



www.fba.bund.de



Fernstraßen-Bundesamt



Jahresbericht Fernstraßen-Bundesamt

2021–2024

Inhalt

1	Wort zum Geleit	8
2	Meilensteine des Behördenaufbaus.....	10
3	Verkehrssicherheit und Lärmschutz	18
3.1	Tunnelverwaltung und Tunneluntersuchungsstelle.....	19
3.2	Lärmschutz an Bundesfernstraßen	24
3.3	Anbaurecht	25
3.4	RAP Stra: Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau	27
4	Gesetzgebung und Reformen	30
4.1	Ausbau erneuerbarer Energien.....	31
4.2	Umweltvorschriften	33
4.3	Regelwerke	34
4.4	Beschleunigung 5G-Netzausbau an Bundesfernstraßen: Bund-Länder-Arbeitsgruppe.....	35
5	Digitalisierung.....	38
5.1	Das FBA als vollkonsolidierte Behörde	39

5.2	Building Information Modeling (BIM) und Common Data Environment (CDE) ..	40
5.2.1	BIM-Lenkungsgruppe im Bundesverkehrsministerium	40
5.2.2	Aktivitäten des Fachbereichs Straße im BIM-Portal	41
5.2.3	BIM-Pilotprogramm	43
5.2.4	Entwicklung FBA.CDE	44
5.2.5	Beschleunigung von Genehmigungsprozessen im Straßenwesen durch digitale Modelle (BeGeBIM)	45
5.2.6	Handlungsempfehlung modellbasierter Prüfprozess	46
5.3	ITKo – Koordinierung der Bund /Länder-Fachinformationssysteme im Straßenwesen	48
5.4	Die Einführung der E-Akte im Fernstraßen-Bundesamt	49
5.5	Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben	50
5.5.1	Digitale Transformation in der Planfeststellung	51
5.5.2	Das Antrags- und Beteiligungsportal	51
5.6	OZG-Portal – Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG)	53
5.6.1	Anbau	53
5.6.2	Auskunftsansprüche	54

5.6.3	Digitales Widmungsverzeichnis mit Auskunftssystem	54
5.7	Künstliche Intelligenz im FBA	54
5.7.1	KI-Compliance	54
5.8	Reflexion zur Digitalisierung	56
6	Verkehrswege	58
6.1	Planfeststellung	59
6.1.1	Standort Leipzig: Grundsatzarbeit, Besonderheiten, Erfahrungen.	59
6.1.2	Standort Leipzig: Planfeststellung im Bereich Ost	62
6.1.3	Standort Hannover: Planfeststellung im Bereich Nord	66
6.1.4	Standort Bonn: Planfeststellung im Bereich West	68
6.1.5	Standort Gießen: Planfeststellung im Bereich Südwest.	71
6.2	Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes	76
6.3	Straßennetze	77
6.3.1	Netzplanung	77
6.3.2	Linienbestimmung nach § 16 FStrG mit Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 4 UVPG	77

6.3.3	Widmung	78
6.3.4	Bezeichnung und Nummerung	79
6.4	Zustandserfassung und -bewertung	80
6.5	Kartenwesen	82
6.6	Zentrale Verwaltung des bundeseigenen Straßen-Festbrückengerätes	83
6.7	Vergabeprüfungen	84
6.8	Längenstatistik	85
6.9	Arbeitsstellen	85
6.10	Rastanlagen	87
6.11	Internationales	89
7	FBA intern	92
7.1	Personalentwicklung	93
7.1.1	Stellenbesetzung und Recruiting	93
7.1.2	Arbeitgebermarketing	95
7.1.3	Fortbildung	96
7.2	Standorte und Liegenschaften	97

7.3	Praxisbericht Brandschutz.....	98
7.4	Gesundheitsmanagement	99
7.5	Haushalt und Controlling	100
7.6	Vergaben	101
7.7	Betreuung der Beamtinnen und Beamten bei der Autobahn GmbH des Bundes	101
7.8	Blitzlichter aus der Organisation nach dem Aufbau.....	104
8	Resümee	108
8.1	Abteilung P: Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Bundesautobahn	109
8.2	Abteilung S: Straßenrecht/Aufsicht	112
8.3	Abteilung B: Bau- und Verkehrstechnik	115
8.4	Abteilung Z: Zentralabteilung.....	118
8.5	Schlusswort und Ausblick	121
	Abkürzungsverzeichnis	124

1 Wort zum Geleit

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich über Ihr Interesse am ersten Jahresbericht des Fernstraßen-Bundesamtes, dessen Leitung ich mit der Personalnummer 26 zum 1. März 2020 als Präsidentin übernehmen durfte. Im folgenden Jahresbericht werfen wir Schlaglichter auf die ersten vier Jahre unserer neu gegründeten Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr. Wir zeigen Ihnen unseren Aufgaben- und Personalaufwuchs, stellen die wichtigsten und einige außergewöhnliche Themen und Projekte vor und geben Einblick in die Struktur und Standorte des FBA. Und: Wir stellen Ihnen stellvertretend einige der Menschen vor, die unsere Behörde mitgestalten und mit ihrem Engagement repräsentieren. Das liegt mir besonders am Herzen, dass wir als Menschen und Persönlichkeiten zusammenwachsen und unsere Vision für das Fernstraßen-Bundesamt verwirklichen, die uns in unserer gemeinsamen Arbeit leitet.

Versetzen Sie sich gemeinsam mit mir in das Jahr 2021 zurück: Mitten im zweiten Lockdown der Corona-Pandemie hatte das Fernstraßen-Bundesamt den Betrieb aufgenommen. Parallel liefen die Aufgaben hoch und Personal musste rekrutiert werden. Damals machten wir aus der Not eine Tugend und digitalisierten sehr schnell sehr umfassend unser Geschäft, so auch unsere Bewerberauswahlgespräche – wofür man uns später sogar den eGovernment-Preis verlieh – und arbeiteten fast ausschließlich mobil. Statt eines kollegialen Onboardings und Kennenlernrunden reichten wir unseren neuen Beschäftigten Laptop und Headset aus und schickten sie direkt wieder nach Hause.

