwohl kann die Erörterung ganz oder teilweise durch digitale Formate ersetzt werden. Auch hier besteht eine Wahlfreiheit der Anhörungsbehörde. Es können Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt werden. Auch kann auf die sog. Onlinekonsultation, wie sie § 27c VwVfG beschreibt, zurückgegriffen werden. Die Vorschrift selbst ist allerdings nicht anwendbar (siehe § 72 Absatz 1 VwVfG). Je nach Abschichtung der Besprechung können unterschiedliche Formate genutzt werden, auch digitale neben der klassischen Erörterung.

An der vorherigen Information über den Erörterungstermin (oder deren Ersatz durch digitale Formate) hat sich nichts geändert. Sie erfolgt nun neu ebenfalls über die Internetseite der Anhörungsbehörde. Diese kann nach ihrem Ermessen zusätzlich in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, auf die Information hinweisen.

Die Durchführung eines Erörterungstermins ist nun neu in das Ermessen der Behörde gestellt. Damit wird eine in fast allen Fachgesetzen bestehende Regelung, wonach der Erörterungstermin nur fakultativ ist, übernommen, um ein einheitliches Verfahrensrecht zu schaffen.

## **Zu Absatz 7 und 8**

Der Wortlaut der bisherigen Absätze 7 und 8 wird an die digitalen Verfahrensschritte angepasst.

## **Zu Absatz 9**

Absatz 9 wird um einen Satz 2 ergänzt, weil bislang einer ausdrücklichen Regelung fehlte, für den Fall, dass keine Erörterung stattfindet. Findet keine Erörterung statt, hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme und die Unterlagen nach Satz 1 innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist zusammen mit den sonstigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

## **Zu Nummer 4 (§ 74 VwVfG)**

### **Zu Buchstabe a (Absätze 4 bis 6)**

In § 74 VwVfG werden die Absätze 4 bis 6 angepasst.

## **Zu Absatz 4**

Die Änderungen übernehmen die Wertungen des § 73 Absatz 3 bis 5 VwVfG und übertragen sie auf die Verfahrensschritte nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Dieser wird auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht. Die Frist hat sich nicht geändert. Über die Veröffentlichung ist auch hier vorab digital zu unterrichten. Zusätzlich kann in einer der örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, darüber informiert werden. Mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist gilt der Beschluss gegenüber dem Träger des Vorhabens, den

Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; darauf ist in der Information über die Veröffentlichung hinzuweisen.

Der Planfeststellungsbeschluss kann dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, auch zugestellt werden.

### **Zu Absatz 5**

Die Planfeststellungsbehörde soll die Unterlagen nach Absatz 4 Satz 1 nach Ende der Veröffentlichungsfrist mindestens bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlichen.

### **Zu Absatz 6**

Der Wortlaut wird an die digitalen Verfahrensschritte angepasst.

### **Zu Buchstabe b (Absatz 6a)**

Abweichend von Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. Dies übernimmt eine in verschiedenen Fachgesetzen (z. B. § 17b Absatz 2 FStrG) bestehende Regelung als allgemeine Regelung in das VwVfG. Durch den Verweis auf die § 73 VwVfG ist sichergestellt, dass die bei UVP-pflichtigen Vorhaben notwendigen Verfahrensschritte (beispielsweise. Bereitstellung von Informationen, Möglichkeit zur Stellungnahme für die betroffene Öffentlichkeit) auch im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens durchgeführt werden.

### **Zu Nummer 5 (§ 75 Absatz 4 VwVfG)**

§ 75 Absatz 4 VwVfG enthält spezielle Regelungen zum Außerkrafttreten eines Planfeststellungsbeschlusses. In verschiedenen Fachgesetzen finden sich hierzu bislang Sonderregelungen, die nun als allgemeine Regelungen in das VwVfG überführt werden. Neu in Satz 1 ist, dass mit der Durchführung des Plans innerhalb von zehn fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen werden muss, damit er nicht automatisch außer Kraft tritt. Zudem besteht nun allgemein die Möglichkeit, auf Antrag des Trägers des Vorhabens gegenüber der Planfeststellungsbehörde, die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses um höchstens/bis zu fünf Jahre zu verlängern (Satz 1). Vor der Verlängerungsentscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen (Satz 4). Die übrigen Sätze wurden nicht geändert.

### **Zu Nummer 6 (§ 102b VwVfG)**

Die Regelung enthält eine Übergangsregelung für Verfahren, die vor Inkrafttreten des Artikels 11 [Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes] nach diesem Gesetz bereits beantragt wurden. Darüber hinaus wird geregelt, ob und inwieweit analoge Verfahrensregelungen noch angewendet werden können. Erfasst werden sollen damit die Fälle, in denen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden nicht kurzfristig die notwendige digitale Infrastruktur aufbauen können, um die Verfahrensschritte digital durchführen zu können.

## **Zu Artikel 12 (Änderung des Klimaschutzgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung der Bundesministerien aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird damit umgesetzt.

