

# **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 gesamtsstaatliche Handlungsfähigkeit aus. Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, für die Daseinsvorsorge, die gesellschaftliche Teilhabe, unser sicherheitspolitisches Fundament und damit für die Verteidigungsfähigkeit und den 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. Dies gilt sowohl für die Verkehrs- als auch die Energieinfrastruktur.

Zentrales Ziel des Gesetzes ist es, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich zu steigern. Durch Verfahrenserleichterungen 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 und den Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung dienen und einen Schutzgütervorrang genießen. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Auch wird ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturen bei Planfeststellungsverfahren geschaffen. Dadurch wird die Rechtsanwendung erleichtert. Verfahrensdopplungen im Verkehrsbereich durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung werden gestrafft. Genehmigungsverfahren für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie Kreuzungsmaßnahmen werden vereinfacht.

Die Umsetzung von vielfältigen Vorgaben des Natur- und Umweltschutzes werden in der Praxisanwendung vereinfacht. Für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse wird für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung verankert. Die Umweltverträglichkeitsprüfungs-Pflichten werden für weitere Schienenmaßnahmen vereinfacht. Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglich-

lichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) wird für Einzelfälle von herausragender Bedeutung für Infrastrukturplanungen im Bereich Verkehr, Energie und Verteidigung umgesetzt. Genehmigungsfiktionen und Benehmensherstellungen vereinfachen die Verfahrensabläufe.

## **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 Online-Einreichungen oder digitale Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligungsverfahren.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Autobahn GmbH des Bundes, als Trägerin öffentlicher Aufgaben, wird der Verwaltung zugerechnet (siehe Leitfa-den 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 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.

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 Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Artikel 13 Änderung des Raumordnungsgesetzes
- Artikel 14 Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz
- Artikel 15 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
- Artikel 16 Inkrafttreten

## **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. In § 2a, § 5 Absatz 2 Satz 6 und Absatz 5 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

2. § 11a wird gestrichen.

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

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

4. § 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 nach Maßgabe des § 27a VwVfG bekannt zu geben.“

5. § 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) In Nummer 6 wird die Angabe „3 000 Meter“.“ durch die Angabe „3 000 Meter,“ ersetzt.

eee) Nach Nummer 6 werden die folgende Nummern 7 bis 9 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) Satz 2 wird durch folgenden Satz 2 ersetzt:

„Für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; im Übrigen bleiben landesrechtliche Regelungen unberührt.“ „

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

b) 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. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt nach Maßgabe von § 27a VwVfG öffentlich bekannt zu machen. 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.“

6. § 18a wird durch den folgenden § 18a ersetzt:

#### „§ 18a

#### Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten §§ 27a, 27b, 72 bis 73c 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 § 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes und nach § 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 § 73b 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 dessen Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

7. § 18b wird gestrichen.
8. § 18c wird gestrichen.
9. § 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 2 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 im Sinne des § 73b 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.“

10. § 18e wird wie folgt geändert:

- a) 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.“

- b) 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 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.“

11. § 18f wird durch folgenden neuen § 18f ersetzt:

„§ 18f

Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie

Bei dem Bau oder der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nach § 18 Absatz 1 Satz 1 sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen

für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“

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

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

13. § 20 wird wie folgt geändert:

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

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

1. auf den von der Europäischen Union 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 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

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

b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 73 Absatz 1“ durch „§ 72a Absatz 1“ ersetzt.

c) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

14. § 20a wird wie folgt geändert:

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

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehrs“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

15. In § 21 Absatz 1a wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

16. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- b) Die Absätze 8 und 10 werden gestrichen.
- c) Absatz 11 wird zu Absatz 8.
- d) Absatz 12 wird zu Absatz 9 und durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

„(9) Vor dem [Datum des ersten Tages des fünften auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats] beantragte Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes nach Artikel 16] geltenden Fassung weitergeführt.“

- e) Absatz 13 wird neuer Absatz 10.

17. § 39 wird gestrichen.

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

Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1)	
Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts	
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 – Appenweiler
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 Appenweiler – 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.“

19. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

**„Anlage 3**

**(zu § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“**

b) Die Spalte der Tabelle mit der Überschrift „TEN-V-Kernnetzkorridor“ wird 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 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 3 wird durch den folgenden 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), das durch Artikel 9 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, 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, soweit das Unionsrecht eine Pflicht zur durchgehenden Ausrüstung der Schienenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem vorschreibt.
5. Maßnahmen zur Umsetzung des Transformatorennetzes nach § 53b des Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 2. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 301) geändert worden ist.“
2. In § 3 Absatz 3 wird die jeweils Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt
3. In § 4 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. In § 5 Satz 1 wird die jeweils Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
5. In § 7 wird die jeweils Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
6. In 11 a Absatz 4 Satz 5 und 7 sowie in Absatz 8 wird jeweils die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr und Digitales“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
7. In § 11c Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „dem 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. In § 5 Absatz 1 Satz 3 und § 8 Absatz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. § 12 wird durch den folgenden § 12 ersetzt:

#### „§ 12

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

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

Ein Vorteilsausgleich erfolgt nach Maßgabe von Absatz 1 Satz 2. 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 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. In § 16 Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

5. § 20 wird durch den folgenden § 20 ersetzt:

„§ 20§ 13 Absatz 2 Satz 2 kommt nicht zur Anwendung für Maßnahmen, über die die Beteiligten nach § 1 Absatz 6 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vor dem 1. Januar 2022 eine Vereinbarung getroffen haben. Für Vereinbarungen, die bis zu drei Monate nach ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes in der Fassung vom 31. März 2021.“

## 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 wird wie folgt geändert:

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

„(5) Die Absicht der Einziehung ist drei Monate vorher nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Von einer Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Teilstrecken in den in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht wor-

den sind oder Teilstrecken im Zusammenhang mit Änderungen von unwesentlicher Bedeutung (§ 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes) eingezogen werden sollen. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Rechnungsjahres ausgesprochen und drei Monate vorher angekündigt werden.“

b) In Absatz 6 wird Satz 6 durch den folgenden Satz 6 ersetzt:

„Die Entscheidung ist nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu geben.“

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

„(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange der Menschen mit Behinderungen und der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Der Bau oder Ausbau einer Rastanlage und der Ersatz vorhandener Brückenbauwerke liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Brücken im Zuge von 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 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. In § 5 Absatz 4 Satz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

5. § 5b Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3, § 8 Absatz 3 Satz 3 und 5 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

6. In § 6 wird nach Absatz 4 der folgende neue Absatz 5 angefügt:

„(5) Die Kosten der Vermessung und Abmarkung des nach Absatz 1 übergehenden Grundstücks trägt der neue Träger der Straßenbaulast.“

7. § 9a wird wie folgt geändert:

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

„(1) Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet im Rahmen des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen

Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu einer 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) In Absatz 3 Satz 5 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 8. In § 13b und § 15 Absatz 3 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
- 9. § 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.“

- 10. § 16a Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar bekannt zu geben oder nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen.“

- 11. § 17 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. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen. 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.“

12. § 17a wird durch den folgenden § 17a ersetzt:

#### „§ 17a

#### Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten §§ 27a, 27b, 72 bis 73c. 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 § 73b 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 § 73c Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.“

13. § 17b wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§§ 74, 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt und

b) Absatz 2 bis 4 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 4 ersetzt:

„(2) Die §§ 48 bis 51 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden auf Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde keine Anwendung.

(3) (weggefallen)

(4) Die oberste Landesstraßenbaubehörde stellt den Plan fest, erteilt die Plangenehmigung und trifft die Entscheidung nach § 74b 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.“

14. In § 17b Absatz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
15. § 17c wird gestrichen
16. § 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 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 im Sinne des § 73b 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.“

17. § 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 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 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 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.“

18. § 17g wird gestrichen.
19. § 17i Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

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

1. im Abschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rodby gelegen ist oder
2. in einem Europäischen Verkehrskorridor nach Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679) gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

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

b) In Absatz 2 wird jeweils die Angabe „nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

c) In § 17i Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

20. § 17j Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

21. In § 17j Absatz 3, § 17k, § 22 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 3 sowie § 23a Absatz 1 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

22. In § 18f Absatz 1a wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt

23. § 24 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 17c“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 3“ ersetzt.

b) In Absatz 11 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

c) Absatz 13 wird gestrichen.

d) Die Absätze 14 bis 16 werden durch die folgenden Absätze 14 bis 16 ersetzt:

„(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 1b ist nicht für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren vor dem 1. Januar 2024 eingeleitet worden ist.

(16) Für vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] und bis zum 31.12.2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, soweit das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.

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.”

24. Die Überschrift der Anlage 1 wird durch die folgende Überschrift ersetzt: „Anlage (zu § 17e Absatz 1)“ ersetzt.

25. Die Anlage 2 wird gestrichen.

## Artikel 5

### Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Das Fernstraßenausbaugesetz 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 beigelegt ist.

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

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

1. die Bundesfernstraße in der Anlage in der Spalte „Dringlichkeit“ mit dem Kriterium der Engpassbeseitigung gekennzeichnet ist,

2. der Bau einer Bundesautobahn in der Anlage in der Spalte „Bauziel“ als „Neubau“ festgelegt ist,

3. der Bau einer Bundesstraße in der Anlage in der Spalte „Bauziel“ als vierstreifiger Neubau festgelegt ist.

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

2. In § 4, § 5 Absatz 1 und § 7 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

3. Die Überschrift der Anlage 1 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage

(zu § 1 Absatz 1 Satz 2)

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“

4. Die Anlage 2 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. In § 1 Absatz 7, § 2 Absatz 1 Satz 2 und § 5 Satz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt und in § 5 Satz 3 und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

2. Nach § 8 Absatz 1 Satz 5 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Unterhaltungsmaßnahmen, welche dem vollständigen oder teilweisen Ersatz bundeseigener Schifffahrtsanlagen dienen, die einen kritischen Bauwerkszustand aufweisen und

1. nicht sperrbar sind und deren Versagen oder der Ausfall ihrer Funktion zu einer Sicherheitsgefährdung bis hin zu einer Gefahr für Leib und Leben führen oder
2. deren Versagen oder Ausfall die Verkehrsfunktion von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes mit erheblicher verkehrlicher Relevanz unterbricht oder maßgeblich beeinträchtigt,

liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit.“

3. In § 13 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

4. § 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 zuständigen Landesbehörde und der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn

1. Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern und
2. die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die nach § 14b Absatz 1 Nummer 1 zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist den anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ihr Inhalt ist nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. 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 die folgenden 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.“

5. § 14a wird durch den folgenden § 14a ersetzt:

#### „§ 14a

#### Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten §§ 27a, 27b, 72ff 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) Die Planfeststellungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73b 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 § 73b 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 dessen Ergebnis nicht vorwegnehmen.“

6. § 14b wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§§ 74, 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt und in Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 die Angabe „§ 75 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

b) Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

7. § 14c wird gestrichen.

8. § 14d wird durch den folgenden § 14d ersetzt:

#### „§ 14d

##### Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73b 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.“

9. § 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 anzuge-

ben. 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 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.“

10. § 15 Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Sobald der Plan auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde ausgelegt ist oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

11. § 16 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Absicht, Vorarbeiten im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar bekannt zu geben oder nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen.“

12. § 17 wird gestrichen.

13. § 18 wird wie folgt geändert:

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

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

1. auf den von der Europäischen Union 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 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens 300 000 000 Euro überschreiten.

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

- b) In Absatz 2 wird jeweils die Angabe „nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „nach § 72a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

14. § 18a wird wie folgt geändert:

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

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die nach Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.“

- b) In Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

15. In § 18b wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

16. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1a wird die Angabe „§ 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 73 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 8 eingefügt:

„(8) Die Absätze 1, 3, 5 sowie 6 Satz 2 und 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“

17. In § 27 Absatz 1 und 2 und § 34 Absatz 6 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt und in § 34 Absatz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klima“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.

18. In § 39 Absatz 1 ist die Angabe „§ 75 Absatz 2 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 4 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ zu ersetzen.

19. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) Nach 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 findet nicht statt.“

- b) In Absatz 7 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

20. In § 42 Absatz 4a Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

21. In § 45 Absatz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft“ durch die Angabe „Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat“ ersetzt.
22. In § 46 Satz 1 und 2 und § 51 Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
23. § 56 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen.
  - b) Absatz 9 wird durch die folgenden Absätze 9 und 10 ersetzt:

„(9) Für Kreuzungsvereinbarungen, die bis zu drei Monate nach ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] geschlossen werden, gelten die Vorschriften dieses Gesetzes 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.

(10) Vor dem [einsetzen: Datum des ersten Tages des fünften auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats] beantragte Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes nach Artikel 1] geltenden Fassung weitergeführt.“
24. Anlage 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt: „Anlage 3 (zu § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)“
  - b) Die Spalte der Tabelle mit der Überschrift „TEN-V-Kernnetzkorridor“ wird gestrichen.
25. 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 Satz 1, § 5 Absatz 1 und § 6 wird jeweils die Angabe „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 § 45I wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „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. In § 3a Absatz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. In § 9 Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
3. In § 10 Absatz 3, § 10b Absatz 3 und § 10c wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. § 12 Absatz 3 Satz 2 wird durch den folgenden § 12 Absatz 3 Satz 2 ersetzt:  
„Absatz 2 Satz 2 bis 7 gilt entsprechend.“
5. 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.
6. 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.
7. In § 18a Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
8. § 26a wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.