Eine neue Behörde aufzubauen, ist schon eine beachtliche Aufgabe. Eine neue Behörde ohne



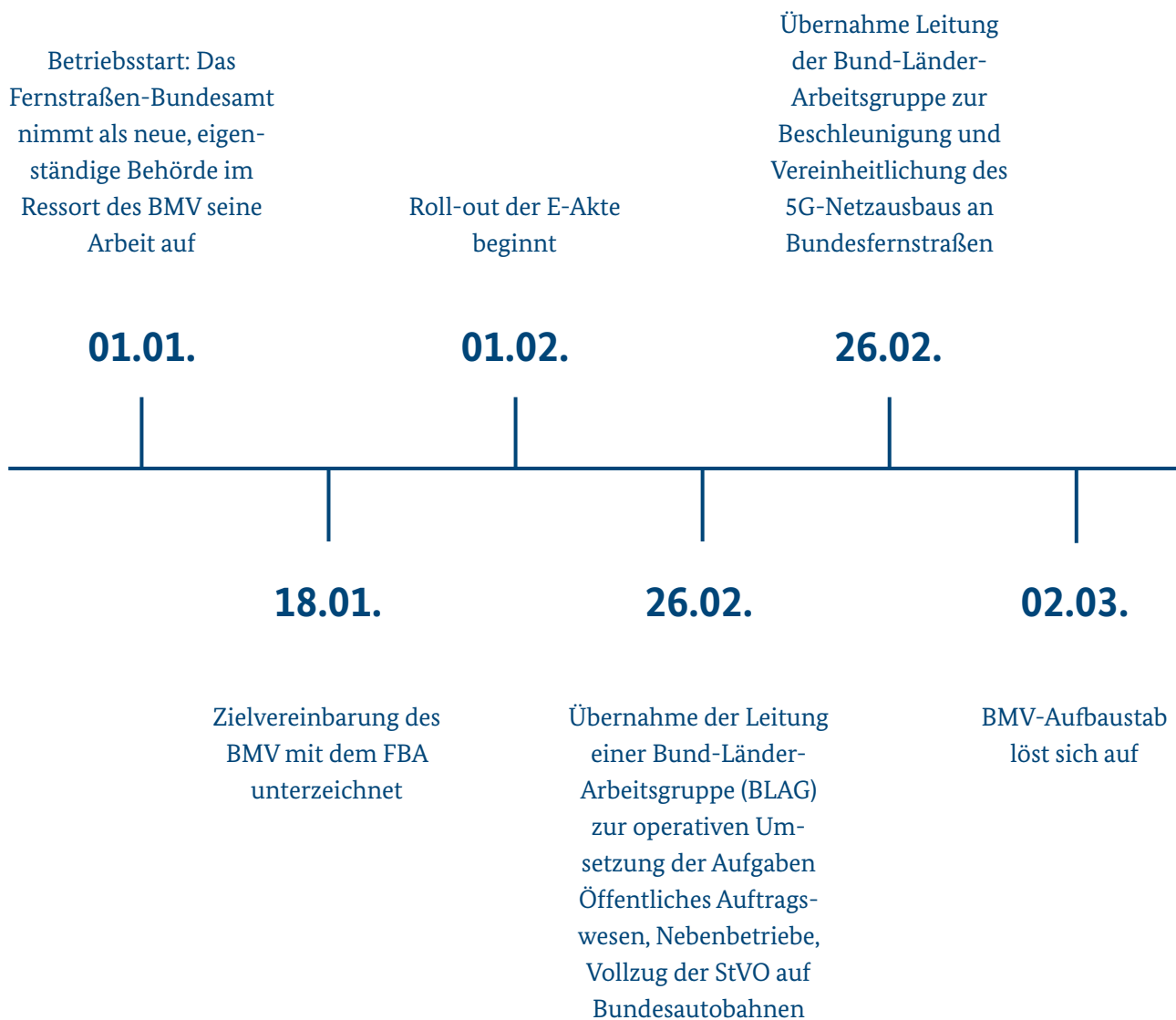
Abb. 1: Doris Drescher, Präsidentin des Fernstraßen-Bundesamtes
(Foto: A. Dollmeyer/FBA)

räumliches Ankommen aufzubauen: eine ziemliche Herausforderung! Es zeigte sich schnell, dass die durchweg hochmotivierten Beschäftigten sehr gut in ihren neuen Aufgabenbereichen ankamen. Aber ohne ein Team und zwischenmenschlichen Austausch kommt man nicht lange aus. Virtuelle gemeinsame Mittagspausen beim Lunch-Roulette, eine digitale Weihnachtsfeier und die intensive interne Kommunikation halfen dabei, die briefmarkengroßen Gesichter am Bildschirm dennoch in eingespielte Teams und ein gemeinsames Kollegium zu verwandeln. Diesen Geist spiegelt auch der erste Jahresbericht des Fernstraßen-Bundesamtes wider: Themen statt Organigramme, Aufgaben statt Zahlenkolonnen und Menschen, die ihre Projekte leidenschaftlich schildern.

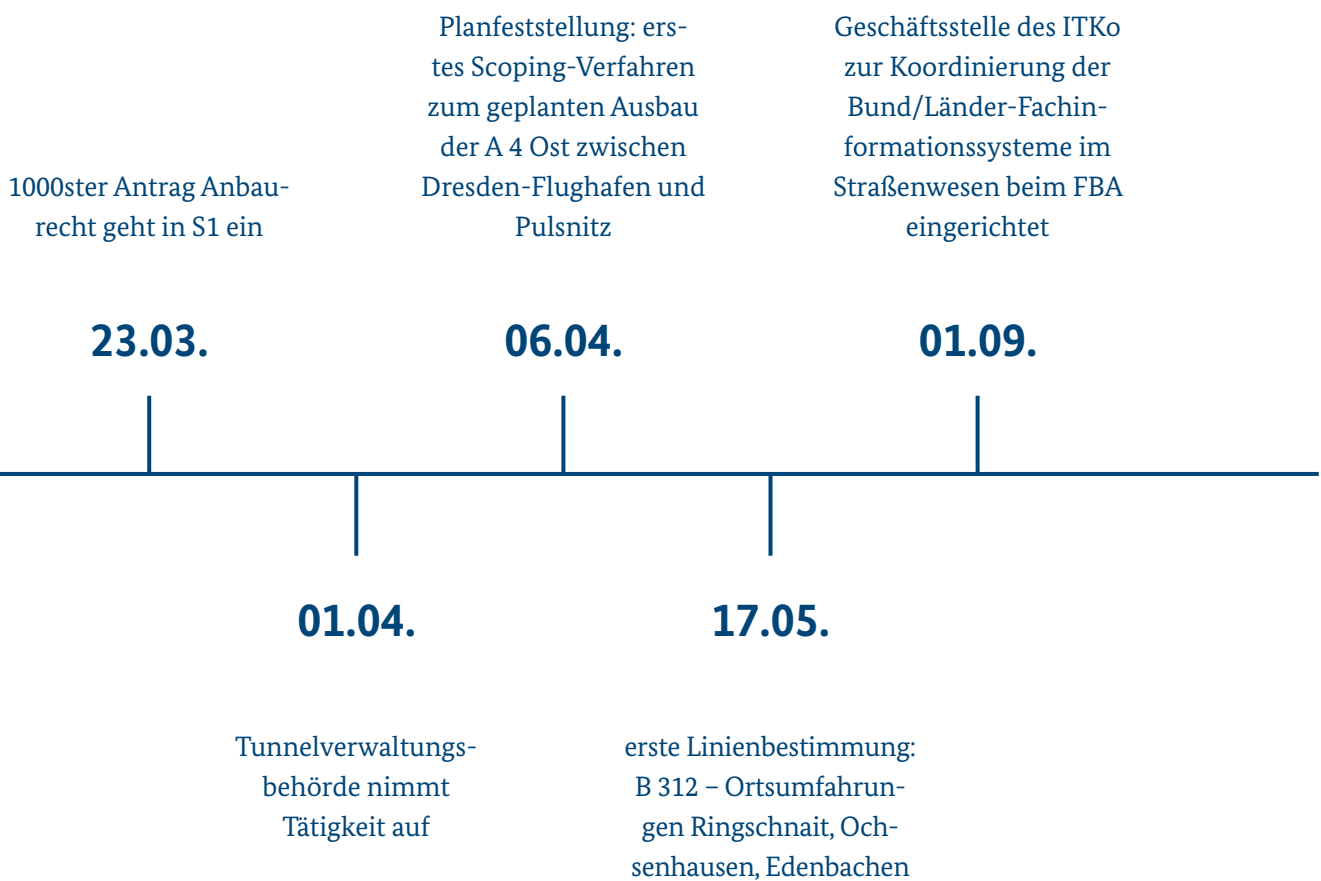
Ich bin stolz, Ihnen diesen Jahresbericht zu präsentieren und wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