### **Zu Nummer 2 (§ 13 KSG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 2)**

Durch die § 8 Absatz 2 Bundes-Klimaanpassungsgesetz nachgebildete Klarstellung im neu gefassten Absatz 2 wird insbesondere bei der Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten der Verwaltungsaufwand für den Vollzug des Berücksichtigungsgebots signifikant verringert. Bei der Errichtung und Änderungen von Verkehrsanlagen lassen sich Treibhausgasemissionen am wirkungsvollsten durch eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit reduzieren. Eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit gewährleistet möglichst lange Unterhaltsintervalle, seltener Baumaßnahmen, einen geringeren Ressourceneinsatz und weniger Störungen in den Verkehrsabläufen. Die technischen Regelwerke der Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigen diese Anforderungen dezidiert nicht nur aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit, sondern auch um das Emissionsgeschehen zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist es konsequent und sachgerecht, entsprechend der Vorgehensweise im Kontext der Klimaanpassung den Bezug zu den anerkannten Regeln der Technik herzustellen, um bei der Projektrealisierung ein hohes Klimaschutzniveau zu erreichen. Gegebenenfalls erübrigen sich aufwändige Bilanzierungen von Treibhausgasemissionen für jede technische Variante einzelner Baumaßnahmen, bei denen in der Praxis regelmäßig so geringe Abweichungen festzustellen sind, dass sie bei der Variantenprüfung nicht ausschlaggebend sein können.

Die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht setzt insofern voraus, dass die einschlägigen technischen Regelwerke und Fachstandards die Anforderungen an Qualität, Dauerhaftigkeit und Emissionsminderung in hinreichendem Maße abbilden. Soweit dies nicht der Fall ist, bleibt es bei der Anwendung von Absatz 1.

#### **Zu Buchstabe b (Absätze 3 und 4)**

Hier handelt es sich um Folgeänderungen der Einfügung des Absatz 2.

#### **Zu Nummer 3 (§ 16 Absatz 3)**

§ 16 Absatz 3 enthält eine Übergangsvorschrift zu § 13 Absatz 2. Sie ermöglicht es Trägern öffentlicher Aufgaben, bei vor dem Inkrafttreten begonnenen oder beantragten Planungen und Entscheidungen auf die Anwendung des neuen Absatzes zu verzichten. Damit wird dem Vertrauensschutz Rechnung getragen. Gleichzeitig bleibt es den Trägern öffentlicher Aufgaben unbenommen, § 13 Absatz 2 auch in diesen Fällen anzuwenden, sofern dies sachgerecht erscheint.

## **Zu Artikel 13 (Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)**

### **Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsüberschrift infolge der Einfügung der neuen § 14e und § 14f UVPG.

## **Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1 Satz 1 UVPG)**

Redaktionelle Anpassung infolge der Einführung der neuen § 14e und § 14f UVPG.

## **Zu Nummer 3 (§ 14a UVPG)**

Mit der Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in § 14a UVPG sowie der Änderung der schienenbezogenen Nummern in Anlage 1 UVPG soll der beschleunigte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gefördert und damit die angestrebte Stärkung des Verkehrsträgers Schiene unterstützt werden. Maßgebliches Ziel dieses Vorschlags ist es, die UVP-pflichtigen und vorprüfungspflichtigen Eisenbahnbahnvorhaben auf das europarechtlich durch die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) erforderliche Maß zu begrenzen. So sollen europarechtlich nicht geforderte Prüfungen nach dem UVPG vermieden und dadurch Genehmigungsverfahren schneller durchgeführt werden können. Aufgrund der UVP-Richtlinie müssen der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken (Anhang I Nr. 7 Buchstabe a), der Bau von Eisenbahnstrecken sowie von intermodalen Umschlaganlagen und Terminals (Anhang II Nr. 10 Buchstabe c) sowie Bahnstromfernleitungen in Form von Freileitungen (Anhang II Nr. 3 Buchstabe b) von der nationalen Umsetzung erfasst werden. Die Änderungen streichen daher Tatbestände, die sich auf „sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen“ beziehen. Umweltstandards werden durch die vorgeschlagenen Änderungen nicht abgesenkt, da mit dem Regelungsvorschlag insbesondere solche Vorhaben aus dem Anwendungsbereich des UVPG ausgenommen werden, die ohnehin im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht durch Vorprüfung regelmäßig nicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung führen. Zudem werden materiellrechtliche Umweltstandards nicht angetastet. Neben der Reduktion der Vorprüfungstatbestände soll die Vereinfachung der komplexen Regelungsstruktur der Nummern 14.7, 14.8 und 19.13 der Anlage 1 sowie der §§ 14a und 9 UVPG zu Verfahrensbeschleunigung und Rechtssicherheit beitragen.

### **Zu Absatz 1**

14a Absatz 1 UVPG stellt bestimmte Einzelvorhaben von der Umweltverträglichkeitsprüfung frei. Anders als bisher wird hier nicht mehr zwischen Neu- und Änderungsvorhaben differenziert, unabhängig von der Frage, ob sich ein Vorhaben fach(planungs-)rechtlich als Neu- oder Änderungsvorhaben qualifizieren lässt, stellt § 14a Absatz 1 UVPG bestimmte Vorhaben von der Umweltverträglichkeitsprüfung frei.