9. § 27a Absatz 2 Satz 1, § 27d Absatz 1, Absatz 1a, Absatz 1b und 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 und § 30 Absatz 3 Satz 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
10. § 31 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz 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, wobei Organisationen im Sinne von ADR.OR.F.005 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 auch zugelassene Anbieter von Flugverkehrsdiensten sind, 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.
    - cc) In Nummer 12 und 18 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - c) In Absatz 2a wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
11. In § 31a wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
12. § 31b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 1 und 3 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - c) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - d) In Absatz 6 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
13. In § 31c Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
14. § 31d wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 3 und Absatz 4 Satz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
15. In § 31e Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
16. § 31f wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - c) In Absatz 3 Satz 2 und Absatz 3a Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
17. In § 32 Absatz 1 Satz 1, 2 und 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 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
18. § 32a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - c) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

19. In § 32d wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
20. In § 57 Absatz 1 Satz 1, § 57a Absatz 4 Satz 1, § 57c Absatz 1 und 3, § 63 Nummer 1 und 2 und § 70 Absatz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
21. § 73 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Satz 6 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „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. § 15 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Absatz 6 wird der folgende Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Für Vorhaben, die durch Bundesgesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt sind, stehen Ersatzzahlungen nach Absatz 6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Absatz 2 Satz 3 und 4 gleichrangig zur Verfügung. Die Träger dieser Vorhaben können ihre Verpflichtung zur Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch Ersatzzahlung an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine durch dieses zu bestimmende Stelle erfüllen. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt. Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit kann sich bei der Bewirtschaftung der Mittel sowie bei der Ausführung, Unterhaltung und Sicherung von Aufwertungsmaßnahmen Dritter bedienen. Die Höhe der Ersatzzahlung bemisst sich nach der Bundeskompensationsverordnung.“
  - b) In Absatz 7 Satz 1 und Absatz 8 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
2. § 17 wird wie folgt geändert
  - a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Anga-

ben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen oder, soweit eine Ersatzzahlung nach § 15 Absatz 6a vorgesehen ist, Angaben zur Berechnung und Höhe ).“

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 und Höhe einer Ersatzzahlung erforderlich ist.“

b) Nach Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Dies gilt nicht für Ersatzgeldleistungen nach § 15 Absatz 6a.“

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 an die für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständigen Stelle ist das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle.“

d) Nach Absatz 7 Satz 2 wird der folgende Satz 3 angefügt:

„ In den Fällen des § 15 Absatz 6 a stellt die zuständige Behörde lediglich die Leistung der Zahlung fest.“

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

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

3. In § 22 Absatz 5 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. In § 40d Absatz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Ernährung, und Landwirtschaft“ durch die Angabe „Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat“ ersetzt.
5. In § 54 Absatz 9 Satz 1, Satz 2 und Absatz 10b Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

6. Nach § 74 Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

„(7) § 15 und § 17 in der bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 16] geltenden Fassung finden weiterhin Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft,

3. deren Zulassung vor dem ... [einsetzen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 16] bei einer zuständigen Behörde beantragt wurde,
4. deren Anzeige vor dem ... [einsetzen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 16] erfolgt ist oder
5. bei denen die Durchführung durch eine Behörde vor dem ... [einsetzen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 16] begonnen wurde.

Satz 1 gilt entsprechend für Eingriffe, bei denen vor dem ... [einsetzen: Inkrafttreten des Gesetzes nach Artikel 16] 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 Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften eingeleitet wurde oder

c) der UVP-Bericht durch den Vorhabenträger nach § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt wurde.

Abweichend von den Sätzen 1 und 2 kann die Anwendung von § 15 Absätze 6a sowie § 17 in der ab dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] 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. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 72 wird die Angabe „§ 72a Einreichung des Plans“ eingefügt,

b) Nach der Angabe zu § 73 werden die folgenden Angaben eingefügt:

„§ 73a Behördenbeteiligung

§ 73b Erörterungstermin

§ 73c Abschluss des Anhörungsverfahrens und der Behördenbeteiligung

§ 73d Planänderung im Verfahren“.

- c) In der Angabe zu § 74 wird die Angabe „Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung“ durch die Angabe „Planfeststellungsbeschluss“ ersetzt.
- d) Nach der Angabe zu § 74 wird die Angabe „§ 74b Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung“ eingefügt,
- e) Nach der Angabe zu § 75 wird die Angabe „§ 75a Außerkrafttreten des Plans“ eingefügt,
- f) Nach der Angabe zu § 102a wird die Angabe „§ 102b Übergangsvorschrift zu §§ 72 bis 78“ eingefügt.

2. § 27a Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Ist durch Rechtsvorschrift eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung angeordnet, so ist diese dadurch zu bewirken, dass der Inhalt der Bekanntmachung auf einer Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht wird. Zusätzlich erfolgt eine Veröffentlichung im elektronischen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers. Soweit durch Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist, ist für die Einhaltung einer vorgeschriebenen Frist die Veröffentlichung im Internet nach Satz 1 maßgeblich.“

3. § 27b wird wie folgt geändert:

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

„(1) Ist durch Rechtsvorschrift die Auslegung von Dokumenten zur Einsicht angeordnet, so ist sie dadurch zu bewirken, dass die Dokumente auf einer Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht werden. Ist eine Veröffentlichung der auszulegenden Unterlagen im Internet, insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich, wird die angeordnete Auslegung zur Einsicht durch eine andere Zugangsmöglichkeit bewirkt.“

b) Absatz 2 durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) In der Bekanntmachung der Auslegung sind anzugeben

- 1. der Zeitraum der Auslegung,
- 2. die Internetseite, auf der die Veröffentlichung erfolgt, und
- 3. im Fall des Absatzes 1 Satz 2 die Art und der Ort der anderen Zugangsmöglichkeit.“

c) In Absatz 4 wird die Angabe „auszulegenden“ gestrichen.

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

„§ 30

Geheimhaltung

Die Beteiligten haben Anspruch darauf, dass ihre Geheimnisse, insbesondere die zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnisse sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und sonstigen geheimhaltungsbedürftigen Daten, die Teile einer Infrastruktur betreffen, die durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes als Kritische Infrastruktur bestimmt worden sind und nachweislich besonders schutzbedürftig und für die Funktionsfä-

higkeit der Kritischen Infrastruktur maßgeblich sind, von der Behörde nicht unbefugt offenbart werden.“

5. § 72 wird wie folgt geändert:

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

b) Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Mitteilung nach § 17 Absatz 2 Satz 2 und die Aufforderung nach § 17 Absatz 4 Satz 2 sind im Planfeststellungsverfahren öffentlich bekannt zu machen.“

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

#### „§ 72a

##### Einreichung des Plans

(1) Der Träger des Vorhabens hat den vollständigen Plan bei der Planfeststellungsbehörde elektronisch einzureichen. Die Anforderungen an den Geheim- und Sabotageschutz sind zu berücksichtigen.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann festlegen, dass der Plan über eine von ihr oder ihrem Verwaltungsträger zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist und diese Grundlage für die durchzuführende Behördenbeteiligung, das durchzuführende Anhörungsverfahren und die weiteren durchzuführenden Verfahrensschritte zwischen den Beteiligten ist.

(3) Die Planfeststellungsbehörde bestimmt die technischen Anforderungen an den elektronischen Austausch sowie an die Datenplattform.“

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

#### „§ 73

##### Anhörungsverfahren

(1) Die Planfeststellungsbehörde legt den Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang und für die Dauer von einem Monat zur Einsicht aus. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Auslegung an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, wird einer Person, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Auf eine Auslegung kann verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen und die Vereinigungen nach Absatz 3 Satz 5 bekannt sind und ihnen innerhalb einer angemessenen Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan anderweitig elektronisch einzusehen; Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis zu sechs Wochen ab der Auslegung des Plans bei der Planfeststellungsbehörde elektronisch Einwendungen gegen den Plan erheben. Ist die elektronische Erhebung im Einzelfall nicht zumutbar, stellt die Planfeststellungsbehörde auf Verlangen eine andere Weise zur Verfügung. Im Falle des Absatzes 1 Satz 3 bestimmt die Planfeststellungsbehörde die Einwendungsfrist. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die

nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist in der Bekanntmachung nach Absatz 4 oder bei der Information über die Dauer der Einwendungsfrist nach Satz 2 hinzuweisen.

(3) 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 Absatz 2 Satz 1 oder Satz 2 elektronisch Stellungnahmen zu dem Plan abgeben. Absatz 2 Satz 3 und Satz 4 gilt entsprechend.

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

1. dass etwaige Einwendungen von Betroffenen oder Stellungnahmen von Vereinigungen nach Absatz 3 Satz 1 bei der Planfeststellungsbehörde innerhalb der Einwendungsfrist elektronisch vorzubringen sind,
2. dass bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin auch ohne ihn verhandelt werden kann,
3. dass
  - a) die Personen, die Einwendungen erhoben haben, oder die Vereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, von dem Erörterungstermin durch Information auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde benachrichtigt werden können,
  - b) die Zustellung der Entscheidung über die Einwendungen auch durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen kann, und
4. dass während der Dauer der Anhörung einem Beteiligten auf dessen Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit von der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt wird.“
8. Nach § 73 werden die folgenden neuen § 73a bis § 73d eingefügt:

#### „§ 73a

##### Behördenbeteiligung

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

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

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

## § 73b

### Erörterungstermin

(1) Nach Ablauf der Einwendungsfrist kann die Planfeststellungsbehörde einen Erörterungstermin durchführen, sofern sie diesen für erforderlich hält, weil dadurch eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist. Die Anhörungsbehörde schließt die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist ab.

(2) Die Planfeststellungsbehörde macht den Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher öffentlich bekannt und benachrichtigt den Träger des Vorhabens, die Behörden sowie diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, elektronisch über den Erörterungstermin. Die Bekanntmachung über die Durchführung eines Erörterungstermins kann mit der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 4 Satz 1 verbunden werden.

(3) Gegenstand des Erörterungstermins sind die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Absatz 3 sowie die Stellungnahmen der Behörden nach § 73a zu dem Plan. Berechtigt zur Teilnahme am Erörterungstermin sind:

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

Die Planfeststellungsbehörde kann den Kreis der Teilnehmer bestimmen.

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

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

## § 73c

### Planänderung im Verfahren

(1) Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 3 Satz 3 oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, so ist diesen die Änderung elektronisch mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu elektronischen Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. § 73 Absatz 2 Satz 3 und Satz 4 gilt entsprechend.

(2) Wird sich die Änderung voraussichtlich auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirken, gelten §§ 73, 73a entsprechend. Von einer Erörterung oder deren Ersatz durch

digitale Formate im Sinne des § 73b soll abgesehen werden. Wird eine Erörterung oder deren Ersatz durch digitale Formate durchgeführt, ist § 73b entsprechend anzuwenden.“

9. § 74 wird durch die folgenden neuen § 74 bis § 74b ersetzt:

## „§ 74

### Planfeststellungsbeschluss

(1) Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest (Planfeststellungsbeschluss). Die Vorschriften über die Entscheidung und die Anfechtung der Entscheidung im förmlichen Verwaltungsverfahren (§§ 69 Absatz 1 und 70) sind anzuwenden.

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

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

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

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

1. auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird und
2. mit dem Ende der Auslegungsfrist der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt gilt.

.

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

## § 74a

### Plangenehmigung

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

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts 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 1 Satz 1 und Satz 2, Absatz 2 bis 4 und des § 73b entsprechen muss.

(2) Auf die Erteilung einer Plangenehmigung sind die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden. Die Plangenehmigung ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen. Sind außer an den Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, gelten § 74 Absatz 4 Satz 1 bis 3 und Absatz 5 entsprechend.

(3) Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung. Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. § 75 Absatz 4 gilt entsprechend.

(4) Abweichend von Absatz 1 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. Die §§ 73 bis 73b gelten entsprechend mit Ausnahme von § 73 Absatz 2 Satz 3 und 4 sowie Absatz 3 Satz 2. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung.

## § 74b

### Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung

Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung. Diese liegen vor, wenn

1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen,
  2. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind und
  3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss.“
10. § 75 wird durch die folgenden § 75 und § 75a ersetzt:

## „§ 75

### Rechtswirkungen der Planfeststellung

(1) Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

(2) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 bleiben unberührt.

(3) Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach Absatz 2 erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.

(4) Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Werden Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des Satzes 2 notwendig, weil nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so hat die hierdurch entstehenden Kosten der Eigentümer des benachbarten Grundstücks zu tragen, es sei denn, dass die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind; Satz 4 ist nicht anzuwenden.

(5) Anträge, mit denen Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung nach Absatz 4 Satz 2 und 4 geltend gemacht werden, sind an die Planfeststellungsbehörde zu richten. Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.

## § 75a

### Außerkrafttreten des Plans

(1) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft. Dies gilt nicht, wenn der Plan zuvor auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um insgesamt höchstens fünf Jahre verlängert wird.

(2) 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.