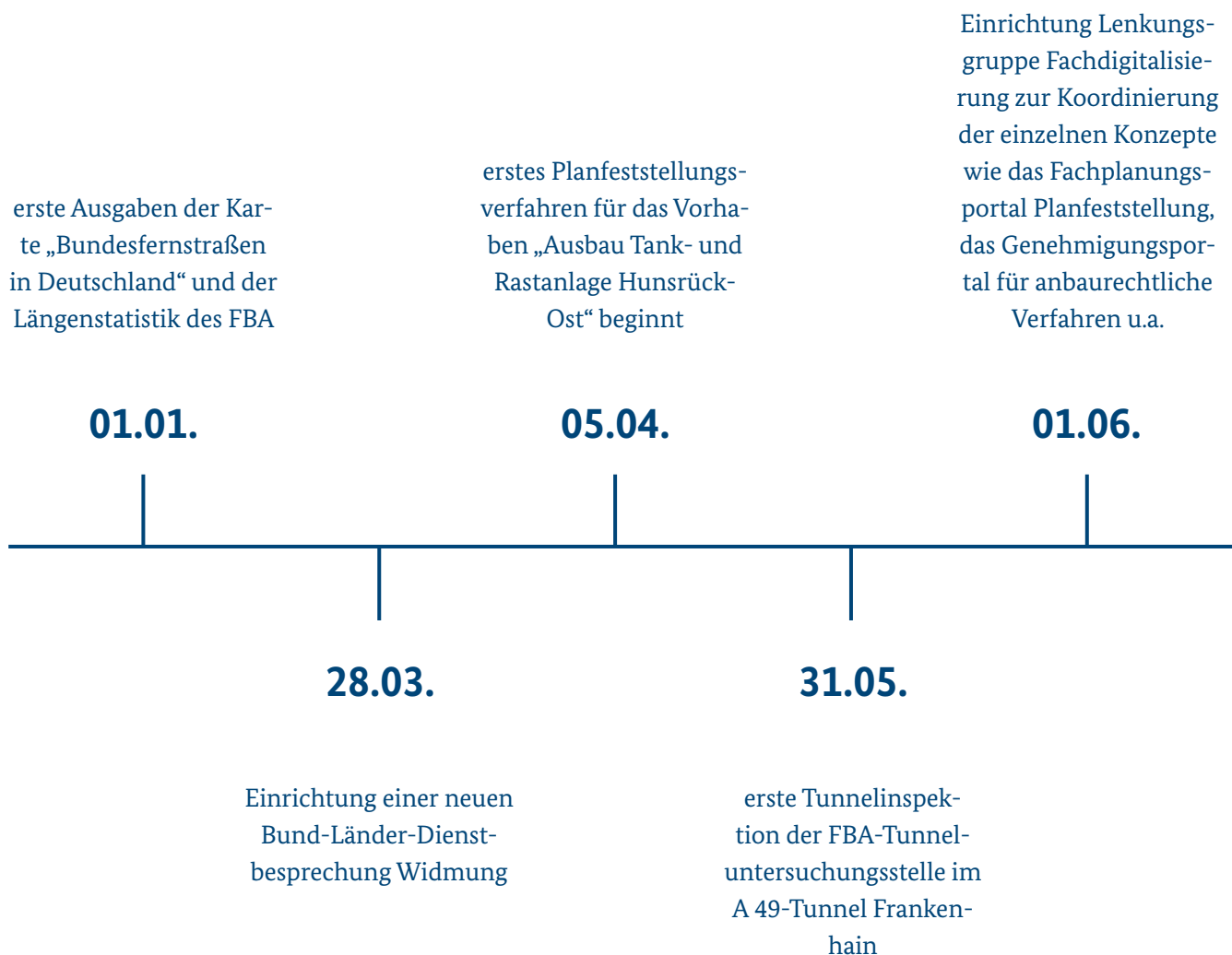
Doris Drescher
Präsidentin

2 Meilensteine des Behördenaufbaus

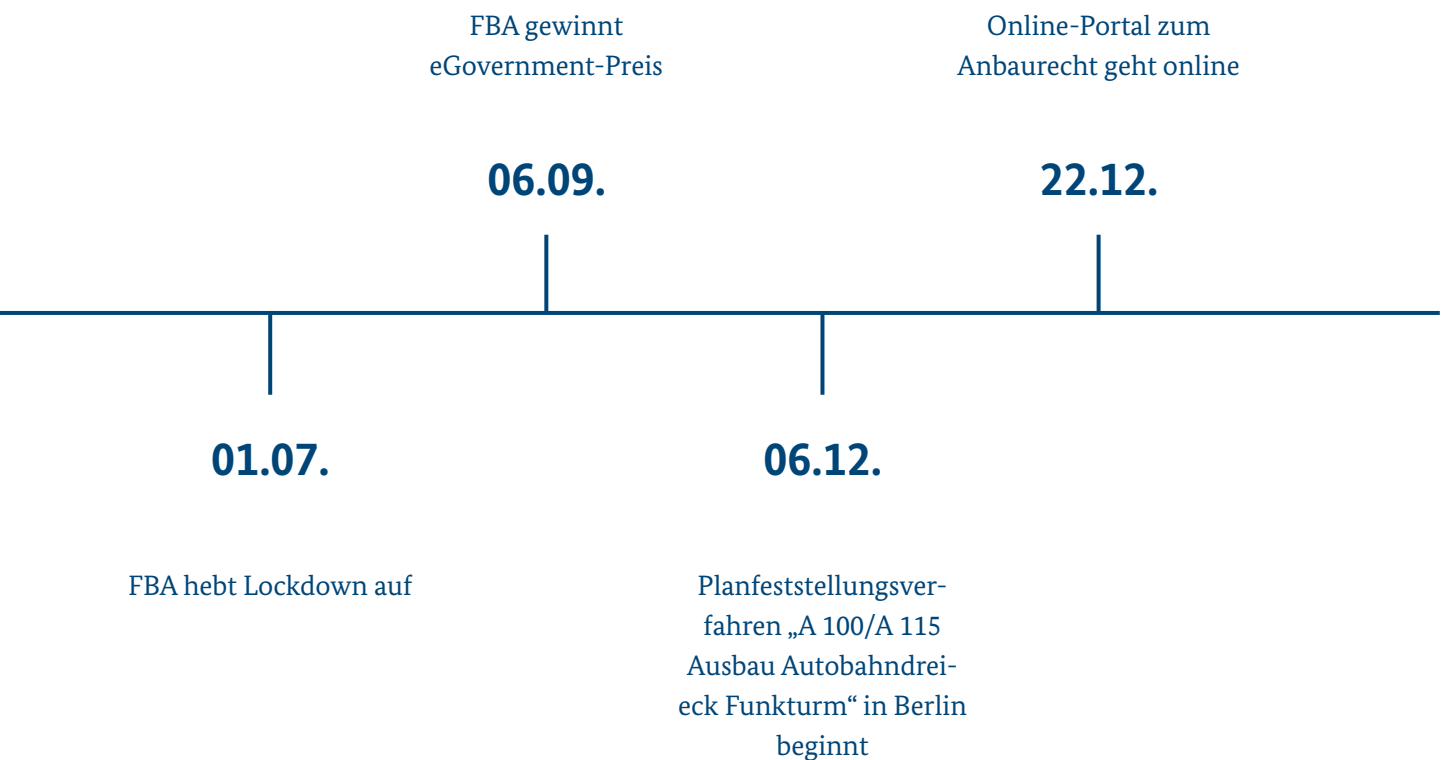


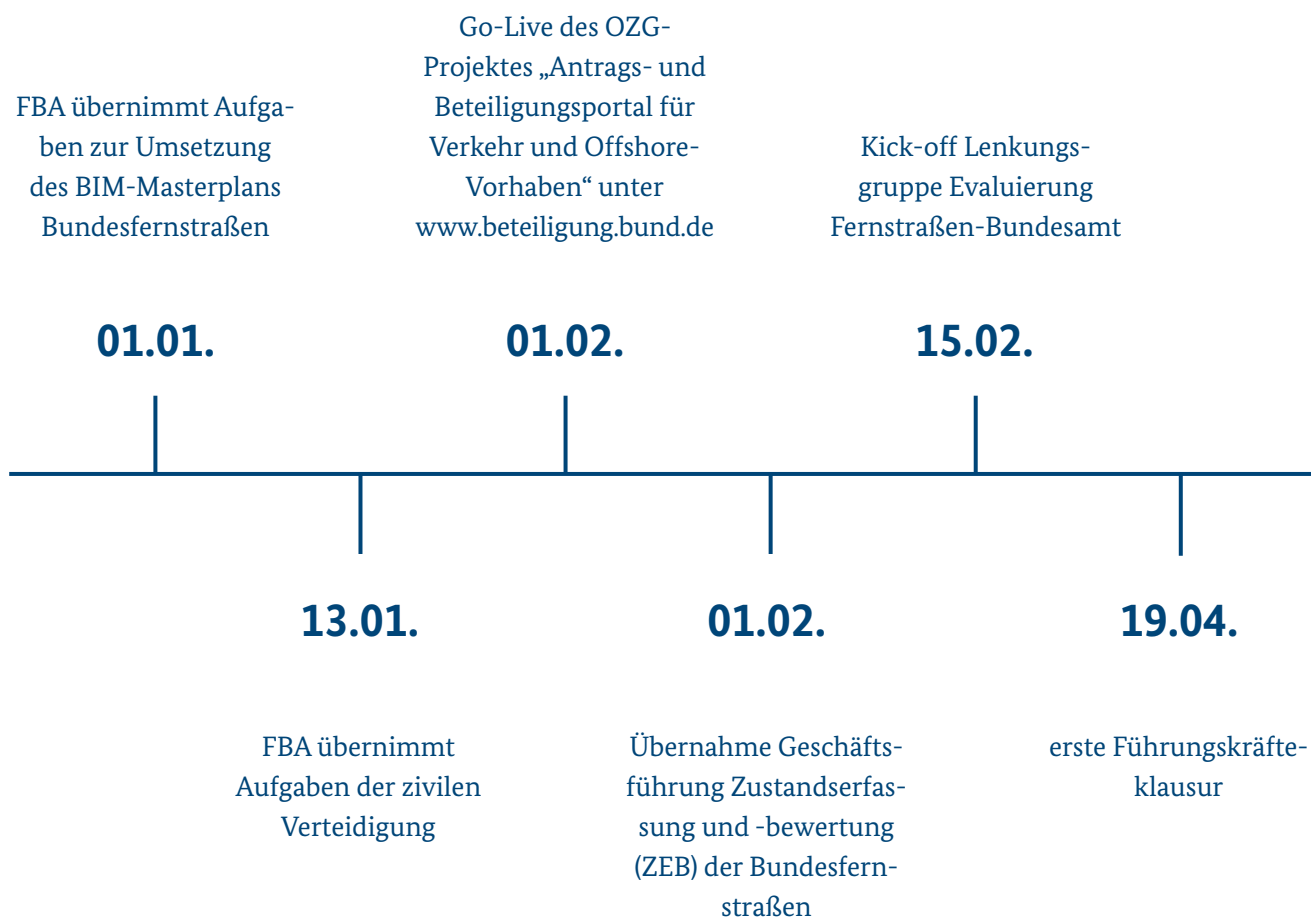
2021





2022





2023

Übernahme fachliche
Leitung des Ressort-IT-
Projekts „Aufbau und
Betrieb gemeinsamer
Datenumgebungen für
die Bundesverwaltung
im Bereich des Infra-
strukturbaus“ (BIM-CDE)

01.06.

Planfeststellungsverfah-
ren für das Vorhaben
„A 100/A 111 Ersatzneu-
bau R.-Wissel-Brücke
und des Autobahndrei-
ecks Charlottenburg“
in Berlin beginnt

07.08.

Übernahme des
Projektinformations-
systems PRORA

08.11.

12.07.