Da durch die Änderungen der Anlage 1 im Bereich der primären Eisenbahntatbestände nur noch Schienenwege, intermodale Umschlaganlagen und Terminals sowie Bahnstromfernleitungen, nicht mehr, aber sonstige Eisenbahnbetriebsanlagen erfasst sind, kann auch nur noch der Bau und die Änderung dieser Anlagentypen Feststellungen der UVP-Pflicht auslösen. Die Änderung des § 14a UVPG streicht daher die Tatbestände, die sich unzweifelhaft auf Vorhaben in Sinne von sonstigen Eisenbahnbetriebsanlagen beziehen. Dies gilt für den barrierefreien Umbau oder die Erhöhung oder Verlängerung eines Bahnsteiges, die technische Sicherung eines Eisenbahnübergangs die Erneuerung und Änderung eines Durchlasses, die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung sowie die Hang- und Felssicherung. Da diese nicht als Änderung eines Schienenweges zu qualifizieren sind, bedarf es zukünftig keiner Regelung mehr. Sie sind weder unbedingt UVP- noch vorprüfungspflichtig.

Neu hinzu gekommen in der Aufzählung in Absatz 1 sind solche Vorhaben, die Einzelmaßnahmen bezüglich eines Schienenweges darstellen können, jedoch von Vorneherein keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen sollen, da deren Vorprüfungen typischerweise keine UVP-Pflicht auslösen. Diese Vorhaben liegen auf oder unmittelbar an bereits bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen, führen über industriell oder stark anthropogen geprägtes Gelände, führen zu verringerten anlagebedingten

Inanspruchnahmen und gehen mit räumlich begrenzten Baumaßnahmen einher. Umweltrechtliche Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes, Wasserhaushaltsgesetzes oder Bundes-Immissionsschutzgesetz sind weiterhin einzuhalten. Solche Vorhaben werden nunmehr von den Vorprüfungen ausgenommen, um damit die gewünschte Beschleunigung zu erreichen. Dies gilt für

- die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
- die Herstellung von Gleisanschlüssen, Zuführungs- und Industriestammgleisen
- die Errichtung von Lärmschutzwänden im Rahmen der Lärmsanierung
- die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen
- den Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleislageänderungen
- die Änderung der unter § 14a Absatz 1 Nummer 1 bis 8 genannten Anlagen und Anlagenbestandteile; Die Änderung schließt den Rückbau mit ein, im Falle des Rückbaus von Weichen ist auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse von der Freistellung umfasst.
- die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage bis weniger als 5.000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Anlage

Absatz 1 Nummer 2 schafft eine Erleichterung bei der Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken, indem Elektrifizierungen bestehender Bahnstrecken mit einer maximalen Länge von 60km generell aus der UVP-Pflicht genommen werden. Angesichts der geringen Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung stellt dies eine sachgerechte Erleichterung der Anforderungen nach dem Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung dar. Die Änderung trägt dem Ausbau einer nachhaltigen Mobilität auf der Schiene Rechnung, welcher angesichts der zu erreichenden Klimaziele unumgänglich ist.

Hintergrund für die Anpassung der Kilometergrenze ist die Feststellung, dass die 2020 vom Gesetzgeber mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz beschlossenen Erleichterungen bei der Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken mangels einschlägiger Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge von weniger als 15 Kilometern mangels Anwendungsfällen leer lief.

Tatsächlich gehen auch kleinräumige Elektrifizierungsvorhaben, die überwiegend in Form von Lückenschlüssen oder an Stichstrecken durchgeführt werden, regelmäßig über die Länge von 15 km hinaus. Die Anhebung der Begrenzung auf 60 km trägt diesem Umstand Rechnung. So weisen die einschlägigen Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Elektrische Güterbahn und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) derzeit allein 15 Vorhaben mit einer Länge von über 15 bis 60 km aus. Im Hinblick auf die Umsetzung des Deutschlandtaktes wird das GVFG-Programm stetig ergänzt, weshalb davon auszugehen ist, dass die Regelung perspektivisch ebenfalls zur Anwendung kommen wird.

Die vollständige Herausnahme dieser Vorhaben aus der UVP-Pflicht widerspricht nicht den Vorgaben der UVP-Richtlinie. Diese räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung der UVP-Pflicht gemäß Artikel 4 Absatz 2, Absatz 3 i. V. m. Anhang III der UVP-Richtlinie für Projekte des Anhangs II die Möglichkeit ein, bestimmte Projekte mittels Schwellenwerten von der UVP-Pflicht auszunehmen. Die vorgenommene Anpassung stellt eine angemessene Privilegierung räumlich begrenzter Elektrifizierungsvorhaben dar. Zwar

verstärkt die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auch in Abhängigkeit vom Streckenstandort im Hinblick auf Vögel das Kollisionsrisiko. Diesem Risiko wird jedoch aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben Rechnung getragen. Im Übrigen sind die Umweltauswirkungen einer nachträglichen Elektrifizierung als gering einzustufen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die damit verbundene Flächeninanspruchnahme sowie baubedingte Lärmemissionen. Die Herausnahme aus der UVP-Pflicht für Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge bis zu 60km erscheint deshalb sachgerecht.

## **Zu Absatz 2**

Absatz 2 Nummer 1 ist eine Folgeanpassung zu Absatz 1 Nummer 2, indem er für Elektrifizierungsvorhaben mit einer Länge von mehr als 60 km eine standortbezogene Vorprüfung vorgeschrieben wird.

In Absatz 2 Nummer 2 ist eine Folgeanpassung zu Absatz 1 Nr. 10, indem für entsprechende Vorhaben ab einer Flächeninanspruchnahme der Anlage ab 5000 qm oder einer entsprechenden Flächenreduktion eine standortbezogene Vorprüfung vorgeschrieben wird.