(3) Vor der Entscheidung nach Absatz 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 sowie die Anfechtung der Entscheidung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.“

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

#### „§ 102b

#### Übergangsvorschrift zu §§ 72 bis 78

Für vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16 dieses Gesetzes] und bis zum 31.12.2028 eingeleitete Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren kann die Planfeststellungsbehörde für alle oder einzelne Verfahrensschritte das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] geltenden Fassung anwenden. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.“

## Artikel 12<sup>1</sup>

### Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

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

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 14d die folgende Angabe eingefügt:

„§ 14e Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung für Verteidigung sowie für Verkehrs- und Energieinfrastruktur“

2. In § 1 Absatz 2 Satz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

3. In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 6 bis 14b“ durch die Angabe „§§ 6 bis 14e“ ersetzt.

---

<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)

4. § 14a wird durch den 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 nach den Nummern 14.7, 14.8, 14.11 oder 19.13 der Anlage 1 darstellen:

1. die 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. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung oder Stromschiene auf einer Länge bis 60 Kilometer, einschließlich dafür notwendiger Bahnstromschaltanlagen und räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
3. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderliche Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS) einschließlich dafür notwendiger Anpassungen,
4. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
5. die Herstellung von Gleisanschlüssen sowie Zuführungs- und Industriestammgleisen,
6. die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,
7. die Errichtung von Kreuzungsgleisen und Überholgleisen,
8. der Einbau von Weichen und damit zusammenhängende räumlich begrenzte Gleisänderungen,
9. die Änderung der unter Nummer 1 bis 8 genannten Anlagen und Anlagebestandteile, bei Rückbau von Weichen auch die Herstellung erforderlicher Lückenschlüsse,
10. die Erweiterung einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals nach Nummer 14.8 der Anlage 1 mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Anlage mit weniger als 5 000 Quadratmetern oder 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 Umschlaganlage ab 5 000 Quadratmetern oder einer entsprechenden Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Umschlaganlage,

3. die Änderung und Erweiterung einer Bahnstromfernleitung.“
5. Nach § 14d wird der folgende § 14e eingefügt:

„§ 14e

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

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

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

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

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

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

(6) Die Zulassungsbehörde informiert die betroffene Öffentlichkeit über folgende Informationen:

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

Ausgenommen hiervon sind Informationen, deren Bekanntgabe nachteilige Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen oder die Verteidigung hätten. Diese sind in den Unterlagen zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen. Ihr Inhalt muss, soweit es ohne

Preisgabe dieser Informationen geschehen kann, so ausführlich dargestellt sein, dass es Dritten möglich ist, zu beurteilen, ob und in welchem Umfang sie von den Auswirkungen der Anlage betroffen werden können.

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

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

6. § 17 Absatz 2 Satz 2 wird durch folgenden Satz 2 ersetzt:

„Für die Stellungnahmen gelten §§ 72a Absatz 2 und Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend.“

7. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 4 wird durch folgenden Satz 4 ersetzt:

„Das Beteiligungsverfahren muss den Anforderungen der §§ 27a, 27b, 72a Absatz 2 und Absatz 3, 73, 73b des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechen.“

- b) Nach Absatz 1 Satz 4 wird folgender Satz 5 eingefügt:

„Die § 72 Absatz 2 Satz 3, Absatz 3 Satz 2 und § 73c Absatz 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind nicht anzuwenden.“

- c) Absatz 2 wird durch folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) In einem vorgelagerten Verfahren oder in einem Planfeststellungsverfahren über einen Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan nach § 41 des Flurbereinigungsgesetzes kann die zuständige Behörde auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichten.“

8. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz Satz 1 und Satz 2 wird jeweils die Angabe „Zugänglichmachung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ ersetzt.

- b) In Absatz 2 wird die Angabe „macht“ durch die Angabe „veröffentlicht“ ersetzt und die Angabe „zugänglich“ gestrichen.

- c) In Absatz 4 Nummer 1 wird die Angabe „Zugänglichmachung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ ersetzt.

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

„§ 21

(1) Die Äußerungsfrist endet einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen.

(2) Mit Ablauf der Äußerungsfrist sind für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens alle Äußerungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen. Hierauf weist die zuständige Behörde in der Information über die Veröffentlichung des Plans oder bei der Information über die Äußerungsfrist hin.“

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

11. In § 24 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „§§ 21 und 56“ durch die Angabe „§§ 18 Absatz 1 Satz 4 und 56“ ersetzt.

12. In § 27 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 4 Satz 2“ durch die Angabe „§ 74 Absatz 4 Satz 1“ ersetzt.

13. In § 42 Absatz 1 wird die Angabe „§ 21 Absatz 1“ durch die Angabe „§ 21“ ersetzt.

14. § 47 wird wie folgt geändert:

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

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

15. § 53 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird in der Angabe vor Nummer 1 die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

b) In Absatz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

16. In § 66 Absatz 6 Satz 3 und 6 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

17. Nach § 74 Absatz 13 wird der folgende Absatz 14 eingefügt:

„(14) Für Verfahren gemäß § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Nummern 14.7, 14.8 und 19.13 der Anlage 1 sowie §§ 14a und 21 Absatz 3 dieses Gesetzes in der Fassung bis einschließlich ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 16] anwendbar, wenn das Verfahren vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 16] eingeleitet wurde.“

18. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

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

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„13.18	Sonstige der Art nach nicht von den Nummern 13.1 bis 13.17 erfasste Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes oder des Bundeswasserstraßengesetzes.“		

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

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp.2
„14.7	Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen	<b>X</b>	
14.8	Bau einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen mit einer Fläche von 1 ha oder mehr		<b>A“</b>

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

Nr.	Vorhaben	Sp. 1	Sp. 2
„19.13	Errichtung einer Bahnstromfernleitung mit einer Nennspannung von 110 kV“		

## Artikel 13

### 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:

- In § 8 Absatz 5 wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.
- Nach § 16 Absatz 2 Satz 2 werden die folgenden Sätze t eingefügt:

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

3. Nach § 27 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

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

## Artikel 14

### Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz

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

1. In § 1 Absatz 1 und Absatz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 Nummer 3 wird die Angabe „Bestimmung“ durch die Angabe „Bestätigung“ ersetzt.
  - b) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
3. § 3 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - b) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
  - c) In Satz 4 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

## Artikel 15

### Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1a wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „Oberleitung“ die Angabe „oder Stromschiene“ eingefügt.
    - bb) Nummer 3 wird durch 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,“

cc) In Nummer 4 wird die Angabe „Lärmsanierung.“ durch die Angabe „Lärmsanierung,“ ersetzt.

dd) Nach Nummer 4 werden die folgenden Nummern eingefügt:

„5. der Bau und die Änderung von technischen Sicherungen von Bahnübergängen sowie

6. die Änderung von Durchlässen.“

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

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

d) Absatz 3a wird durch folgenden Absatz 3a ersetzt:

„(3a) 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 ihr Inhalt nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich bekannt zu machen. 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. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Unternehmer an, einen mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist 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.“

e) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „§ 74 Absatz 7 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „§ 74b Satz 2 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

2. § 28a Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Mit Beginn der Auslegung der Pläne im Internet oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).“

3. § 28b Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „Anhörungsbehörde“ wird durch die Angabe „nach Landesrecht zuständige Behörde“ ersetzt.
- b) In Nummer 6 wird die Angabe „Erörterungstermins und“ durch die Angabe „Erörterungstermins,“ ersetzt.
- c) In Nummer 7 wird Angabe „Erörterungstermins“ durch die Angabe „Erörterungstermins und“ ersetzt.
- d) Nach Nummer 7 wird die folgende Nummer 8 eingefügt:

„8. dem Entwurf von Entscheidungen“

4. § 28c wird gestrichen.

5. § 29 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Diese stellt den Plan nach § 28 Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 74a des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 74b des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“

- b) Absatz 1a wird gestrichen.
- c) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 2 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 § 73b 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.“

- d) Der bisherige Absatz 6 wird zu Absatz 5.
- e) Der bisherige Absatz 7 wird durch folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) 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 ei-

nes Planergänzungs- oder Planänderungsverfahrens ausgesetzt wurde und später fortgesetzt wird; die Frist läuft ab Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens. Die Frist 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.“

6. Nach § 29 wird folgender § 29a eingefügt:

#### „§ 29a

##### Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten §§ 27a, 27b, 72 bis 73c 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 § 73b 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 § 73b 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.“

7. Der bisherige § 29a wird zu § 29b und nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Unternehmer kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“

8. § 32 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird vor der Angabe „Vermessungen“ die Angabe „Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie“ und nach der Angabe „Planung“ die Angabe „und Baudurchführung“ eingefügt.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

9. „das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsbe-

rechtigten mindestens 2 Wochen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, ortsüblich bekanntzugeben. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder nach Maßgabe des § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bekannt zu geben.“ Nach § 62 Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für das Planfeststellungsverfahren gilt § 102b des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes in der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 16 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.“

## Artikel 16

### Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. [Alternativtext: Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.]

(2) Artikel 10 tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des siebten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Kalendermonats] in 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)
4. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeit bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 273 vom 29.9.2012, S. 1)
5. Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2024 über die Wiederherstellung der Natur und zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/869 (ABl. L, 2024/1991, 29.7.2024)

# **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 Gesamtverteidigung, d.h. der zivilen und militärischen Verteidigung ein. Die benannten Bedarfssplanprojekte tragen unmittelbar zur Funktionsfähigkeit des Staates, der Versorgungssicherheit sowie der Verteidigungsfähigkeit und der Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Sicherheit für Leib und Leben der Bevölkerung 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 Verteidigungsfähigkeit und der Daseinsvorsorge der Bevölkerung.

### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Der Gesetzentwurf sieht eine Vielzahl von beschleunigenden Regelungen vor. In den Fachplanungs- und Ausbaugesetzen für Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen werden das überragende öffentliche Interesse, die öffentliche Sicherheit und ein Schutzgütertrevorrang geregelt. Dadurch werden Abwägungsentscheidungen vorgeprägt sowie besonderen Projekten der Verkehrsinfrastruktur, die militärischen Netzen dienen (verteidigungsrelevanter und verteidigungswichtiger Infrastruktur), ein Schutzgütertrevorrang eingeräumt, was behördliche Abwägungsentscheidungen erleichtert und beschleunigt, ohne die weitergehende Auseinandersetzung mit militärischen Belangen und Interessen zu unterbinden. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

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 von vielfältigen Vorgaben des , Umwelt- und Naturschutzes werden in der Praxisanwendung vereinfacht. Für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse wird für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Gleichrangigkeit der Ersatzgeldzahlung verankert. Die UVP-Pflichten werden für weitere Schienenmaßnahmen vereinfacht. Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie wird für Einzelfälle von herausragender Bedeutung für Infrastrukturplanungen umgesetzt.

Genehmigungsfiktionen und Benehmensherstellung vereinfachen die Verfahrensabläufe.

### **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 Fernstraßenausbaugesetzes) 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 Wasserstraßenausbaugesetzes) 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 Artikel 10 und 12 (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.

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.

Für die Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz in Artikel 14 folgt die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 90 Absatz 2 Satz 1 und Satz 6 des Grundgesetzes, die eine ausschließliche Kompetenz im Sinne von Artikel 71 des Grundgesetzes darstellt.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 15 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Da das Personenbeförderungsgesetz den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr enthält und die Unternehmen häufig bundesweit operieren, würden unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die vorgenommenen Änderungen bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

## **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 Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung des UVPG durch Artikel 12 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 Eisenbahnvorhaben 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 12 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 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 durch Artikel 13 Nummer 6 des Gesetzentwurfes 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 Gesetzentwurfes 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 Ersatzzahlungen mit naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Dies betrifft Vorhaben des Bundes, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen.. Die Ersatzzahlungen werden durch die Vorhabenträger an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine von ihm benannte Stelle gezahlt. Dadurch erlischt deren Verpflichtung zur Vornahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Bislang sind Ersatzzahlungen nur in beschränktem Umfang möglich. Die Einnahmen können aktuell noch nicht beziffert werden. Die Ersatzzahlungen 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.

lfd. 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:

	lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund / Länder/ Kommune	jährliche Personalkosten in T€	jährliche Sachkosten in T€	Jährlicher Erfüllungsaufwand in T€	einmalige Personalkosten in T€	einmalige Sachkosten in T€	einmaliger Erfüllungsaufwand in T€
Straßen	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 §§ 15/ 17 BNatSchG	B	-27	0	-27	107	0	107
	7	Artikel 11 § 72 Abs. 1 VwVfG	B	-30	0	-30	0	0	0
	8	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
	10	Artikel 13 ROG	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 Übergangs- vorschrif- ten	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
	22	Artikel 1 § 18 Abs. 2 AEG	B	-6	0	-6	8,97	0	8,97
	23	Artikel 1 § 18a Abs. 3 AEG	B	-9	0	-9	6,81	0	6,81
	24	Artikel 1 § 18a Abs. 4 S. 1 AEG	B	-52	0	-52	6,81	0	6,81
	25	Artikel 1 § 18a Abs. 6 AEG	B	-1	0	-1	6,81	0	6,81

	26	Artikel 1 § 18e Abs. 1a AEG	B	0	0	0	7,89	0	7,89
	27	Artikel 2 § 14a UVPG	B	-13	0	-13	31,14	0	31,14
	28	Artikel 2 § 1 Abs. 3 BSWAG	B	0	0	0	11,13	0	11,13
	29	Artikel 3 insgesamt zur Änderung EKrG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	30	Artikel 13 ROG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
Was-ser-straß e	31	Artikel 6 § 8 Abs. 1 S. 6 WaStrG	B	-3	0	-3	11,46	0	11,46
	32	Artikel 6 § 14 Abs. 2 Nr.1 bis 2 WaStrG	B	-2	0	-2	0,00	0	0,00
	33	Artikel 6 § 14 Abs. 2 S. 4-5 WaStrG	B	-2	0	-2	0,00	0	0,00
	34	Artikel 6 § 14 Abs. 2 S.9 WaStrG	B	-1	0	-1	0,00	0	0,00
	35	Artikel 6 § 14 Abs. 3 S. 3-5 WaStrG	B	-5	0	-5	0,00	0	0,00
	36	Artikel 6 § 14 a Abs. 1 i. V. m. § 73 Abs. 3 WaStrG	B	-18	0	-18	0,00	0	0,00
	37	Artikel 6 § 18 Abs. 1 S. 4 WaStrG	B	-22	0	-22	0,00	0	0,00
	38	Artikel 6 § 41 Abs. 5b WaStrG	B	-732	- 1.34 0	-2072	0,00	0	0,00
	39	Artikel 7 § 1 Abs. 3 WaStrAbG	B	-22	0	-22	0,00	0	0,00
	40	Artikel 12 § 58 Abs. 5 S. 1 UVPG	B	-20	0	-20	0,00	0	0,00
	41								
	42								

	43	Artikel 10 § 15 Abs. 6a BNatSchG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	44								
	45								
	46	Artikel 12 14f und 14e UVPg:	B	-118	0	-118	0,00	0	0,00
	47	Artikel 12 § 21 Abs. 3 UVPg	B	0	0	0	0,00	0	0,00
	48	Artikel 13 § 16 Abs. 2 S. 3 ROG	B	0	0	0	0,00	0	0,00
<b>Summe in T€</b>			<b>B</b>	<b>-1.385</b>	<b>-4.077</b>	<b>-5.462</b>	<b>278</b>	<b>0</b>	<b>278</b>
da-von Bund			B	-1.385	-4.077	-5.462	278	0	278
da-von Land									
da-von Kommune									

## 5. Weitere Kosten

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

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz wirkt sich förderlich auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für die Menschen in Deutschland aus.