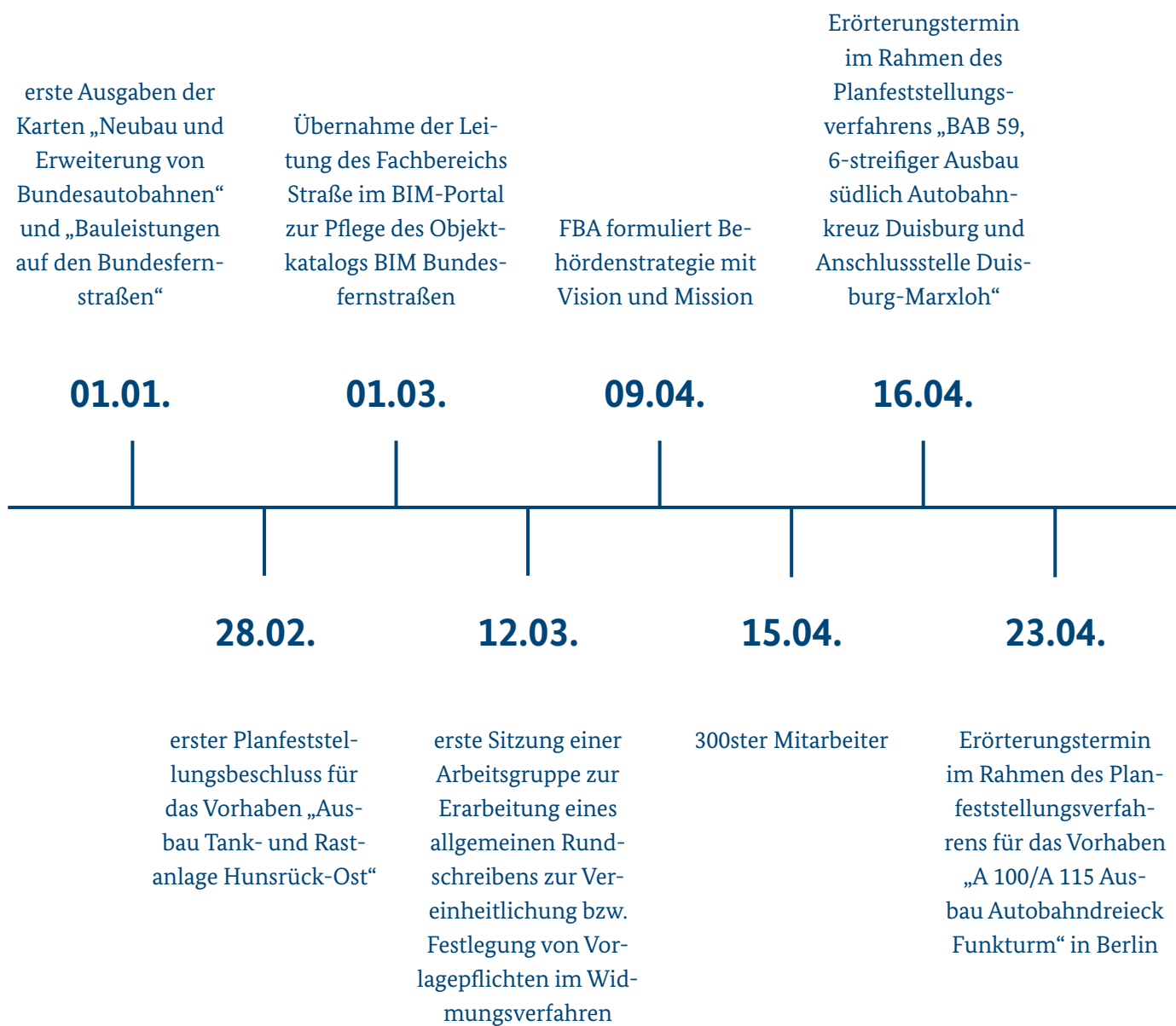
Planfeststellungsverfah-
ren „BAB 59, 6-streifiger
Ausbau südlich Auto-
bahnkreuz Duisburg
und Anschlussstelle
Duisburg-Marxloh“
beginnt

07.09.

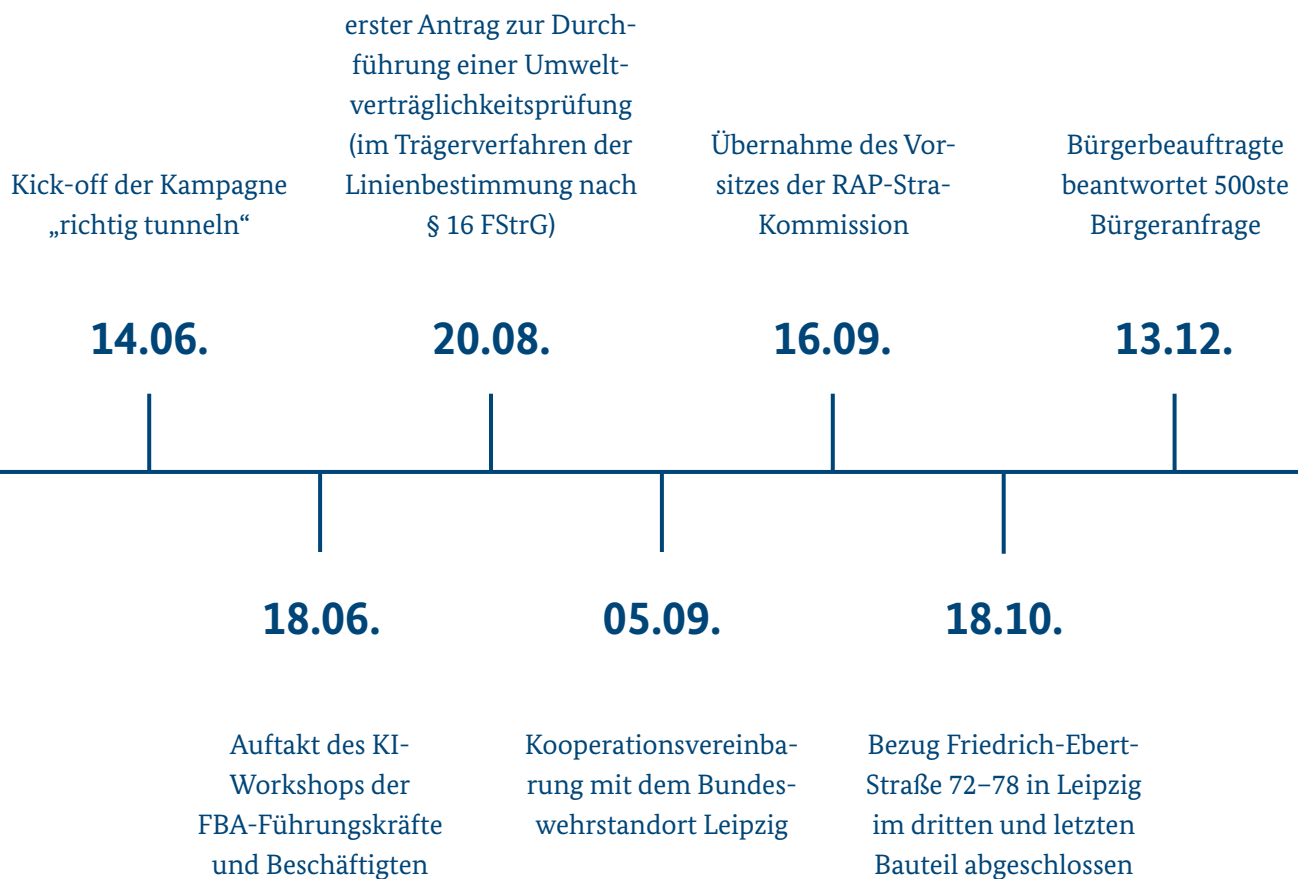
FBA lädt anlässlich
seines 5-jährigen Beste-
hens zum ersten Tag der
offenen Tür ein