Absatz 2 Nummer 3 orientiert sich an den Erleichterungen für die Oberleitungen, deren Übertragbarkeit aus fachlicher Sicht auf die Änderung und Erweiterungen von Bahnstromfernleitungen gerechtfertigt ist.

## **Zu Absatz 3**

§ 14a Absatz 3 UVPG kann entfallen, da über die Anwendung der allgemeinen Vorschrift des § 9 UVPG es zum gleichen Ergebnis, nämlich einer allgemeinen Vorprüfung kommt.

## **Zu Nummer 4 (§ 14e UVPG)**

### **Zu Absatz 1**

Mit § 14e UVPG wird Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), geändert durch Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014, für Verkehrsinfrastrukturvorhaben, unter Beachtung des Leitfadens zur Anwendung der Ausnahmen der UVP-Richtlinie – Artikel 1 Absatz 3, Artikel 2 Absätze 4 und 5 (2019/C386/05), in nationales Recht umgesetzt.

Ein Ausnahmefall liegt nur dann vor, wenn ein Vorhaben von so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit ist, dass eine Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit gefährdet. Es sind Umstände erforderlich, aufgrund derer die Einhaltung aller Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung unmöglich oder nicht praktikabel sind und die Durchführung einer Umweltprüfung sich deshalb negativ auf die Verwirklichung des Zwecks des Vorhabens auswirken würden. Mithin muss das geplante Vorhaben so dringlich sein, dass es das Unterbleiben einer Umweltprüfung zu rechtfertigen vermag.

### **Zu Absatz 2**

Das Bundesministerium für Verkehr oder die von ihm benannte Stelle muss im Rahmen der Ausnahmeentscheidung nach Absatz 1 erwägen, ob eine andere Art der Umweltprüfung vorgenommen werden kann. Zur Erreichung der Ziele des Gesetzes ist die Verwirklichung

der Grundsätze der Umweltprüfungen nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Beurteilung, ob und wie eine andere Form der Umweltprüfung geeignet ist, sicherzustellen. Zu diesen Grundsätzen gehören die Bewertung erheblicher Umweltauswirkungen bei Zulassungen von Vorhaben zur Umweltvorsorge unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

### **Zu Absatz 3**

In den Fällen, in denen eine andere Form der Umweltprüfung möglich ist und als geeignet erachtet wird, müssen der betroffenen Öffentlichkeit die dabei gewonnenen Umweltinformationen zugänglich gemacht werden. Derartige Prüfungen können unterschiedlich ausgestaltet sein.

Ferner ist die betroffene Öffentlichkeit über die Entscheidung, die die Ausnahme gewährt, sowie über die Gründe für die Gewährung in Kenntnis zu setzen.

### **Zu Absatz 4**

Wird von der Ausnahmeregelung nach Absatz 1 Gebrauch gemacht, ist die Europäische Kommission vor Erteilung der Genehmigung des Vorhabens vom zuständigen Bundesministerium darüber zu unterrichten. Die Gründe für die Gewährung dieser Ausnahme sowie gegebenenfalls die Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden, sind der Kommission ebenfalls zu übermitteln. Trifft die andere Stelle nach Absatz 1 die Entscheidung, hat sie sich vorab mit dem Bundesministerium über das Verfahren abzustimmen. Es ist sicherzustellen, dass die Entscheidung der anderen Stelle nicht vor Unterrichtung der Kommission erfolgt.

### **Zu Nummer 5 (§ 14f UVPG)**

Mit § 14f UVPG wird eine Spezialregelung zu §§ 7 und 9 UVPG zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren für Maßnahmen geschaffen, die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes erforderlich sind und als Neu- oder Änderungsvorhaben von den Nummern 13.8, 13.18 der Anlage 1 zum UVPG erfasst werden.

Der neue § 14f UVPG regelt eine Ausnahme von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 7, 9 i. V. m. der Anlage 1 für Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) (insbesondere §§ 34, 67, 68 WHG) oder des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) (§§ 12 Absatz 2 S. 1 Nummer 2 und 3, 14 WaStrG), soweit diese der Erreichung der Ziele der Richtlinie 2000/60/EG dienen. Dies gilt, soweit die Maßnahme in einem Maßnahmenprogramm nach § 82 WHG enthalten ist und dieses Programm einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) nach der Richtlinie 2001/42/EG unterzogen wurde. Sie beschränkt sich auf solche Maßnahmen, für die nach Anlage 1 Nummer 13.8 und 13.18 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Durchführung einer allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung erforderlich ist. Andere naturschutzfachliche Prüfungen sind weiterhin durchzuführen.

Diese Regelung dient somit der Beschleunigung des Gewässerausbau und ermöglicht es Deutschland, die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WR-Richtlinie) schneller zu erreichen.

Mit der WR-Richtlinie hat die Europäische Union bereits im Jahr 2000 die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die bis 2015 (mit Verlängerungen bis 2021 und 2027) zu einem guten Zustand bzw. Potential der Fließgewässer, Seen, Übergangs- und Küstengewässer in ökologischer und chemischer Hinsicht sowie des Grundwassers in mengenmäßiger und chemischer Hinsicht führen. Derzeit erreichen nur ca. 9 % der Oberflächengewässer einen sehr guten oder guten ökologischen Zustand bzw. Potenzial. Mit den geplanten Maßnahmen bis 2027 könnten 18 % der Gewässer die Ziele der WR-

Richtlinie erreichen. Kein Oberflächengewässer in Deutschland erreicht bisher den guten chemischen Zustand. Beim Grundwasser erreichen immerhin 67 % der Wasserkörper einen guten chemischen Zustand, ein guter mengenmäßiger Zustand liegt bei 95 % aller Grundwasserkörper vor.