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist grundlegend für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, ebenso wie für Chancengleichheit und soziale Teilhabe sowie sicherheitspolitisches Fundament unseres Landes und trägt daher wesentlich dazu bei, die Lebensverhältnisse in verschiedenen Regionen anzugleichen. Das Gesetz beschleunigt dringend notwendige Sanierungen von Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen sowie Neu- und Ausbauten, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen sind. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt auch die regionale Erreichbarkeit der jeweils nächstgelegenen Flughäfen, Ober-, Mittel- und Grundzentren (siehe Textziffer 309), IC-Bahnhöfe sowie der nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle. Insgesamt erzielen ca. 60

der in den Vordringlichen Bedarf aufgenommenen Aus- und Neubauprojekte der Verkehrsträger Schiene und Straße hohe raumordnerische Verbesserungen. Projekte im Vordringlichen Bedarf für Schiene und Straße werden durch das Gesetz in das überragende öffentliche Interesse gestellt.

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.

## **B. Besonderer Teil**

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

#### **Zu Nummer 1**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde.

#### **Zu Nummer 2 (§ 11a AEG)**

§ 11a wird gestrichen. Die Regelung des ehemaligen § 11a wird im neuen § 18f fortgeführt.

#### **Zu 3 (§ 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 höhen-  
gleichen 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 4 (§ 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 5 (§ 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 gleichem Maße für vorsorgliche Anpassungen von Hängen und für – im Hinblick auf Klimaresilienz baulich angepasste - Wiedererrichtungen von Hangsicherungen 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 Hangsicherungsmaßnahmen, 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 Hangsicherung 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)**

Die Aufnahme des Einschubs „im Übrigen“ im zweiten Halbsatz des Satzes 2 dient der Klarstellung, dass für die in § 18 Abs. 1a Satz 1 AEG aufgeführten Maßnahmen keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich ist, aber die fachgesetzlichen Genehmigungspflichten bestehen bleiben. Die Klarstellung unterstreicht die vom Gesetzgeber über die Herausnahme aus dem Planrechtserfordernis intendierte Beschleunigung der Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur durch Elektrifizierungs- und Digitalisierungsmaßnahmen sowie kleinräumiger Bau- und Änderungsmaßnahmen. Die das Baurecht schaffende Wirkung der Planfeststellung sollte trotz der Herausnahme aus der Planfeststellungspflicht bestehen bleiben (siehe auch BT-Drs. 19/22139 S. 22). Anderweitige baurechtliche Zulassungen, insbesondere landesrechtliche Baugenehmigungen, sind deshalb für Maßnahmen nach Satz 1, für die der Plan nicht festgestellt wurde, nicht erforderlich.

Bei der Streichung im ersten Halbsatz handelt es 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 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 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 Verwaltungsv erfahren 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 6 (§ 18a AEG)**

§ 18a wird angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz überführt wird. Die ehemaligen Absätze 2,3,4 und 6 entfallen, da sie vollständig im VwVfG aufgehen.

#### **Zu 7 (§ 18b AEG)**

§ 18b wird gestrichen, da sein Regelungsgehalt im neuen § 74 a Absatz 4 bzw. § 74 Absatz 4 bis Absatz 6 VwVfG aufgeht.

#### **Zu 8 (§ 18c AEG)**

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

#### **Zu 9 (§ 18d AEG)**

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

#### **Zu 10 (§ 18e AEG)**

##### **Zu Buchstabe a (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 11 (§ 18f AEG)**

Der alte § 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.

Der alte § 11a AEG wird aus systematischen Gründen nach § 18f AEG verschoben sowie in Satz 1 redaktionell angepasst. Der Verortung als § 18f 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 12 (§ 19 AEG)**

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. Im Übrigen wird der Verweise in Satz 1 an die neuen Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz angepasst.

### **Zu Nummer 13 (§ 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 nationalen Regelungen, die der Umsetzung der 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-Straßen-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 vormalten Abschnitten grenzüberschreitender und fehlender Verbindungen.

Mit dem neuen Satz 5 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 und fristgerechten Umsetzung dieser Vorhaben, die unionsrechtlich verankert ist. Die Einführung des Schutzgüternorrangs in Satz 6 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 gewährleistet. 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 14 (§ 20a Absatz 2 AEG)**

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

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 Buchstabe b (Absatz 3)**

Bei der Änderung in § 20a Absatz 3 handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

#### **Zu Nummer 15 (§ 21 Absatz 1a AEG)**

In § 21 Absatz 1a AEG wird angesichts der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz der Verweis in das VwVfG geändert.

#### **Zu Nummer 16 (§ 38 AEG)**

Bei der Änderung in § 38 Absatz 2 handelt sich um redaktionelle Anpassungen, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurden.

Bei § 38 Absatz 8 AEG handelt es sich um eine Übergangsvorschrift, die durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbe-

reich 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.

Die Übergangsregelung im neuen § 38 Absatz 9 stellt klar, dass Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, die vor dem festgelegten Stichtag beantragt wurden, nach den Vorschriften des Gesetzes in der ab dem Inkrafttreten geltenden Fassung weitergeführt werden. Bereits durchgeführte Verfahrensschritte behalten ihre Gültigkeit. Ab dem Stichtag finden die Vorschriften in der neuen Fassung Anwendung. Die Regelung dient der Rechtssicherheit und gewährleistet eine bruchlose Fortführung begonnener Verfahren. Der gewählte Stichtag berücksichtigt die erforderliche behördeninterne Umstellung auf die neuen Verfahrensregelungen und stellt zugleich die zeitnahe einheitliche Anwendung der Vorschriften im Sinne der beabsichtigten Beschleunigungswirkung sicher.

### **Zu Nummer 17 (§ 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 18 (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 vorgemerkten 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/					X	

Dresden						
ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL		X		X		
ABS Köln – Aachen				X	X	Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 24* InvKG
ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier				X		
ABS/N BS Stuttgart – Ulm – Augsburg					X	
ABS/N BS München – Mühl- dorf – Freilassing – Grenze D/A/ – Simbach – Grenze D/A				X		
ABS Oldenburg – Wilhelms- haven			X			

ABS Grenze D/NL – Em- merich – Ober- hausen				X	X	
ABS Mün- chen – Lindau – Grenze D/A				X		
Projekt- bündel 1: ABS Berlin – Witten- berge – Ham- burg, ABS Berlin – Rostock	x		X		X	
Projekt- bündel 2: ABS/N BS Hanno- ver – Ham- burg			X		X	
Projekt- bündel 3: ABS Bremer- haven – Bremen – Lang- wedel – Uelzen, ABS Magde- burg – Stendal – Uel- zen2, ABS Magde- burg – Halle, ABS Wunst- orf –	x		x		x	

Verden – Ro- ten- burg, ABS Minden – Nien- burg, ABS Elze – Ha- meln, ABS Lehrte – Braun- schweig – Mag- deburg – Roß- lau – Falken- berg, ABS San- dersle- ben – Halle						
Projekt- bündel 4: ABS/N BS Frank- furt am Main – Aschaf- fenburg – Würz- burg – Nürn- berg– In- golstadt – Mün- chen3					x	
Projekt- bündel 5: ABS/N BS Ha- nau/Gie- ßen – Fulda, ABS/N BS Ber-	x				x	

lin – Halle/L eipzig – Erfurt – Fulda						
Projekt- bündel 6: ABS Dort- mund/K öln – Frank- furt am Main, ABS/N BS Mainz – Frank- furt am Main, ABS/N BS Frank- furt am Main – Mann- heim, ABS/N BS Mann- heim – Karls- ruhe, ABS/N BS Mann- heim – Stutt- gart – Ulm, ABS/N BS Mün- chen – Augs- burg – Ulm, ABS Köln/Ha gen – Siegen – Ha- nau					x	
Projekt- bündel 7:				X	x	

ABS/N BS Karls- ruhe – Basel, ABS Appen- weier – Kehl – Grenze D/F						
Projekt- bündel 8: ABS/N BS Dort- mund – Hamm, ABS/N BS Hanno- ver – Biele- feld – Hamm, ABS Berlin – Hanno- ver	x				x	
Projekt- bündel 9: ABS Mün- chen – Lands- hut – Ober- traub- ling – Re- gens- burg – Markt- redwitz – Hof, ABS Mühl- dorf – Lands- hut, ABS Nürn- berg – Schwan- dorf –		X		X	x	

Furth im Wald – Grenze D/CZ						
Projekt- bündel 10: ABS Olden- burg – Bre- men, ABS Olden- burg – Emden			X		x	
Projekt- bündel 11: ABS Re- gens- burg – In- golstadt – Do- nau- wörth – Ulm					x	
ABS/N BS Mün- chen – Rosen- heim – Kiefers- felden – Grenze D/A				X	x	
ABS/N BS Ham- burg – Lübeck – Putt- garden			X	X		
ABS Nürn- berg – Passau				X	x	
ABS/N BS Pa- derborn – Halle	x					

ABS Nürnberg – Markt- redwitz – Hof/Gre- nze D/CZ		x		X		
ABS Köln – Düssel- dorf – Dort- mund/M ünster					x	
ABS Anger- münde – Grenze D/PL		x		X		
ABS/N BS Stutt- gart – Singen – Grenze D/CH				X		
Groß- knoten (Frank- furt, Ham- burg, Hanno- ver, Köln, Mann- heim, Mün- chen)					x	
ABS Grenze D/NL – Kal- denkir- chen – Viersen – Rheydt- Odenkir- chen				X		

ABS Lübeck – Schwe- rin/Bü- chen – Lüne- burg	x		X		X	
NBS Dres- den – Grenze D/CZ		x		X	X	
ABS Leipzig – Chem- nitz						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 23*, Anlage 5 Abschnitt 2 Nummer 1* InvKG
ABS Itzehoe – Wils- ter – Brun- büttel			X			
ABS Berlin – Anger- münde – Pase- walk – Stralsu nd – Sass- nitz			X			
ABS Berlin – Cottbus – Weiß- wasser – Gör- litz – Grenze D/PL						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 3*, 4*, 5*, 6*, 19* InvKG
ABS Leipzig – Fal- kenberg – Cott- bus – Forst (Lau- sitz)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 10*, 12*, 13* InvKG

ABS Grau- stein – Spree- witz						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 11* InvKG
ABS Cottbus – Gu- ben – Grenze D/PL						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 17** InvKG
ABS Arns- dorf – Ka- menz – Hosena (– Ho- yers- werda – Sprem- berg)						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 22* InvKG
ABS Naum- burg – Halle						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 18* InvKG
ABS Leipzig – Mar- kran- städt – Merse- burg/Na umburg						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummern 32*, 33* In- vKG
ABS Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 34* InvKG
S 11- Ergän- zungs- paket						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 29* InvKG
ABS Köln – Mön- cheng- ladbach						Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 30* InvKG
S- Bahn- Netz Rheini- sches 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 19 (Anlage 3)**

Die Änderung der Überschrift erfolgt als Korrektur eines Redaktionsversehens.

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 Satz 1 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 1 trägt darüber hinaus einem wachsenden Bedürfnis nach resilienten 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 Nummern 2 bis 7 (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 3 (Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§§ 5, 8 EKrG)**

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 2 (§ 12 EKrG)**

Bei den Änderungen in § 12 Absatz 1 handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung von Absatz 2.

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 (§ 16 EKrG)**

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 5 (§ 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 Kreuzungs-

beteiligten 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 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. Auf § 27a VwVfG wird verwiesen.

### **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 auf denen dringend benötigte Lkw-Parkplätze bereit gestellt werden, 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. Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.

Dies führt zu einer prioritären Gewichtung in allen behördlichen Abwägungsentscheidungen sowie gerichtlichen Verfahren Ermessensentscheidungen im Fachrecht werden damit geprägt. 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 Verteidigungsfähigkeit 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 allgemein darauf ab, dass die Brücke angepasst wird.

#### **Zu Nummer 3 (§ 4 FStrG)**

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.

Bereits nach geltendem Recht 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, insbesondere keiner wasser- oder naturschutzrechtlicher Genehmigungen. Eine Ausnahme sah das Gesetz lediglich für den Bereich des Denkmalschutzes im bisherigen § 4 Satz 4 FStrG vor.

#### **Zu Nummer 4 (§ 5 Absatz 4 FStrG)**

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 5 (§§ 5b, 8 Absatz 3 FStrG)**

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 6 (§ 6 Absatz 5 FStrG)**

Der neu eingefügte Absatz 5 bestimmt, dass im Falle des Übergangs der Straßenbaulast der neue Träger der Straßenbaulast die eventuell erforderlichen Kosten für die Vermessung und Abmarkung eines Grundstückes zu tragen hat. Der neue Träger der Straßenbaulast hat auch den Antrag oder Auftrag auf Neuvermessung und Abmarkung zu stellen oder zu erteilen.

#### **Zu Nummer 7 (§ 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)**

In Absatz 3 erfolgen Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131).