12.12.

erste Sitzung der
Arbeitsgruppe Blend-
wirkung/Photovoltaik



2024



3 Verkehrssicherheit und Lärmschutz

3.1 Tunnelverwaltung und Tunneluntersuchungsstelle

Die Verwaltung und der Betrieb der Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung erfolgten bis zur Autobahnreform in den Auftragsverwaltungen der Länder. Im Zuge der Reform wurde eine bundeseinheitliche Umstrukturierung der Organisationformen Verwaltungsbehörde, Untersuchungsstelle und Tunnelmanager für Tunnel mit einer Länge ab 400 Metern erforderlich. Infolgedessen hat das Bundesverkehrsministerium Anfang 2021 die Aufgabenwahrnehmung der Verwaltungsbehörde für die in Bundesverwaltung stehenden Straßentunnel auf das Fernstraßen-Bundesamt übertragen.

Mit der Aufgabenübertragung übernahm das Fernstraßen-Bundesamt 75 Tunnel aus 10 Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes in die Verwaltung. Die Verwaltungsbehörde wurde dem Referat S4 – Koordinierung/Steuerung Rechts- und Fachaufsicht zugeordnet. Im ersten Schritt ernannte sie die Autobahn GmbH des Bundes als Tunnelmanager für alle in Bundesverwaltung stehenden Straßentunnel. Anschließend wurde eine funktional vom Tunnelmanager unabhängige Untersuchungsstelle im Referat B3 – Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerke des FBA eingerichtet. Die Aufgaben zwischen Verwaltungsbehörde, Untersuchungsstelle und Tunnelmanager wurden abgegrenzt und die Schnittstellen zwischen Fernstraßen-Bundesamt und Autobahn GmbH des Bundes definiert. Es wurden alle erforderlichen Informationen zusammengetragen, um eine zuverlässige Datenbasis und damit eine Grundlage zur Sicherstellung der Tunnelsicherheit zu generieren. Entsprechende Prozesse wurden definiert, strukturiert und werden fortlaufend optimiert.

Aktuell sind sechs Mitarbeitende in der Verwaltungsbehörde und vier in der Untersuchungs-

stelle tätig. Deren Hauptaufgabe ist es, die Umsetzung der Sicherheitsstandards aus dem Regelwerk sicherzustellen. Daraus leiten sich eine Vielzahl an abwechslungsreichen und verantwortungsvollen Aufgaben ab.

Eine wesentliche Aufgabe der Verwaltungsbehörde ist die Inbetriebnahme eines neuen Tunnels oder die Wiederinbetriebnahme eines Bestands-tunnels nach Sanierung/Nachrüstung.



Tunnelsicherheit

Um die Jahrtausendwende ereigneten sich schwere Brände in Tunneln der Alpenländer, u. a. Mont Blanc-Tunnel (1999), Tauern-tunnel (1999) und Gotthard-Tunnel (2001), woraufhin die Anforderungen an die Sicherheit in Tunneln überarbeitet wurden. Mit der Einführung der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz wurden Vorgaben zur Ausstattung und zur Tunnelorganisation definiert. Die Vorgaben der EU-Richtlinie wurden auf nationaler Ebene mit der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006, in Deutschland umgesetzt. Im Mai 2023 wurde die RABT durch Teil 3 (Tunnel) der Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING), abgelöst.

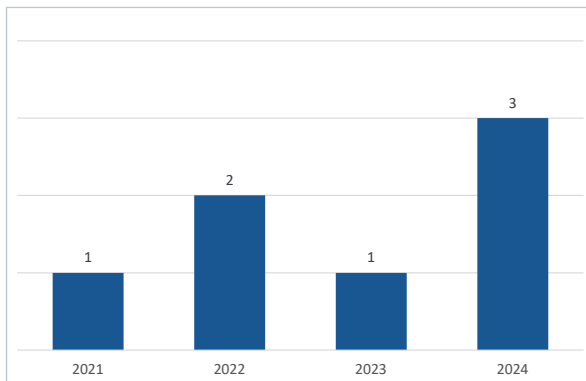


Abb. 2: Neuinbetriebnahmen pro Jahr (Quelle: FBA)

Von 2021 bis 2024 wurden durch die Verwaltungsbehörde sieben Tunnel neu in Betrieb genommen, sodass sich mittlerweile 82 Bestands-tunnel im Verwaltungsbereich des FBA befinden.

Die Verwaltungsbehörde wird ab Leistungsphase 2 in die Planung eines Tunnels einbezogen. Bis zur Inbetriebnahme finden zahlreiche Abstimmungstermine statt, Unterlagen müssen geprüft und angepasst werden. Zudem ist vor je-

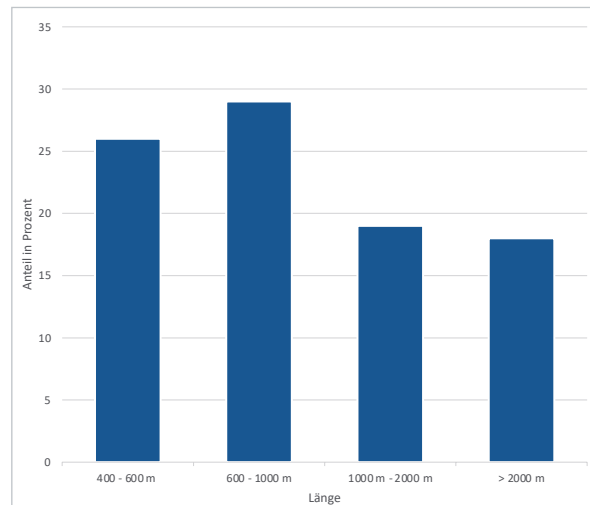


Abb. 3: Zuständigkeitsverteilung nach Länge (Quelle: FBA)

der (Wieder-)Inbetriebnahme ein Brandversuch durchzuführen, um die Funktionsfähigkeit der Branddetektion und Lüftungssteuerung nachzuweisen. Die Verwaltungsbehörde nimmt an jedem Brandversuch teil. Für jede Inbetriebnahme wird ein Inspektionsbericht als Entscheidungsgrundlage erarbeitet.