Die für die Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen sind Bestandteil des SUP-pflichtigen Maßnahmenprogramms nach § 82 WHG.

Das Ergebnis einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) eines Maßnahmenprogramms ist in der Regel positiv. Den zum Teil sehr großräumig positiven Wirkungen stehen in der Regel sehr lokal begrenzte, zum Teil auch zeitlich begrenzte Konfliktpotenziale gegenüber, die durch die Umsetzung der Maßnahmenprogramme ausgelöst werden. Dieses Ergebnis lässt sich regelmäßig auch auf die Projektebene übertragen. Im Zuge der Maßnahmenumsetzung werden die Möglichkeiten zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen genutzt.

Absatz 2 enthält eine Übergangsregelung für Zulassungsverfahren, die vor dem Inkrafttreten der Regelung begonnen wurden. Ziel ist es, Vorhabenträgern die Möglichkeit zu eröffnen, die neue Ausnahme von der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Absatz 1 auch auf bereits laufende Verfahren anzuwenden. Die Regelung des § 14f UVPG findet nur dann Anwendung, wenn der Vorhabenträger dies bis zum Ablauf des jeweiligen Bewirtschaftungszeitraums bei der zuständigen Behörde aktiv anzeigt. Die Regelung gilt für das gesamte Zulassungsverfahren, unabhängig davon, ob es innerhalb des Bewirtschaftungszeitraums abgeschlossen wird. Weiter gilt die Regelung auch für solche Maßnahmen, die in der Aktualisierung des Maßnahmenprogramms für den Bewirtschaftungszeitraum 2028 bis 2033 weitergeführt werden.

#### **Zu Nummer 6 (§ 21 Absatz 3 UVPG)**

§ 21 Absatz 3 UVPG sieht vor, dass bei Vorhaben, für die eine UVP-Pflicht besteht und für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, eine längere Äußerungsfrist festgelegt werden kann. Diese Regelung wird gestrichen, da sie über eine 1:1 Umsetzung der UVP-Richtlinie hinausgeht und vom Verfahrensrecht nach § 18 Absatz 1 Satz 3 UVPG i. V. m. § 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG abweicht. Die UVP-Richtlinie enthält keine konkreten Vorgaben für die Äußerungsfristen und sieht auch nicht die Möglichkeit, der Verlängerung der Frist für bestimmte Vorhaben vor. Zudem bereitet es Schwierigkeiten, die Erheblichkeitsschwelle im Einzelfall zu bestimmen, zumal der Gesetzgeber die Fristenregelung in § 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG, die nach wie vor anzuwenden ist, ohnehin für Großvorhaben konzipiert hat. Die Verfahrensregelungen werden nunmehr vereinheitlicht.

#### **Zu Nummer 7 (§ 47 UVPG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 1)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 4 Nummer 16 und zu Artikeln 14 und 15, wonach bei Bundesfernstraßen das förmliche Linienbestimmungsverfahren entfällt. Damit entfällt auch das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 4)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 4 Nummer 7 (Neufassung § 16 FStrG).

### **Zu Nummer 8 (§ 58 UVPG)**

Die bisherige Fassung des § 58 Absatz 5 Satz 1 UVPG bestimmt die Zuständigkeit für die Beteiligung an grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) bei ausländischen Vorhaben anhand der Behörde, die für ein gleichartiges Vorhaben im Inland zuständig wäre. Diese Regelung orientiert sich primär an fachrechtlichen Zuständigkeiten und vernachlässigt die umweltfachliche Relevanz des Vorhabens für Deutschland.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird diese Regelung durch eine umweltbezogene Zuständigkeitsdefinition ersetzt, die sich an der tatsächlichen umweltbezogenen Betroffenheit orientiert. Damit wird die umweltfachliche Expertise gestärkt und die Effektivität der grenzüberschreitenden UVP bei ausländischen Vorhaben verbessert.

Die UVP ist ein verfahrensrechtliches Instrument zur frühzeitigen Erkennung, Bewertung und Berücksichtigung erheblicher Umweltauswirkungen. Bei grenzüberschreitenden Vorhaben steht nicht die Genehmigungsfähigkeit des ausländischen Vorhabens im Vordergrund, sondern die Bewertung seiner Auswirkungen auf die Umwelt im betroffenen Staat – hier Deutschland. Die fachrechtlich zuständige Behörde für ein hypothetisches gleichartiges inländisches Vorhaben ist jedoch nicht zwangsläufig diejenige, die über die notwendige umweltfachliche Expertise verfügt, um die grenzüberschreitenden Auswirkungen sachgerecht zu bewerten.

Die vorgeschlagene Änderung verlagert die Zuständigkeit auf diejenige Umweltbehörde, die nach Maßgabe der Umweltauswirkungen fachlich berührt ist. Dies entspricht dem Grundgedanken der Espoo-Konvention sowie der UVP-Richtlinie (Richtlinie 2011/92/EU i. d. F. der Richtlinie 2014/52/EU), die eine effektive Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und Behörden sicherstellen wollen. Eine umweltfachlich ausgerichtete Zuständigkeit gewährleistet eine sachgerechte Bewertung der Umweltauswirkungen.