### **Zu Nummer 8 (§§ 13b, 15 Absatz 3 FStrG)**

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 9 (§ 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 10 (§ 16a Absatz 2 FStrG)**

Die Regelung legt die öffentliche Bekanntmachung durch einen Verweis auf § 27a VwVfG fest.

### **Zu Nummer 11 (§ 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 12 (§ 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 13 (§ 17b FStrG)**

Der bisherige Regelungsgehalt des Absatzes 2 wird als allgemeine Regelung in das Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen. Der bisherige Absatz 2 wird neu gefasst. Abbedungen werden 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 2 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 bestandskräftig 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.

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 substantiiert vortragen können.

#### **Zu Nummer 14 (§ 17b Absatz 6 FStrG)**

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 15 (§ 17c FStrG)**

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

#### **Zu Nummer 16 (§ 17d FStrG)**

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

#### **Zu Nummer 17 (§ 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. Die Möglichkeit zur Verlängerung der Frist bezieht sich sowohl auf die Angabe der zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel als auch auf die Aussetzung des gerichtlichen Verfahrens. Eine gleichlautende Regelung findet sich bereits in § 6 Satz 4 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes.

#### **Zu Nummer 18 (§ 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 19 (§ 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 bislang 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 20 (§ 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 21 (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 22 (§ 18f FStrG)**

In § 18f Absatz 1a FStrG wird angesichts der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz der Verweis in das VwVfG geändert.

## **Zu Nummer 23 (§ 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 einge-

führt 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 oder bis zum 31.12.2028 einleitet, die alten Verfahrensregelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes in der Fassung des Fernstraßengesetzes 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. Sie kann dabei alle oder einzelne Verfahrensschritte nach altem Recht durchführen. 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. Andererseits kann sie aber auch das neue Verfahrensrecht jederzeit anwenden. 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 24 (Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Nummer 25 (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 Schutzgüterabwägungen einzubringen. Für den Neubau von Bundesautobahnen und den vierstreifigen Neubau von Bundesstraßen, die in der Anlage – also im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – mit der Dringlichkeit „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ gekennzeichnet sind, gilt dies dann, soweit das Vorhaben von militärischer Relevanz ist. Dies wird durch § 1 Absatz 3 Satz 3 festgelegt und ist im Rahmen der jeweiligen Planungen vorhabenspezifisch zu begründen.

Damit knüpft § 1 Absatz 3 Satz an bereits bestehende ähnliche Regelungen wie etwa zum beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien an (NABEG, EnLAG, BBPIG). Davon erfasst sind auch alle Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. 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 geprägt. 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 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 Verteidigungsfähigkeit 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 Schutzgütevorrangs in Satz 5 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstrebenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer Infrastruktur sowie verteidigungsrelevanter und verteidigungswichtiger Infrastruktur bereits vor Eintritt eines äußeren Notstandes und damit zur Herstellung einer jederzeitigen staatlichen Handlungsfähigkeit, sichergestellt.

## **Zu Nummer 2 (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 3 (Überschrift zur Anlage)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

#### **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 (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 2 (§ 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 und verteidigungswichtige 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 substantielle 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 systemkritischer Schifffahrtsanlagen dienen, 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 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 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 (§ 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 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 anliegenden Gemeinden, Gemeindeverbände und Beteiligten zuzustellen oder deren Inhalt durch öffentliche Bekanntmachung nach Maßgabe von § 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bekannt zu machen.

Für den Fall der Bekanntmachung im Internet 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 5 (§ 14a WaStrG)**

§ 14a wird umfassend angepasst, da sein Regelungsgehalt weitgehend in § 73 VwVfG überführt wird. Die ehemaligen Absätze 2, 3, 4 und 6 entfallen, da sie vollständig im § 73 VwVfG aufgehen.

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 wird bis auf die ausdrücklichen Verweise auf §§ 27a, 27b und 72ff des Verwaltungsverfahrensgesetz unverändert übernommen.

#### **Zu Absatz 2**

Der neue Absatz 2 entspricht dem bisherigen Absatz 5 und wird redaktionell an die Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz, hier Verweis auf § 73b VwVfG, angepasst.

#### **Zu Absatz 3**

Der neue Absatz 3 wird entspricht dem bisherigen Absatz 8.

### **Zu Nummer 6 (§ 14b WaStrG)**

Der Absatz 2 wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in § 74a Absatz 4 VwVfG übernommen wurden. Dies gilt entsprechend für den Absatz 3; sein Regelungsinhalt ist im Wesentlichen in § 74 Absatz 4 VwVfG übernommen worden.

### **Zu Nummer 7 (§ 14c WaStrG)**

§ 14c wird gestrichen, da die verfahrenstechnischen Regelungen in §§ 75 Absatz 3 und 75a VwVfG übernommen wurden.

### **Zu Nummer 8 (§ 14d WaStrG)**

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

### **Zu Nummer 9 (§ 14e WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (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 b (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 10 (§ 15 WaStrG)**

Es handelt sich in Satz 1 um Folgeänderungen durch die Neufassung der Verfahrensregelungen zum Planfeststellungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz.

### **Zu Nummer 11 (§ 16 Absatz 2 WaStrG)**

Die Regelung ersetzt die ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden durch eine öffentliche Bekanntmachung nach Maßgabe des § 27a VwVfG.

### **Zu Nummer 12 (§ 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 13 (§ 18 WaStrG)**

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

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 bis 4**

Die Fristenregelung in Satz 2, Vorrangregelung in Satz 3 sowie die Beachtung der Beschleunigungsinteressen von Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, in Satz 4 bleiben erhalten und werden inhaltlich nicht verändert. Lediglich der Verweis auf § 72a VwVfG wird angepasst und stellt eine Folgeänderung dar.

#### **Zum neuem Satz 5 und 6**

Mit dem neuen Satz 5 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 Schutzgütevorrangs in Satz 6 schafft eine zusätzliche Privilegierung, über die klargestellt wird, dass sie bei Abwägungsentscheidungen im Regelfall Vorrang vor widerstrebenden, insbesondere nationalen, Belangen genießen und nur in atypischen Ausnahmefällen zurücktreten. Gleichzeitig wird damit die Bedeutung dieser Vorhaben für die Resilienz kritischer und verteidigungswichtiger Infrastruktur, bereits vor Eintritt eines äußeren Notstandes und damit zur Herstellung einer jederzeitigen staatlichen Handlungsfähigkeit, 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.

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

Betrifft Folgeänderungen zum VwVfG.

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

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

### **Zu Nummer 14 (§ 18a WaStrG)**

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

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 Buchstabe b (Absatz 3)**

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

### **Zu Nummer 15 (§ 18b WaStrG)**

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

### **Zu Nummer 16 (§ 20 WaStrG)**

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

In Absatz 1a wird lediglich vor dem Hintergrund der Änderungen im Verwaltungsverfahrensgesetz eine Änderung des Verweises in das VwVfG vorgenommen.

#### **Zu Buchstabe b (Absatz 8)**

Die Regelung stellt in Satz 1 klar, dass auch für Unterhaltungsmaßnahmen eine vorzeitige Besitzeinweisung ergehen kann. Die Absätze 1, 3 und 5 sowie Absatz 6 Satz 2 und 7 gelten dabei entsprechend. Satz 2 dient der Klarstellung, dass Unterhaltungsmaßnahmen weder planfeststellungspflichtig noch plangenehmigungsbedürftig sind.

### **Zu Nummer 17 (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 18 (§ 39 WaStrG)**

Betrifft Folgeänderungen zum VwVfG.

### **Zu Nummer 19 (§ 41 WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absatz 5b)**

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, ggfls. 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 Buchstabe b (Absatz 7)**

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

#### **Zu Nummer 20 (§ 42 Absatz 4a WaStrG)**

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

### **Zu Nummer 21 (§ 45 Absatz 3 WaStrG)**

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

### **Zu Nummer 22 (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 23 (Zu § 56 WaStrG)**

#### **Zu Buchstabe a (Absätze 5 und Absatz 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 und Absatz 10)**

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.

Absatz 10 enthält eine Übergangsregelung, die sich an der ehemaligen Übergangsregelung des Absatzes 5 orientiert. Sie stellt klar, dass Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, die vor dem festgelegten Stichtag beantragt wurden, nach den Vorschriften des Gesetzes in der ab dem Inkrafttreten geltenden Fassung weitergeführt werden. Bereits durchgeführte Verfahrensschritte der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren behalten ihre Gültigkeit. Ab dem Stichtag finden die Vorschriften in der neuen Fassung Anwendung. Die Regelung dient der Rechtssicherheit und gewährleistet eine bruchlose Fortführung begonnener Verfahren. Der gewählte Stichtag berücksichtigt die erforderliche behördeninterne Umstellung auf die neuen Verfahrensregelungen und stellt zugleich die zeitnahe einheitliche Anwendung der Vorschriften im Sinne der beabsichtigten Beschleunigungswirkung sicher.

### **Zu Nummer 24 (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 25 (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 Bundeswasserstraßenausbaugesetzes)**

### **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 Verteidigungsfähigkeit 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 (BGBl. 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. Ebenso gilt dies für Planfeststellungsbehörden auf Länderebene bei Energieinfrastrukturvorhaben. 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 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnung und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

#### **Zu Nummer 4 - 6 (§ 12 Absatz 3 Satz 2, § 14 Absatz 1 zweiter Halbsatz und § 17 Satz 2 LuftVG)**

Die Änderungen in § 12 Absatz 3 sowie in den §§ 14 und 17 passen die Verweise an den durch das „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“ (BGBl. 2023 I Nr. 409 vom 28.12.2023) geänderten Absatz 2 des § 12 an. Im damaligen Rechtssetzungsverfahren ist eine Folgeanpassung der Verweise in den §§ 12 Abs. 3, 14 und 17 LuftVG an die eingefügten, neuen Sätze des § 12 Abs. 2 LuftVG unterblieben. Diese Korrektur ist notwendig, um in Verfahren, die einen besonders komplexen Sachverhalt aufweisen und bei denen die zweimonatige Frist ausnahmsweise nicht ausreicht, eine ordnungsgemäße Prüfung durch die Landesluftfahrtbehörden sicherzustellen und damit die Luftverkehrssicherheit zu gewährleisten. Dies soll dazu dienen, luftverkehrliche Belange mit sonstigen Belangen, wie z.B. dem Ausbau der Windenergie an Land, bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen und damit einen Beitrag zur Realisierung verschiedener Infrastrukturprojekte zu leisten, in dem eine Einzelfallprüfung der verschiedenen Belange eröffnet wird.

#### **Zu Nummer 7 – 9 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnung und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

## **Zu Nummer 10 (§ 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 Vorfeldkontrolldiensten zuständig sind, finden seit dem 20. März 2022 Anwendung.

In Deutschland gilt die Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Anbieter von zugelassenen Flugverkehrsdiensten als Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten durch Dritte. Dementsprechend müssen die zugelassenen Flugverkehrsdienste 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 Flugverkehrsdienste sind, die erforderlichen Daten, die diese benötigen, von den zugelassenen Flugverkehrsdiensten 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 Durchführungsrechtsakte 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 Doppelbuchstabe cc**

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

### **Zu Buchstabe c**

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

### **Zu Nummer 11 – 21 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

Die Änderungsbefehle aktualisieren die Ministeriumsbezeichnung und setzen damit den Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 um (BGBl. 2025 I Nr. 131).

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

#### **Zu Nummer 1 (§ 15 BNatSchG)**

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

Der neue Absatz 6a stellt klar, dass für Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse Ersatzzahlungen 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 das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder an eine von ihm benannte Stelle erlischt die Pflicht des Verursachers, selbst Maßnahmen durchzuführen und zu unterhalten. Die Ersatzzahlung steht dem Vorhabenträger somit ab Inkrafttreten als gleichwertige Wahlmöglichkeit zur Verfügung. (siehe Gutachten "Regelungsmöglichkeit des Bundes zur Gleichstellung von Ersatzgeld und Naturalkompensation im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen", S. 87). Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder ein von ihm beauftragter Dritter stellt sicher, dass die Ersatzzahlung zweckgebunden verwendet wird und ihre Verwendung nachweislich eine gleichwertige oder höhere ökologische Aufwertung in dem betroffenen Naturraum oder einem der angrenzenden Naturräume erwarten lässt.

#### **Zu Buchstabe b**

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

#### **Zu Nummer 2 (§ 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 und Höhe der Ersatzgeldleistung darzulegen. Dadurch wird für die zuständige Behörde nachvollziehbar, in welchem Umfang und für welche verbleibenden Beeinträchtigungen eine Ersatzgeldzahlung geleistet wird. 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 und Höhe der Ersatzgeldleistung erforderlich ist. Damit wird die bestehende Nachweispflicht des Verursachers auf die nunmehr gleichrangige Kompensationsform der Ersatzzahlung ausgedehnt.