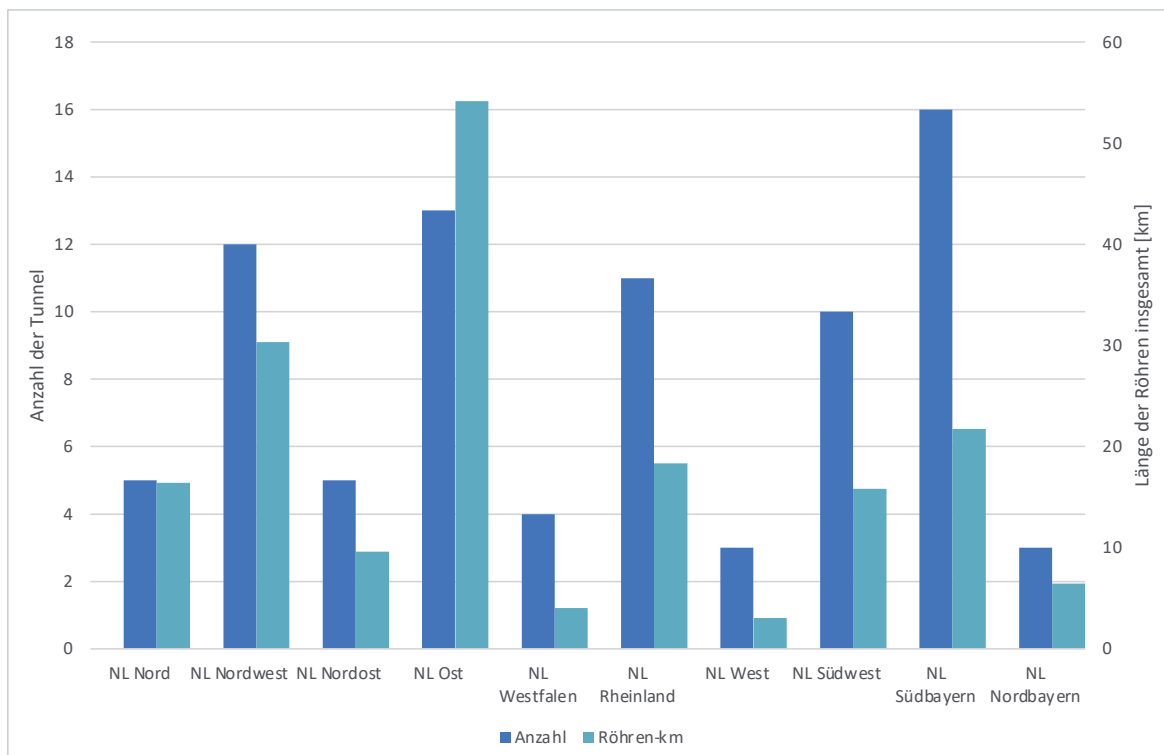


Abb. 4: Zuständigkeitsverteilung nach Niederlassung (Quelle: FBA)

Für die Durchführung der Inspektion vor Inbetriebnahme und die nachfolgenden, wiederkehrenden Inspektionen alle sechs Jahre gemäß EU-Tunnelrichtlinie ist die Untersuchungsstelle verantwortlich. Sie wird von der Verwaltungsbehörde dazu beauftragt.

Um zusätzliche Sperrungen für die wiederkehrenden Inspektionen zu vermeiden, finden diese in der Regel nachts während einer für die regelmäßigen Wartungen erforderlichen Voll- oder Teiltunnelsperrung statt. Zur Vorbereitung der Inspektion stellt die Verwaltungsbehörde der Untersuchungsstelle alle vorhandenen sicherheitsrelevanten Unterlagen, wie z. B. die Sicherheitsdokumentation, zu dem jeweiligen Tunnel zur Verfügung. Die maßgebenden Anforderungen gemäß RE-ING Teil 3 (Tunnel) werden während der Inspektion vor Ort im Tunnel durch die Untersuchungsstelle überprüft. Hierbei stehen insbesondere die sicherheitsrelevanten Anforderungen und Bestimmungen im Vordergrund, welche unter anderem die Verkehrs-, Kommuni-



Abb. 5: Brandversuch im Tunnel Boyneburg auf der A 44
(Foto: E. Hartmann)

kations-, Fluchtsicherheit und den Brandschutz betreffen. Zum Beispiel wird geprüft, ob Notruftakabinen, Notausgänge und Rettungswege dem Regelwerk entsprechend angeordnet, gekennzeichnet und funktionsfähig sind. Es werden alle relevanten Bauteile sowie die betriebstechni-

Abb. 6: Begehung einer Tunnelanlage durch Mitarbeiter des FBA (Foto: FBA)





Abb. 7: Tunnelsperre (Foto: FBA)

schen Ausstattungselemente aller Tunnelröhren und der dazugehörigen Betriebs- und Lüftungsgebäude inspiziert, damit der sichere Betrieb der Straßentunnel gewährleistet ist und Menschenleben im Ernstfall geschützt werden können. Die während der Inspektion angefertigte Dokumentation inklusive Fotodokumentation bildet die Grundlage für den im Nachgang zu erstellenden Inspektionsbericht.

Im Inspektionsbericht wird die Regelwerkskonformität des Tunnels festgestellt. Er dient der Verwaltungsbehörde als Grundlage für die Bewertung der Defizite und zur Entscheidung über notwendige Maßnahmen für den sicheren Betrieb des jeweiligen Tunnels.

Durchgeführte Inspektionen der Untersuchungsstelle

	2022	2023	2024
Inbetriebnahmeinspektionen	2	1	3
Wiederkehrende Inspektionen	17	12	11
Summe	19	13	14

Bis Ende 2024 führte die Untersuchungsstelle Inspektionen in 46 Tunneln durch. Um die Autobahntunnel den hohen Anforderungen der heutigen technischen Regelwerke immer besser anzupassen, wurden nach allen Inspektionen Verbesserungsbedarfe in Form von baulichen Maßnahmen zu Protokoll genommen. Die Verwaltungsbehörde kann bei erheblichen Defiziten im Bauwerk den Tunnelbetrieb einschränken.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Verwaltungsbehörde ist das Ereignismanagement. Insbesondere die Auswertung von Unfällen und Bränden in Tunneln liefert wichtige Erkenntnisse darüber, ob die in den Dokumenten festgelegten Abläufe eingehalten werden oder die betriebs- und sicherheitstechnische Ausstattung richtig funktioniert bzw. reagiert. Hieraus lassen sich Maßnahmen zur Optimierung der Ereignisbewältigung ableiten. Zudem nimmt die Verwaltungsbehörde regelmäßig als Beobachter an Großübungen teil, welche gemäß Richtlinie im Rhythmus von vier Jahren durchzuführen sind.