Darüber hinaus trägt die vorgeschlagene Änderung wesentlich zum Bürokratieabbau und zur Verfahrensvereinfachung bei. Die Festlegung einer klaren umweltfachlichen Zuständigkeit vermeidet Abstimmungsprozesse zwischen fachlich nicht einschlägigen Behörden und reduziert den Koordinationsaufwand erheblich. In der Praxis zeigt sich regelmäßig, dass die fachlich betroffenen Umweltbehörden die inhaltliche Bewertung übernehmen, wenn grenzüberschreitende UVP-Verfahren Umweltbelange in Deutschland berühren – während die nach bisheriger Regelung zuständige Behörde für ein gleichartiges inländisches Vorhaben regelmäßig lediglich koordinierend tätig ist. Die vorgeschlagene Änderung formalisiert diese gelebte Praxis und schafft eine klare, rechtssichere Grundlage für effizientes Verwaltungshandeln. Die Konzentration auf eine fachlich geeignete Umweltbehörde als federführende Stelle führt zu schlankeren Verfahren, kürzeren Bearbeitungszeiten und einer besseren Ressourcennutzung innerhalb der Verwaltung. Dies entspricht dem Ziel einer modernen, effektiven und zielgerichteten Umweltverwaltung.

### **Zu Nummer 9 (§ 74 Absatz 14 UVPG)**

Über Nummer 9 wird in § 74 Absatz 14 eine Übergangsregelung einführt, die der Umstellung des Verwaltungsvollzugs Rechnung trägt und sicherstellt, dass laufende Vorhaben nicht belastet werden.

### **Zu Nummer 10**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBI. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

## **Zu Nummer 11 (Anlage 1)**

### **Zu Buchstabe a (Nummer 13.18)**

Nummer 13.18 wird insoweit angepasst, dass der Zusatz „oder des Bundeswasserstraßengesetzes“ ergänzt wird. Hintergrund ist die seit 2010 bestehende hoheitliche Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für die die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen an Bundeswasserstraßen sowie die seit Juni 2021 bestehende hoheitliche Zuständigkeit für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an den Binnenwasserstraßen des Bundes, soweit dieser erforderlich ist, um die Ziele der WR-Richtlinie zu erreichen. Diese Zuständigkeiten sind im Bundeswasserstraßengesetz geregelt.

### **Zu Buchstabe b und c (Nummern 14.7 und 14.8)**

Allgemeine Erläuterungen: Die komplexen, aufeinander bezugnehmenden Ordnungsnummern Bau eines Schienenweges (14.7), Bau eines Gleisanschlusses (14.8.1), Bau eines Zuführungs- und Industriestammgleises (14.8.2), Bau einer sonstigen Betriebsanlage, insbesondere intermodale Umschlaganlage oder Terminal (14.8.3) sowie Bau einer Bahnstromfernleitung (19.13) werden in der bisherigen Form aufgegeben.

Nummer 14.7 der Anlage 1 wird auf die Formulierung „Bau eines Schienenweges“ begrenzt. Nummer 14.7 behält den Begriff des Schienenweges bei und übernimmt die europarechtlich dargestellte Differenzierung zwischen Eisenbahnfernverkehrsstrecke und (sonstiger) Eisenbahnstrecke nicht. Hintergrund hierfür ist, dass es diese Differenzierung im nationalen Recht nicht gibt und deshalb ein klarer Anknüpfungspunkt in der Praxis fehlen würde. Die Überlegung, ob ein Vorhaben eine Fernverkehrs- oder eine (sonstige) Eisenbahnstrecke betrifft, erhöht den Prüfaufwand und führt zu Auslegungsproblemen, anstatt die gewünschte Vereinfachung herbeizuführen. Die in der aktuell gültigen Fassung der Nummer 14.7 enthaltene Formulierung „mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenweges“ entfällt aus Gründen der Systematik. Für die von Nummer 14.7 erfassten Vorhaben wird eine unbedingte UVP-Pflicht angeordnet, die sich ohnehin auf das Vorhaben in seinem gesamten Umfang bezieht. Insofern bedarf es keiner gesonderten Aufzählung der oben genannten dazugehörigen Betriebsanlagen und Bahnstromfernleitung. Aus Gründen der Vereinfachung und Systematisierung der Anlage 1 wird entsprechend eine Streichung vorgenommen. Nicht alle Anlagen, die der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung unterliegen, fallen unter den Begriff des Schienenweges. Nicht zum Schienenweg gehören beispielsweise Bahnhöfe und Bahnsteige, Bahnstromfernleitungen sowie zur Abstellung von Zügen verwendete Gleise. Oberleitungsanlagen sowie Lärmschutzwände werden jedoch dem Schienenweg zugerechnet (siehe insoweit § 14a UVPG).

In Nummer 14.8 wird in europarechtskonformer Umsetzung der UVP-Richtlinie der Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen einer Vorprüfungspflicht unterstellt. Bloße Gleisanschlüsse sowie Zuführungs- und Industriestammgleise stellen keine Streckenbauvorhaben i. S. v. Anhang I oder II der UVP-Richtlinie dar und werden deshalb aus der Anlage 1 herausgenommen. Demnach entfällt die derzeit bestehende Untergliederung der Nummer 14.8. Sollte der Bau oder die Änderung eines Gleisanschlusses, eines Zuführungs- oder Industriestammgleises zu einer Änderung des Schienenweges führen oder damit einhergehen, so ordnet § 14a Absatz 1 UVPG an, dass es abweichend von § 9 UVPG keiner Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung für diese Einzelmaßnahme bedarf.