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

Die Änderungen passen die Verfahrensvorschriften an die nunmehr gleichrangige Kompensationsform der Ersatzzahlung an. In Absatz 5 wird klargestellt, dass Sicherheitsleistungen entfallen, wenn das Ersatzgeld bereits an das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle gezahlt wurde. Absatz 6 erweitert das Kompensationsverzeichnis um Angaben zu den durch Ersatzgeld finanzierten Maßnahmen. Zuständig für die Übermittlung ist das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle. Absatz 7 ordnet an, dass der Verursacher des Eingriffs mit Zahlung des Ersatzgeldes von seiner Kompensationsverpflichtung befreit ist, insbesondere von der Durchführung, Überwachung und Erfolgskontrolle. Diese gehen auf das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit oder eine durch dieses zu bestimmende Stelle über. 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 3 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

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

### **Zu Nummer 4 (Änderung der Behördenbezeichnung)**

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

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

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

### **Zu Nummer 6 (§ 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 der neuen Vorschriften in den §§ 72ff. VwVfG.

### **Zu Nummer 2 (§ 27a VwVfG)**

§ 27a Absatz 1 VwVfG regelt die Form der Bekanntgabe einer öffentlichen oder ortsüblichen Bekanntmachung. Es reicht nun für die Bekanntgabe aus, dass der Inhalt der Bekanntmachung auf der Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers veröffentlicht wird. Zusätzlich muss eine Veröffentlichung im elektronischen amtlichen Mitteilungs- oder Verkündungsblatt der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers erfolgen, hierbei ist § 15 Abs. 2 EGovG zu berücksichtigen. Die bisherigen Voraussetzungen, wonach die Bekanntmachung auch in den örtlichen Tageszeitungen veröffentlicht werden muss (vgl. § 72 Absatz 2 Satz 2 VwVfG) entfällt damit ersatzlos. Damit werden die entsprechenden Regelungen zur Digitalisierung in den Fachgesetzen (vgl. §§ 17a Absatz 3 Satz 3 FStrG, 18 Absatz 3 Satz 2 AEG, 14a Absatz 3 Satz 3 WaStrG) übernommen.

Die Neuregelung trägt damit dem Bedürfnis nach weitergehender Digitalisierung von Verfahrensschritten Rechnung. Die öffentliche Bekanntmachung im Internet bringt erhebliche Vorteile: Zum einen werden Verwaltungskosten eingespart. Der Aufwand für die Beauftragung und Kontrolle der Veröffentlichungen in den Tageszeitungen entfällt ebenso wie das Entgelt für die Veröffentlichungen in den Tageszeitungen. Zum anderen wird dem Bedürfnis Rechnung getragen, das Verwaltungsverfahren transparenter zu gestalten. Die Informationen, bspw. über ein Vorhaben finden sich nun für den Betroffenen dort, wo er sie erwartet, nämlich auf der Internetseite der Behörde. Das Verfahren wird zudem vereinheitlicht indem beispielsweise unterschiedliche Bekanntgaben in verschiedenen Gemeinden vermieden werden.

Unter dem Begriff der Internetseite sind auch Datenplattformen (u.a. Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes) zu verstehen.

§ 27a Absatz 1 VwVfG kommt, wie bisher auch, zur Anwendung, wenn eine Rechtsvorschrift eine öffentliche oder ortsübliche Bekanntmachung anordnet und keine spezialgesetzlichen Regelungen bestehen. § 27a VwVfG regelt dann die Form der Bekanntmachung. Den Inhalt der Bekanntmachung gibt sie nicht vor. Hauptanwendungsfall sind die Regelungen zum Planfeststellungsrecht (§§ 72ff. VwVfG). Die §§ 72 Absatz 2, 73 Absatz 4, 73b Absatz 3, 74 Absatz 5 VwVfG sehen hier jeweils eine öffentliche Bekanntmachung vor.

### **Zu Nummer 3 (§ 27b VwVfG)**

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

Die Änderung in § 27b Absatz 1 VwVfG dient ebenfalls der weitergehenden Digitalisierung von Verfahrensschritten unter Verzicht auf parallele analoge Verfahrensschritte. Nunmehr reicht es für die Auslegung von Dokumenten aus, wenn diese auf der Internetseite der Behörde veröffentlicht werden. Hierunter fallen auch Datenplattformen (u.a. Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes).

Das bisherige Erfordernis, dass die Auslegung auch auf mindestens eine andere Art, was in der Praxis in der Regel die physische Auslegung der Dokumente in einer Behörde bedeutet, entfällt damit ersatzlos. Nur wenn eine Veröffentlichung der auszulegenden Unterlagen im Internet, insbesondere aus technischen Gründen, nicht möglich ist, ist eine andere

Zugangsmöglichkeit vorzusehen, was dann in der Regel die physische Auslegung vor Ort sein wird.

Wie auch bei § 27a trägt die Neuregelung dem Bedürfnis nach weitergehender Digitalisierung von Verfahrensschritten Rechnung. Die dortigen Erwägungen gelten auch hier. Ohnehin sind §§ 27a und 27b VwVfG als Einheit zu betrachten, da die Auslegung von Dokumenten in der Regel auch vorher bekannt gemacht wird.

Wie bislang auch, setzt § 27b Absatz 1 VwVfG voraus, dass durch eine Rechtsvorschrift die Auslegung angeordnet wird. Hauptanwendungsfall ist wiederum das Planfeststellungsverfahren. mit § 73 Absatz 1 VwVfG ordnet die Auslegung der Planunterlagen an. § 72 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung § 27b Absatz 1 Satz 1 VwVfG stellt nun klar, dass die Auslegung durch eine Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde erfolgt.

#### **Zu Buchstabe b**

Es handelt sich um eine Folgeänderung in Folge der Änderung von § 27b Absatz 1 VwVfG.

#### **Zu Buchstabe c**

Es handelt sich um eine Folgeänderung in Folge der Änderung von § 27b Absatz 1 VwVfG.

#### **Zu Nummer 4 (§ 30 VwVfG)**

Betreiber kritischer Anlagen (KRITIS) sind Organisationen und Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden. Informationen über diese Anlagen sind besonders schutz- und geheimhaltungsbedürftig, da hier im Falle einer Veröffentlichung schwere Nachteile für das staatliche Gemeinwesen drohen. Daher sind diese ebenfalls in den Anwendungsbereich der Geheimhaltung einzubeziehen.

#### **Zu Nummer 4 (§ 72 VwVfG)**

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

In Absatz 1 werden die Regelungen des VwVfG ergänzt, die im Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden sind.

§ 27c VwVfG ist nicht anzuwenden, da er die Anordnung einer Erörterung voraussetzt, was im Planfeststellungsverfahren aber nach § 73b 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 der Verfahrensgestaltung. Beispielsweise kann sie je nach Einzelfall für unterschiedliche Beteiligten und bezüglich unterschiedlicher Problembereiche absichten und die digitalen Formate frei wählen. Hier kann sie auf die ganze oder teilweise analoge Durchführung einer Erörterung umschwenken.

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

Der bisherige Absatz 2 wird neugefasst. Satz 1 entspricht dem bisherigen Wortlaut. Die bisherige in Satz 2 enthaltene Regelung zur Form der öffentlichen Bekanntmachung entfällt. Hier gilt jetzt die allgemeine Vorschrift der § 72 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 27a Absatz 1 VwVfG.

## **Zu Nummer 5 (§ 72a VwVfG)**

Die umfassenden Änderungen im Zuge der Digitalisierung der Verfahrensschritte werden zum Anlass genommen, die bislang in wenigen Vorschriften getroffenen Regelungen neu und übersichtlicher zu ordnen. Sie sollen den Anwender leichter durch die einzelnen Verfahrensschritte leiten. Die einzelnen Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens werden dabei chronologisch abgebildet. Den Beginn macht der neue § 72a VwVfG. Mit Einreichung des Plans beginnt das Planfeststellungsverfahren.

Der neue Absatz 1 regelt das Verhältnis der Anhörungsbehörde zum Träger des Vorhabens. Er übernimmt weitestgehend den bisherigen § 73 Absatz 1 Satz 1 VwVfG. Der Träger des Vorhabens hat den vollständigen Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens nunmehr elektronisch einzureichen (Satz 1). Lediglich der bisherige Satz 2, der den Inhalt des einzureichenden Plans umschreibt, wird nicht übernommen. Er ist zu allgemein gehalten, um eine abschließende Auflistung der für das Planfeststellungsverfahren benötigten Unterlagen aufzulisten. Was an Unterlagen vorzulegen ist, ist eine Frage des Einzelfalls und wird letztlich durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt. In der Praxis haben sich ohnehin Hinweise oder Richtlinien herausgebildet, die den Umfang der Unterlagen umschreiben und fortlaufend angepasst werden.

Einzureichen ist der vollständige Plan. Die Planfeststellungsbehörde kann prüfen, ob die Planunterlagen vollständig und vor allem aussagekräftig sind. Sind die Unterlagen unvollständig oder enthalten sie offensichtliche Unrichtigkeiten, wirkt die Planfeststellungsbehörde beim Träger des Vorhabens auf eine Ergänzung oder Berichtigung hin. Dies erfolgt dann im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens.

Durch § 72a Absatz 1 Satz 2 VwVfG wird sichergestellt, dass insbesondere militärische Sicherheitsinteressen umfassend geschützt werden. In dem zu veröffentlichenden Plan können je nach Vorhabenträger Daten/ Informationen enthalten sein, die Schlüsse auf die militärische Nutzung der Liegenschaften zulassen und/ oder für die Landes- und Bündnisverteidigung relevant sein könnten. Die mögliche Kenntnisnahme unbefugter Personen muss ausgeschlossen werden, da ansonsten nicht nur das Risiko der Beeinträchtigung des Auftrags der Bundeswehr besteht, sondern ggf. sogar ein Sicherheitsrisiko. Bei der Bereitstellung von Dokumenten in digitaler Form ist die bestehende Gefahr des Zugriffs Unbefugter ungleich höher. Der Schutz des § 27b Abs. 4 VwVfG ist hier nicht ausreichend, da Schutzgut dieser Regelung nur Geheimnisse i.S.d. § 30 VwVfG sind, womit insbesondere Geheimnisse, die zum persönlichen Lebensbereich gehören sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gemeint sind. Dadurch werden aber die Sicherheitsinteressen der Bundeswehr nicht vollständig umfasst.

Nach Absatz 2 kann die Anhörungsbehörde festlegen, dass der Plan über eine von ihr zur Verfügung gestellte Datenplattform einzureichen ist. Absatz 3 gibt ihr dann die Möglichkeit, dieses selbst und auch deren Nutzung weitere auszugestalten. Diese Regelungen sind 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. Hervorzuheben ist hier lediglich die Möglichkeit, eine Datenplattform zu verwenden, die auch 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 Absatz 2 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.

Es können auch Verfahren nach § 3a VwVfG genutzt werden. Die Regelungen, bspw. in § 3a Absatz 2 und 3 sind zwar darauf ausgelegt, die schriftliche Kommunikation zwischen Beteiligten zu ersetzen (die im Planfeststellungsverfahren gesetzlich nicht angeordnet ist), schließen aber nicht aus, dass diese elektronischen Verfahren genutzt werden.

Der neue §§ 72a Absatz 2 und Absatz 3 VwVfG macht deutlich, dass der Gesetzgeber von dem Grundsatz ausgeht, dass die Verfahrensschritte digital durchzuführen sind. Die nachfolgenden Vorschriften der §§ 73ff. VwVfG greifen dies nochmal klarstellend auf, indem sie auf die elektronische Vornahme bestimmter Verfahrenshandlungen abstellen.

Für die Anwendung der §§ 73ff. VwVfG sind zudem die neuen §§ 27a, 27b VwVfG von besonderer Bedeutung, die über § 72 Absatz 1 VwVfG anzuwenden sind und als allgemeine Vorschriften weitergehende Regelungen zur Digitalisierung treffen. Die Vorschriften bauen aufeinander auf. Die Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Absatz 1 VwVfG) erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde. Gleiches gilt für die vorherige Bekanntgabe der Auslegung (§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG). Durch die Neuregelung werden alle analogen Verfahrensschritte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch digitale Schritte ersetzt. Das den bisherigen §§ 27a, 27 b VwVfG zu Grunde liegende Konzept, wonach digitale Schritte nur neben analogen Schritten möglich sind, wird ausdrücklich aufgegeben. Das VwVfG übernimmt damit bestehende Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus anderen Fachgesetzen (§§ 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.

Eine Ausnahme vom Grundsatz der digitalen Durchführung bildet die Durchführung des Erörterungstermins. Der neue § 73b VwVfG geht von dem Grundsatz aus, dass dieser analog, d.h. durch eine Besprechung vor Ort durchgeführt wird, sofern die Planfeststellungsbehörde diesen für erforderlich hält. Die Ersetzung des Erörterungstermins durch digitale Formate ist hier in das Ermessen der Planfeststellungsbehörde gestellt. Hintergrund ist, dass sich in der Praxis gezeigt hat, dass trotz digitaler Konferenztechnik die Erörterung vor Ort in den Gemeinden seitens der Behörde, wie in der Regel auch des Trägers des Vorhabens gewünscht wird.

### **Zu Nummer 6 (§ 73 VwVfG)**

§ 73 VwVfG ist in der geltenden Fassung die zentrale Vorschrift zur Durchführung des Anhörungsverfahrens sowie für die Beteiligung der Behörden.

In der neuen Fassung regelt die Vorschrift das Verhältnis von Planfeststellungsbehörde zu den Betroffenen einschließlich der Vereinigungen. Daher ist er kürzer als bislang gefasst. Die Beteiligung der Behörden wird in § 73a VwVfG ausgelagert.

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

Die Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Absatz 1 VwVfG) erfolgt nun durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde. Gleiches gilt für die vorherige Bekanntgabe der Auslegung (§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG). Das VwVfG übernimmt damit bestehende Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus anderen Fachgesetzen (§§ 17a, 17b FStrG, §§ 14, 14a WaStrG, §§ 18a, 18b AEG) und führt sie zu einer einheitlichen Regelung zusammen.

### **Zu Absatz 1 bis 3**

Die Regelungen zum Anhörungsverfahren für Betroffene und Vereinigungen entsprechen den bisherigen Anforderungen beispielsweise zum Beteiligungsumfang. Sie werden im Hinblick auf eine digitalisierte Ausgestaltung angepasst.

Stellungnahmen anerkannter Vereinigungen und Einwendungen sind nunmehr 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. Ist die elektronische Erhebung im Einzelfall nicht zumutbar, stellt die Planfeststellungsbehörde auf Verlangen eine andere Weise zur Verfügung. Welche andere Weise gewählt wird, steht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Weiter wird klargestellt, dass Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abzugeben sind.

Die bislang vorgesehene physische Auslegung der Pläne vor Ort in den jeweiligen vom Vorhaben betroffenen Gemeinden entfällt. Die Auslegung erfolgt nun durch Veröffentlichung der Pläne auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde.

Die bisherige Dauer von Auslegungs- und Einwendungsfrist wird beibehalten. Die Auslegungsfrist beträgt einen Monat, die Einwendungsfrist 6 Wochen, beginnt aber nun neu ab der Auslegung, d.h. der Veröffentlichung des Plans im Internet.

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 Auslegungsfrist mit der Planfeststellungsbehörde abstimmen, wie ihm ein anderweitiger Zugang oder Informationen zum Vorhaben zur Verfügung gestellt werden kann (Absatz 1 Satz 2). Die Regelung beruht

auf entsprechenden Vorschriften in einzelnen Fachgesetzen (z.B. § 17a Absatz 3 Satz 2 FStrG, § 18a Absatz 3 Satz 2 AEG und § 14a Absatz 3 Satz 2 WaStrG). Welche Form gewählt wird, steht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. In der Regel wird die Übersendung eines gängigen elektronischen Speichermediums sein, auf dem die auszulegenden Unterlagen gespeichert sind, wie dies bspw. § 22 Absatz 3 Satz 2 NABEG vorsieht. Möglich ist aber auch eine digitale Einsichtnahme in der Behörde selbst. Die Regelung regelt nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit beim Zugang zu Dokumenten.

#### **Zu Absatz 4**

Die Auslegung der Planunterlagen wird, wie bisher auch, vorab öffentlich bekannt gemacht (Satz 1). Hierfür gilt § 27a. Für den Inhalt der Bekanntmachung gilt § 27b Absatz 2 VwVfG. Zu nennen sind bspw. Zeitraum und die Internetseite, auf der die Planunterlagen veröffentlicht werden. Zusätzlich sind die Angaben nach Satz 2 aufzunehmen.

#### **Zu Nummer 7 (§ 73a bis § 73c VwVfG)**

##### ***Zu § 73a neu***

Der neue § 73a fasst die bisherigen Regelungen zur Behördenbeteiligung zusammen und übernimmt weitestgehend die bisherigen Regelungen.

Neu ist in Absatz 1, dass die Einholung der Stellungnahmen nun mit Auslegung des Plans, d.h. mit dessen Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde beginnt. Nach § 73 Absatz 1 wiederum erfolgt die Auslegung innerhalb von drei Wochen nach Zugang des Plans. Bislang betrug die Frist bis zu einem Monat. Hier gibt es nun einen Gleichlauf mit § 73 Absatz 1 VwVfG. Wie bislang auch, kann die Planfeststellungsbehörde die Behörden auch früher zur Stellungnahme auffordern.

Absatz 3 legt fest, dass die Behörden ihre Stellungnahmen elektronisch übermitteln müssen. Die Verpflichtung zur elektronischen Übermittlung 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 durch Rückfragen verzögern oder die Entscheidungsgrundlage verkomplizieren, weil bspw. unklar bleibt, ob die Fachbehörde Schutzauflagen fordert oder nicht oder wie diese auszugestalten sind.

##### ***Zu § 73b neu***

§ 73b fasst die Regelungen zum Erörterungstermin zusammen.

#### **Zu Absatz 1**

Die Durchführung eines Erörterungstermins ist nun neu in das Ermessen der Behörde gestellt, wobei das Gesetz vom Grundsatz ausgeht, dass der Erörterungstermin erforderlich sein muss. Dies ist der Fall, wenn durch die Erörterung eine weitere Aufklärung der Sach- und Rechtslage oder eine Befriedung zu erwarten ist.

#### **Zu Absatz 2**

An der vorherigen Bekanntmachung des Erörterungstermins (Satz 1) hat sich nichts geändert. Diese erfolgt nun digital. Neu ist, dass sie den Träger des Vorhabens, die Behörden sowie diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, über den Erörterungstermin elektronisch benachrichtigt (Satz 1).

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 Satz 1 übernimmt die bisherige Regelung zum Inhalt des Erörterungstermins. Neu ist, dass die Planfeststellungsbehörde den Kreis der Teilnehmenden bestimmen kann.

### **Zu Absatz 4**

Im Gegensatz zu den anderen Verfahrensschritten geht das Gesetz 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 Planfeststellungsbehörde. Es können bspw. Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt werden. Auch kann auch 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.

### **Zu Absatz 5**

Wie bisher erklärt Absatz 5 bestimmte Vorschriften über die mündliche Verhandlung für anwendbar.

### **Zu § 73c neu**

Der neue § 73c übernimmt die bisherige Regelung des § 73 Absatz 8 VwVfG und passt sie lediglich an die Digitalisierung der Verfahrensschritte an.

### **Zu Nummer 8 (§ 74 bis § 74b VwVfG)**

#### **Zu § 74**

In § 74 VwVfG werden die Absätze 1 bis 3 unverändert übernommen und die Absätze 4 bis 6 angepasst.

#### **Zu Absatz 1 bis 3**

Diese werden unverändert übernommen.

#### **Zu Absatz 4**

Die Änderungen übernehmen die Wertungen des § 73 Absatz 1 und 4 VwVfG und übertragen sie auf die Verfahrensschritte nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Der Planfeststellungsbeschluss wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan im Internet ausgelegt. Die Auslegungsfrist hat sich nicht geändert. Mit dem Ende der Auslegungsfrist 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. In diesem Fall gelten für den Zeitpunkt der Zustellung die speziellen Regelungen für die analog oder digitale Zustellung.

### **Zu Absatz 5**

Wie bisher auch, wird die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses vorab öffentlich bekanntgemacht (Satz 1). § 27b Absatz 2 VwVfG regelt den Inhalt der Bekanntmachung. Satz 2 regelt den zusätzlichen Inhalt.

### **Zu Absatz 6**

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

### **Zu § 74a neu**

Der neue § 74a übernimmt die bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 8. Dieser regelt, wann eine Plangenehmigung erteilt werden kann (Absatz 1) an und beschreibt, soweit notwendig, die digitalen Verfahrensschritte (Absatz 2 Satz 3).

Abweichend von der bisherigen Rechtslage kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden (Absatz 4). Dies ist eine Ausnahme zu § 74a Absatz 1 Nummer 3. 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 § 74b neu**

Die Regelung übernimmt die bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 9 VwVfG und überführt sie der Übersichtlichkeit halber in eine eigenständige Norm in Form des neuen § 74b.

### **Zu Nummer 9 (§ 75 und § 75a VwVfG)**

#### **Zu § 75**

Die Absätze 1 bis 2 enthalten keine Änderungen. Lediglich die Nummerierung der Absätze wurde angepasst. Absatz 3 übernimmt entsprechende fachgesetzliche Regelungen (z.B. § 17c FStrG) als allgemeine Regelung in das VwVfG.

Die Absätze 4 bis 5 übernehmen die bisherigen Regelungen aus § 75 Absatz 2 und Absatz 3, ohne sie inhaltlich zu ändern.

#### **Zu § 75a**

Die bislang in § 75 Absatz 4 VwVfG enthaltenen speziellen Regelungen zum Außerkrafttreten eines Planfeststellungsbeschlusses wird nun neu in § 75a geregelt. In verschiedenen Fachgesetzen finden sich hierzu bislang Sonderregelungen, die nun als allgemeine Regelungen in das VwVfG überführt werden. Neu in Absatz 1 Satz 1 ist, dass mit der Durchführung des Plans innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen werden muss, damit er nicht automatisch außer Kraft tritt. Zudem besteht die Möglichkeit, auf Antrag des Trägers des Vorhabens gegenüber der Planfeststellungsbehörde, die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses um höchstens fünf Jahre zu verlängern (Absatz 1 Satz 2). Vor der Verlängerungsentscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfah-

ren durchzuführen (Absatz 3). Absatz 2 regelt, wie bisher auch, was als Beginn der Durchführung des Plans zu werten ist.

#### **Zu Nummer 10 (§ 102b VwVfG)**

Die Regelung enthält eine Übergangsregelung für Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, die vor Inkrafttreten des Artikels 11 [Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes] nach diesem Gesetz bereits eingeleitet wurden oder bis zum 31.12.2028 eingeleitet werden, mit der geregelt wird, 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 Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung)**

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

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsüberschrift infolge der Einfügung des neuen § 14e UVPG.

##### **Zu Nummer 2**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

##### **Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 1 Satz 1 UVPG)**

Redaktionelle Anpassung infolge der Einführung des neuen § 14e UVPG.

##### **Zu Nummer 4 (§ 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 Eisenbahnvorhaben 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 Gleislagänderungen
- 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 5 (§ 14e UVPG)**

§ 14e UVPG sieht für Vorhaben der Verteidigung sowie der Verkehrs- und Energieinfrastruktur vor, dass sie in Ausnahmefällen von den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausgenommen werden können. Damit 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 im Sinne der Absätze 1 bis 3 liegt demnach 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 Umweltverträglichkeitsprüfung zu rechtfertigen vermag.

### **Zu Absatz 1**

Mit dem am 24. Februar 2022 begonnenen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat sich die Sicherheitslage in Europa unvorhergesehen kurzfristig und fundamental geändert. Mit der Ausnahme nach Absatz 1 werden die als Reaktion auf die Ukrainekrise eingeläutete „Zeitenwende“ sowie die Forderung Voraussetzungen zu schaffen, die die Bundeswehr zur Erfüllung ihres Auftrages befähigt, angemessen berücksichtigt. Die Unternehmen der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie tragen zu einer effektiven Landes- und Bündnisverteidigung bei. Vor diesem Hintergrund ist der unverzügliche und schnellstmögliche Aufbau einer unabhängigeren nationalen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie, die verlässlich und zügig den Bedarf der Streitkräfte an Wehrmaterial decken kann, äußerst dringlich und zwingend erforderlich. Die Ausnahme nach Absatz 1 kann demgemäß für Vorhaben erteilt werden, die der Herstellung oder Lagerung von Produkten zur Landesverteidigung, insbesondere von Munition, Sprengstoffen und deren Vorprodukten, dienen und deren Erforderlichkeit für die Einsatzfähigkeit und Versorgungssicherheit der Bundeswehr durch eine Erklärung des Bundesministeriums der Verteidigung bestätigt wird. Die Ausnahme setzt voraus, dass sich die Anwendung der Anforderungen des UVPG nach der Einschätzung des Bundesministeriums der Verteidigung nachteilig auf die Zwecke der Landes- und Bündnisverteidigung auswirken würde, insbesondere aus Gründen der Eilbedürftigkeit. Eine solche Situation kann sowohl in Fällen bestehen, in denen eine Gefahr für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland absehbar ist, als auch in Fällen, in denen eine solche Gefahr bereits besteht.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 ermöglicht im Einzelfall die Ausnahme von den Anforderungen des UVPG für Verkehrsvorhaben nach Anlage 1 Nummer 14 UVPG. Fälle so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit, dass die Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltverträglichkeitsprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit gefährdet wird. Dies kann bei Verkehrsvorhaben vorliegen, wenn sie geeignet sind, einen relevanten Beitrag zu leisten, um die Auswirkungen einer bevorstehenden Naturkatastrophe abzumildern sowie im Falle eines drohenden oder bereits eingetretenen Verteidigungsfalls bei Vorhaben, die geeignet sind, die Verteidigungsbereitschaft erheblich zu stärken.

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 ermöglicht im Einzelfall die Ausnahme von den Anforderungen des UVPG für Vorhaben der Wärme- oder sonstigen Energieerzeugung nach Anlage 1 Nummer 1 sowie für

Leitungsanlagen und andere Anlagen nach Anlage 1 Nummer 19 UVPG. Fälle so großer Notwendigkeit und Dringlichkeit, dass die Verzögerung des Vorhabens durch die förmlichen Verfahrensschritte einer Umweltverträglichkeitsprüfung dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft und die politische, administrative und wirtschaftliche Stabilität und Sicherheit dadurch gefährdet wird (siehe oben), werden bei solchen Vorhaben nur dann vorliegen, wenn sie geeignet sind, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Naturkatastrophe oder Energieversorgungskrise zu bewältigen oder deren Auswirkungen abzumildern sowie im Falle eines drohenden oder bereits eingetretenen Verteidigungsfalls bei Vorhaben, die geeignet sind, die Verteidigungsbereitschaft erheblich zu stärken.

#### **Zu Absatz 4**

Die Ausnahmemöglichkeiten nach den Absätzen 1 bis 3 bestehen unbeschadet der Anforderungen im Hinblick auf die Erfordernisse einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 54 bis 59 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Damit wird den entsprechenden Vorgaben nach Artikel 2 Absatz 4 der UVP-Richtlinie Rechnung getragen.

#### **Zu Absatz 5**

Die zuständige Behörde muss im Rahmen der Ausnahmeentscheidung nach Absatz 1 erwägen, ob eine andere Art der Prüfung der Umweltauswirkungen 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 Prüfung der Umweltauswirkungen geeignet ist, sicherzustellen. Zu diesen Grundsätzen gehören die Bewertung erheblicher Umweltauswirkungen bei der Zulassung von Vorhaben zur Umweltvorsorge unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Mit der Gewährung einer Ausnahme nach den Absätzen 1 bis 3 entfallen auch die Bestimmungen über die Durchführung der UVP, wie sie z.B. in der Verordnung über das Genehmigungsverfahren (9. BImSchV) für UVP-pflichtige Industrieanlagen geregelt sind.