Bei der Ausgestaltung der Nummer 14.8 wurde die Differenzierung zwischen der standortbezogenen und der allgemeinen Vorprüfungspflicht gestrichen und der Prüfwert auf

1 ha oder mehr angehoben. Die europarechtlichen Vorgaben sehen sowohl für Eisenbahnstrecken als auch für den Bau von intermodalen Umschlaganlagen oder Terminals eine Prüfung gem. Artikel 4 Absatz 2 der UVP-Richtlinie vor, also Einzelfalluntersuchungen und/oder festzulegende Schwellenwerte bzw. Kriterien für die UVP-Pflicht. In Auslegung dieser europarechtlichen Vorgaben ergibt sich, dass mit dem Bau von intermodalen Umschlaganlagen und Terminals keine „Kleinstanlagen“ gemeint sein können. Vielmehr stellt die UVP-Richtlinie diese Anlagen einer gesamten Eisenbahnstrecke gleich, sodass die Umweltauswirkungen auch vergleichbar sein müssen, um eine Vorprüfungspflicht auszulösen. Dies rechtfertigt die Anhebung des Prüfwertes. Die Abschaffung der Prüfwerte für die standortbezogene Vorprüfung begründet sich auch dadurch, dass diese für die „sonstigen Betriebsanlagen“ von Bedeutung waren, diese Kategorie jedoch nicht mehr in der Anlage 1 enthalten ist.

#### **Zu Buchstabe d (Nummer 19.13)**

Nummer 19.13 wird insoweit angepasst, dass der Zusatz „soweit nicht von Nummer 14.7 erfasst“ entfällt. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung, die aus der Änderung der Nummer 14.7 folgt. Nummer 19.13 kommt dann zur Anwendung, wenn die Bahnstromfernleitung das maßgebliche bzw. auslösende Vorhaben ist. Ist die Bahnstromfernleitung Teil eines Vorhabens nach Nummer 14.7, ist sie von der dort angeordneten unbedingten UVP-Pflicht umfasst. Zudem führen Bahnstromfernleitungen immer und nur 110 kV, sodass die Spanne zu 220 kV entfällt. Schließlich wird der Bezug zum Betrieb der Bahnstromfernleitung gestrichen aus Gründen der Harmonisierung mit dem Trägerverfahren. Bau- und Änderung von Bahnstromfernleitungen bedürfen einer fachplanungsrechtlichen Zulassung gemäß § 18 Absatz 1 AEG. Ein Verfahren für die Betriebszulassung besteht nicht. Dennoch werden betriebliche Auswirkungen im Zulassungsverfahren und der UVP betrachtet die Standardabsenkung erfolgt daher nicht. Darüber hinaus wird die Regelung von § 14a Absatz 2 Nummer 3 abgebildet.

#### **Zu Artikel 14 (Änderung des Raumordnungsgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 16 ROG)**

Durch die Neuregelung in § 16 Absatz 2 ROG wird sichergestellt, dass für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße und für Schienenwege des Bundes keine Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, insbesondere dass die Länder keine abweichenden Regelungen treffen können.

#### **Zu Nummer 2 (§ 27 ROG)**

In § 27 Absatz 4 wird eine Übergangsregelung einführt, die der Umstellung des Raumordnungsgesetzes Rechnung trägt und sicherstellt, dass laufende Raumordnungsvorhaben nicht belastet werden.

#### **Zu Artikel 15 (Änderung der Raumordnungsverordnung)**

Durch die Streichung von § 1 Satz 1 Nummern 8, 9 und 11 der Raumordnungsverordnung wird sichergestellt, dass für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße und für Schienenwege des Bundes keine Raumverträglichkeitsprüfung durchführen ist. Siehe hierzu auch die Änderung zum Raumordnungsgesetz.

## **Zu Artikel 16 (Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 3 UmwRG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absätze 1 und 2)**

Die Regelung in § 3 Absatz 1 Satz 1 UmwRG befristet die Dauer der Anerkennung einer Vereinigung nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) auf den Zeitraum von 5 Jahren bis zum jeweiligen Jahresende. Eine Befristung ermöglicht die regelmäßige Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung – insbesondere Gemeinnützigkeit, Umweltbezug und tatsächliche Aktivität – weiterhin erfüllt sind. Vereinigungen, die nach der Anerkennung nicht mehr aktiv sind oder ihren thematischen Fokus verändert haben, sollen so aus dem Kreis der klagebefugten Organisationen ausscheiden. Die Liste der anerkannten Verbände bleibt damit aktuell und übersichtlich. Die regelmäßige Überprüfung fördert die kontinuierliche Weiterentwicklung der Verbände und stärkt deren fachliche und organisatorische Qualität.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 4)**

Die Regelung in § 3 Absatz 4 UmwRG hat zum Ziel, Transparenz und Öffentlichkeit hinsichtlich der Anerkennung einer Vereinigung nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz herbeizuführen. Die Veröffentlichung des Anerkennungsbescheides oder seines Inhaltes muss mindestens den anerkannten sachlichen und räumlichen Aufgabenbereich der Vereinigung beinhalten. Zudem sind der aktuelle Stand der Anerkennungen, Widerrufe und Verfristungen übersichtlich - etwa in durchsuchbarer Listenform - durch die anerkennende Stelle im Internet zu veröffentlichen. Auf diese Weise ist für die Zulassungsbehörden mit angemessenem Aufwand erkennbar, welche Vereinigung (noch) wirksam anerkannt ist.

### **Zu Nummer 2 (§ 5 UmwRG)**

Der Missbrauchstatbestand in § 5 UmwRG wird um eine neue Nummer 2 ergänzt. Diese legt fest, dass missbräuchliches Verhalten auch darin besteht, dass im Fall einer ordnungsgemäß erfolgten Beteiligung im vorangegangenen behördlichen Verwaltungsverfahren Einwendungen erstmalig im Rechtsbehelfsverfahren erhoben werden, obwohl dies bereits im behördlichen Verfahren möglich gewesen wäre.

### **Zu Nummer 3 (§ 7a UmwRG)**

Absatz 1 des neu eingefügten § 7a UmwRG führt zum Wegfall der aufschiebenden Wirkung eines Widerspruches und einer Anfechtungsklage, der von einer anerkannten Vereinigung erhoben wurde. Nummer 2 ersetzt den allgemeinen verwaltungsgerichtlichen Amtsermittlungsgrundsatz durch den Beibringungsgrundsatz. Danach finden nur die von den anerkannten Vereinigungen vorgebrachten Tatsachen und Beweismittel Berücksichtigung.

### **Zu Nummer 4 (§ 8 UmwRG)**

### **Zu Absatz 6**

Es wird mit Absatz 6 eine Übergangsvorschrift für die neu eingeführte Befristung der Anerkennung von Umweltvereinigungen zur Einlegung von Rechtsbehelfen nach § 3 UmwRG aufgenommen. Für Anträge, die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes gestellt wurden, gelten damit die Regelungen des § 3 UmwRG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das zuletzt durch Artikel 14b des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 405) geändert worden ist, fort. Damit wird sichergestellt, dass für bereits eingereichte Anträge die bisherige Rechtslage gilt und keine rückwirkenden Änderungen erfolgen. Dies dient der Rechtssicherheit und dem Vertrauensschutz der Antragsteller.

## **Zu Absatz 7**

Mit der Regelung in Absatz 7 wird festgelegt, dass auch die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes unbefristet erteilten Anerkennungen ab dem Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes für die Dauer von fünf Jahren bis zum jeweiligen Jahresende befristet fortgelten. Damit erfolgt überleitend ein Gleichklang der vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes unbefristet erteilten Anerkennungen mit den nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beantragten und befristet erteilten Anerkennungen. Ergänzend hierzu wird zugleich klargestellt, dass auch für die übergeleiteten unbefristet erteilten Anerkennungen eine erneute Antragstellung nach dem Fristablauf erforderlich ist. Die Befristung bisher unbefristet erteilter Anerkennungen gewährleistet eine regelmäßige Überprüfung der Voraussetzungen. Dies trägt zur Qualitätssicherung und zur Anpassung an geänderte rechtliche und fachliche Anforderungen bei. Die Übergangsregelung vermeidet eine sofortige Ungültigkeit bestehender Anerkennungen und ermöglicht eine geordnete Umstellung.

## **Zu Absatz 8**

In Absatz 8 wird im Hinblick auf die vorgeschriebene Veröffentlichung der Anerkennungsentscheidungen geregelt, dass auch die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erteilten Anerkennungsentscheidungen mit den entsprechenden Angaben zu veröffentlichen sind. Damit wird sichergestellt, dass sämtliche erteilte Anerkennungsentscheidungen, und nicht nur diejenigen, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes getroffen wurden, mit den entsprechenden Angaben zu veröffentlichen sind. Die Veröffentlichungspflicht wird auch auf bereits bestandskräftige Anerkennungen erstreckt, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit für die Öffentlichkeit und die Fachbehörden zu gewährleisten. Dies dient der Gleichbehandlung und verbessert die Informationslage über bestehende Anerkennungen.

## **Zu Absatz 9**

Der neue Absatz 9 stellt klar, dass die in § 7a dieses Gesetzes neu geregelten Verfahrensbestimmungen nur für solche Rechtsbehelfe gelten, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingelegt wurden. Für Rechtsbehelfe, die bereits vor dem Inkrafttreten von § 7a dieses Gesetzes eingelegt wurden, gelten damit die allgemeinen Bestimmungen über die Einlegung von Rechtsbehelfen fort. Entsprechendes gilt für den für Vereinigungen mit § 7a dieses Gesetzes neu eingefügten Verhandlungsgrundsatz.

## **Zu Artikel 17 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

### **Zu Absatz 1 (Inkrafttreten)**

Artikel 17 sieht das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vor. Ein Inkrafttreten zum Quartalsbeginn wurde aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht gewählt. [Alternativ zum 1. Juli 2026.]

### **Zu Absatz 2 (Außerkrafttreten)**

Die Regelung des § 18e Absatz 1a AEG ist nach dem Beschluss des Bund – Länder Paktes vom 6. November 2023 für die Dauer von 5 Jahren nach Inkrafttreten zu befristen.