#### **Zu Absatz 6**

In den Fällen, in denen eine andere Form der Prüfung von Umweltauswirkungen möglich ist und als geeignet erachtet wird, ist die betroffene Öffentlichkeit über die Entscheidung, die eine Ausnahme gewährt, sowie über die Gründe der Ausnahme zu informieren. Dem entsprechend veröffentlicht die Zulassungsbehörde die Zulassungsentscheidung einschließlich Begründung sowie die Unterlagen, mit denen die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargestellt werden. Von dieser Veröffentlichungspflicht sind nach Absatz 6 Satz 2 Informationen ausgenommen, deren Bekanntgabe Nachteile für die internationalen Beziehungen oder die Verteidigung hätten. Soweit von dieser Ausnahme von der Veröffentlichungspflicht Gebrauch gemacht wird, gelten die in Absatz 6 Satz 3 und 4 bestimmten Ausnahmen. Die Umweltinformationen sind nach den Bestimmungen des UIG zugänglich zu machen.

#### **Zu Absatz 7**

Wird von einer Ausnahmeregelung nach den Absätzen 1 bis 3 Gebrauch gemacht, ist die Europäische Kommission vor Erteilung der Genehmigung des Vorhabens vom zuständigen Bundesministerium darüber zu unterrichten. In den Fällen des Absatz 1 ist das Bundesministerium der Verteidigung zuständig. Die Gründe für die Gewährung der Ausnahme sowie gegebenenfalls die Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden, sind der Kommission ebenfalls zu übermitteln. Die Zulassungsbehörde, die eine Entscheidung über eine Ausnahmeregelung nach den Absätzen 1 bis 3 trifft, hat sich vorab mit dem nach den Absätzen 1, 2 oder 3 zuständigen Bundesministerium abzustimmen. Es

ist sicherzustellen, dass die Entscheidung der anderen Stelle nicht vor Unterrichtung der Kommission erfolgt.

### **Zu Absatz 8**

Absatz 9 regelt Rechtsschutzfragen im Zusammenhang mit Entscheidungen nach den Absätzen 1 bis 3. Dies betrifft die Entscheidung, ein bestimmtes Vorhaben von den Regelungen des UVPG auszunehmen. In Absatz 9 Satz 1 wird in Übereinstimmung mit dem in § 44a VwGO geregelten Grundsatz, wonach behördliche Verfahrenshandlungen nur gemeinsam mit dem gegen die Sachentscheidung zulässigen Rechtsbehelf angefochten werden können, klargestellt, dass die Entscheidung nach den Absätzen 1 bis 3 nicht selbständig anfechtbar ist. Nach Satz 2 haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Zulassungsentscheidung für ein Vorhaben, für das nach den Absätzen 1 bis 3 eine Ausnahme von den sonstigen Anforderungen dieses Gesetzes erteilt wurde, keine aufschiebende Wirkung.

### **Zu Nummer 6 (§ 17 Absatz 2 Satz 2 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

### **Zu Nummer 7 (§ 18 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung der Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

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

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen. Zudem wird klargestellt, dass die im Verwaltungsverfahrensgesetz enthaltenden Regelungen zur materiellen Präklusion (§ 72 Absatz 2 Satz 3, Absatz 3 Satz 2 und § 73c Absatz 1 Satz 2 des VwVfG) bei Vorhaben, die einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, nicht anzuwenden sind.

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

Der bisherige Satz 2 in § 18 Absatz 2 UVPG wird ersatzlos gestrichen. Dieser sah den Verzicht auf die Benachrichtigung nicht ortsansässiger Betroffener nach § 73 Absatz 5 Satz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vor. Da diese Regelung im Verwaltungsverfahrensgesetz ohnehin entfällt, kann auch § 18 Absatz 2 Satz 2 UVPG entfallen.

### **Zu Nummer 8 (§ 20 UVPG)**

Es handelt sich um Folgeänderungen. Die Verweise auf das Verwaltungsverfahrensgesetz sind anzupassen.

### **Zu Nummer 9 (§ 21 UVPG)**

Im bisherigen § 21 UVPG werden die Absätze 1 und 3 sowie der Absatz 5 gestrichen. Die bisherige Regelung zur Schriftlichkeit in § 21 Absatz 1 UVPG entfällt, da die Schriftlichkeit auch im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) entfällt. Die Regelung in § 21 Absatz 2 UVPG wird der neue Absatz ist obsolet. Die Äußerungsfrist beträgt nun im VwVfG zwei Monate. § 21 Absatz 3 UVPG wird gestrichen, da diese europarechtlich nicht vorgesehen ist und die Äußerungsfrist ohnehin verlängert wurde.

Die bisherige Regelung in § 21 Absatz 4 UVPG zur verfahrensrechtlichen Präklusion wird übernommen. Da die Regelung nur bei UVP-pflichtige Vorhaben einen eigenständigen Re-

gelungsbereich hat, verbleibt sie im UVPG und wird nicht ins das Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen. Für nicht UVP-pflichtige Vorhaben, die vom VwVfG erfasst werden, gilt die materielle Präklusion, die die verfahrensrechtliche Präklusion mitumfasst.

Die in § 21 Absatz 5 UVPG enthaltene Regelung ist obsolet und kann gestrichen werden. Die Regelung sollte sicherstellen, dass bei Einwendungen bei denen unklar ist, ob sie umweltrelevanten Inhalts sind oder nicht eine gleiche Frist gilt. Hintergrund war, dass umweltrelevante Einwendungen der längeren Äußerungsfrist nach dem UVPG unterliegen und nicht umweltrelevante der kürzeren nach dem VwVfG. Mit Angleichung der Äußerungsfrist von UVPG und VwVfG entfällt nun diese Unterscheidung und damit auch der Anwendungsbereich des bisherigen § 21 Absatz 5 UVPG.

#### **Zu Nummer 10 (§ 22 Absatz 1 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis in § 22 Absatz 1 Satz 1 UVPG auf § 21 ist zu streichen.

#### **Zu Nummer 11 (§ 24 Absatz 1 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

#### **Zu Nummer 12 (§ 27 Absatz 1 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Der Verweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ist anzupassen.

#### **Zu Nummer 13 (§ 42 Absatz 1 UVPG)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 13 Nummer 11 (Neufassung § 21 UVPG).

#### **Zu Nummer 14 (§ 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 15 (§ 53 UVPG)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

#### **Zu Nummer 16 (§ 66 UVPG)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

### **Zu Nummer 17 (§ 74 Absatz 14 UVPG)**

Mit § 74 Absatz 14 wird eine Übergangsregelung eingeführt, die der Umstellung des Verwaltungsvollzugs Rechnung trägt und sicherstellt, dass laufende Vorhaben nicht belastet werden.

### **Zu Nummer 18 (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 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 beziehenden 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 13 (Änderung des Raumordnungsgesetzes)**

##### **Zu Nummer 1 (§ 8 ROG)**

Die Änderung der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nummer 131) wird umgesetzt.

##### **Zu Nummer 2 (§ 16 ROG)**

Durch die Neuregelung in § 16 Absatz 2 ROG wird sichergestellt, dass für Vorhaben der Bundesfernstraße, der Bundeswasserstraße für Schienenwege des Bundes und für Pumpspeicherkraftwerke grundsätzlich keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden soll, insbesondere dass die Länder keine abweichenden Regelungen treffen können. Etwas anderes gilt nur, wenn die Raumordnungsbehörde widerspricht.

##### **Zu Nummer 3 (§ 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 14 (Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz)**

Es handelt sich um eine Folgeänderung in Folge der Änderung von § 16 des Bundesfernstraßengesetzes.

### **Zu Artikel 15 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Es handelt sich um Folgeänderungen aufgrund der Änderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

### **Zu Nummer 1 (§ 28 PBefG)**

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

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (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.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (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 ausgenommenen, 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 an einer Haltestelle 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 Doppelbuchstabe cc (Nummer 4)**

Folgeänderung aus der Ergänzung der neuen Nummern 5 und 6.

#### **Zu Doppelbuchstabe dd (Nummern 5 und 6)**

Zu Nummer 5: Der Bau und die Änderung der technischen Sicherung von Bahnübergängen werden von der planungsrechtlichen Genehmigungspflicht ausgenommen.

Zu Nummer 6: 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 Doppelbuchstabe ee (Satz 6)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

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

§ 28 Absatz 2 wird gestrichen, da sein Regelungsgehalt im neuen § 74 a Absatz 4 VwVfG aufgeht

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

Es handelt sich um Folgeänderungen, die auf die Neustrukturierung des VwVfG zurückgehen.

#### **Zu Buchstabe d (Absatz 3a)**

Die Änderung des § 18 Absatz 2 dient der Umsetzung der im Koalitionsvertrag 2025 vereinbarten Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. 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 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 Unternehmern und dazu, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung kaum 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 Unternehmer 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 Verwaltungsv erfahren 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 Buchstabe e (Absatz 4)**

Es handelt sich um Folgeänderungen, die auf die Neustrukturierung des VwVfG zurückgehen.

#### **Zu Nummer 2 (§ 28a Absatz 1 Satz 1 PBefG)**

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. Im Übrigen wird der Verweise in Satz 1 an die neuen Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz angepasst.

#### **Zu Nummer 3 (§ 28b Satz 1 PBefG)**

Durch die Änderungen wird nach dem Vorbild des § 43g Absatz 1 Energiewirtschaftsgesetz die Möglichkeit geschaffen, dass nicht nur die Anhörungsbehörde Dritte mit der Vorbereitung und Durchführung des Anhörungsverfahrens beauftragen darf, sondern auch andere am Planfeststellungsverfahren beteiligte Behörden. Damit kann z. B. die Planfeststellungsbehörde künftig den Projektmanager mit der Erstellung des Entwurfs des Planfeststellungsbeschlusses und die Enteignungsbehörde mit der Erstellung des Entwurfs des Besitzeinweisungsbeschluss beauftragen. Dies dient der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und entlastet gleichzeitig die zuständigen Behörden. Dabei gilt weiterhin, dass die endgültige Entscheidung über die Planfeststellung nur von der zuständigen Behörde getroffen werden darf (§ 28b Satz 3 PBefG), so dass Bewertungen oder Aufgaben, die Einfluss auf den Abwägungsprozess oder das Abwägungsergebnis haben können, nicht auf den Projektmanager übertragen werden dürfen.

#### **Zu Nummer 4 (§ 28c PBefG)**

§ 28c wird gestrichen. Die Regelung sah unter bestimmten Voraussetzungen die Veröffentlichung der Planunterlagen durch den Unternehmer im Internet vor. Da die Veröffentlichung

ohnehin der Standard ist, kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Regelung verzichtet werden.

#### **Zu Nummer 5 (§ 29 PBefG)**

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

Es handelt sich um Folgeänderungen, die auf die Neustrukturierung des VwVfG zurückgehen. Außerdem entfällt die Bezugnahme auf § 28 Absatz 2, da dieser gestrichen wird.

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

Da das Anhörungsverfahren nach dem Vorbild im AEG, FStrG und WaStrG in einem eigenen § 29a geregelt wird, kann § 29 Absatz 1a aufgehoben werden.

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

Absatz 4 kann ersetzt werden, da die Verfahrensregelungen in § 75 VwVfG übernommen werden. Die Neufassung von Absatz 4 enthält Folgeänderungen aufgrund der Übernahme von Verfahrensregelungen in das VwVfG.

##### **Zu Buchstabe d**

Folgeänderung.

##### **Zu Buchstabe e (Absatz 6)**

Die Regelung in Absatz 6 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 6 (§ 29a PBefG)**

Nach dem Vorbild im AEG, FStrG und WaStrG wird für das Anhörungsverfahren ein eigener Paragraf § 29a eingefügt. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Neufassung des § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz sinnvoll. Inhaltlich wird auf die jeweilige Begründung im AEG verwiesen.

#### **Zu Nummer 7 (§ 29b Absatz 1a PBefG)**

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann. Durch den neuen Absatz 1a kann eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung erlassen werden. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt für die Antragstellung und damit Einleitung des Verfahrens ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde ausreichende Kenntnisse über das Vorhaben verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren. Die für die Besitzeinweisung zuständige Enteignungsbehörde des Landes kann diese dann ihrer Entscheidung zugrunde legen. Vom Zeitpunkt des Erlasses des Besitzeinweisungsbeschlusses zu unterscheiden ist der Zeitpunkt, ab dem dessen Inhalt verbindlich wird. Satz 3 stellt klar, dass der Besitzeinweisungsbeschluss mit der aufschiebenden Bedingung zu erlassen ist, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt

wird. Dies bedeutet, dass erst ab diesem Zeitpunkt der Besitzeinweisungsbeschluss materielle Rechtswirkungen- bzw. Rechtsfolgen auslöst. Satz 4 regelt den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Besitzeinweisungsbeschluss nicht oder nicht vollständig bestätigt. Anstatt ein neues Besitzeinweisungsverfahren zu starten, wird das bestehende Besitzeinweisungsverfahren wiederaufgegriffen und der Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmung ergänzt. Die weiteren Voraussetzungen des § 29b Absatz 1 müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

### **Zu Nummer 8 (§ 32 PBefG)**

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

So wie im AEG, FStrG und WaStrG bereits erfolgt, werden Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 32 Absatz 1 Nummer 1 PBefG genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der Betroffenen zugemutet wird. Die Kampfmittelräumungen, archäologischen Untersuchungen und Bergungen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken.

Außerdem wird die Duldungsverpflichtung auf die Baudurchführung erweitert. Damit werden Vorarbeiten erleichtert und der Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen beschleunigt. Gleichzeitig findet dadurch eine weitere Angleichung an die Regelungen zu den Vorarbeiten im FStrG, AEG und WaStrG statt.

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

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 9 (§ 62 Absatz 4)**

Die Übergangsvorschrift räumt der Planfeststellungsbehörde ein Wahlrecht ein, 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 Artikel 16 (Inkrafttreten)**

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

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