Die Auswertung von Ereignissen hat gezeigt, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall, Brand oder einer Panne im Tunnel oft unsicher ist. Aus diesem Grund hat das FBA 2024 in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium, der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) und der Autobahn GmbH des Bundes eine moderne Informationskampagne zum „Richtigen Verhalten in Straßentunneln“ gestartet. Verkehrsteilnehmer werden seitdem mit kurzen Videoclips über Social Media, Plakate, Flyer und Beiträgen in Zeitungen informiert.

Tunnelsicherheitskampagne

Die rund 280 Straßentunnel auf deutschen Bundesfernstraßen gehören zu den sichersten der Welt. Dennoch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen durch Fehlverhalten wie Ablenkung, zu schnelles Fahren oder Drängeln.

Die Folgen? Staus, Unfälle und Pannen. Um sich und andere in solchen Situationen nicht zu gefährden, ist es wichtig, sich an die Regeln zu halten. Vor diesem Hintergrund hat das FBA eine aufmerksamkeitsstarke Informationskampagne gestartet.

Ziel war es, das Bewusstsein für Gefahrensituationen und das richtige Verhalten im Notfall zu schärfen. Das FBA entschied sich mit „how to tunneln“ für eine moderne Kampagne, witzig und fernab von verstaubter Verkehrserziehung: Mit unterhaltsamen Analogien aus dem Fußball weckte Ex-Fußballprofi Hans Sarpei in der ersten Kampagnenwelle das Interesse für das Thema Tunnelsicherheit und klärte über richtiges Verhalten auf.

Die Fußball-Europameisterschaft in Deutschland war der ideale Startpunkt für die Veröffentlichung im Juni 2024. Seither informiert das FBA mit starker Social-Media-Präsenz, der Unterstützung der BMV-Verkehrssicherheitsinitiative #mehrAchtung, einer Kampagnenwebsite, Pressearbeit und Plakatwerbung, wie und warum man sicher durch die deutschen Autobahntunnel kommt.



Abb. 8: Tunnelsicherheitskampagne (Foto: FBA)

3.2 Lärmschutz an Bundesfernstraßen

Seit 1978 sammelt das Bundesverkehrsministerium wichtige Daten zum Thema Lärmschutz an unseren Autobahnen und Bundesstraßen. Diese Informationen werden jedes Jahr in einer Broschüre veröffentlicht, die zeigt, wie viel Geld für den Schutz vor Lärm ausgegeben wird und welche Maßnahmen ergriffen werden – von Lärmschutzwällen und Wänden bis hin zu speziellen Asphaltdecken und Fenstern.

Im Zuge einer Verwaltungsreform wurde die Aufgabe, diese Broschüre zu erstellen, an das Fernstraßen-Bundesamt übertragen. Unser Team hat eng mit dem Bundesverkehrsministerium zusammengearbeitet, um den Aufgabenübergang reibungslos zu gestalten. Gemeinsam haben wir auch einen neuen Namen für die Broschüre gesucht – und für 2022 heißt sie jetzt: „Lärmschutz an Bundesfernstraßen 2022: Zahlen – Daten – Fakten“.

Was steckt alles in der Broschüre? Sie enthält aktuelle Gesetze, Zahlen zu den Ausgaben und eine Übersicht der verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen, die im letzten Jahr umgesetzt wurden. Für 2022 wurden beispielsweise rund 186 Millionen Euro – das sind etwa 2,8 Prozent der Baukosten – für den Lärmschutz ausgegeben. Besonders teuer waren die Lärmschutztunnel in Hamburg und Bayern, die jeweils mehrere Millionen Euro gekostet haben.

Hinter den Kulissen bedeutet das eine Menge Arbeit: Für die 22 Tabellen in der Broschüre wurden 37 Excel-Dateien mit über 30.000 Daten ausgewertet und geprüft. Dabei haben wir auch neue Ideen umgesetzt, zum Beispiel bei der Erfassung von Projekten im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP).

Unser Team wurde bei der Arbeit tatkräftig vom Bundesverkehrsministerium unterstützt, und auch das Haushaltsreferat hat immer geholfen, wenn Fragen aufkamen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Broschüre ist informativ, aktuell und verständlich – und wir arbeiten bereits an einer noch schnelleren Veröffentlichung sowie an der Digitalisierung der Statistik!

Wenn Sie mehr erfahren möchten, können Sie die Broschüre „Lärmschutz an Bundesfernstraßen 2022 – Zahlen, Daten, Fakten“ auf der Internetseite des FBA finden. Hier gibt's alle Details zum Thema!

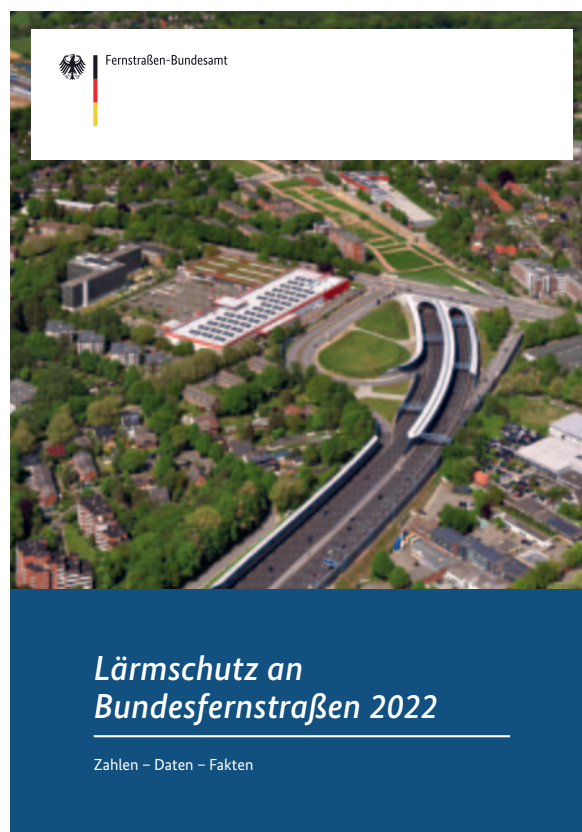


Abb. 9: Lärmschutzbroschüre (Foto: FBA)

3.3 Anbaurecht

Unter anderem ist das FBA auch für anbaurechtliche Verfahren nach § 9 FStrG sowie weiterführende Angelegenheiten und Klageverfahren im Kontext des voranstehenden Paragraphen zuständig.

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 FStrG dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Metern bei Bundesautobahnen bzw. 20 Metern bei Bundesstraßen, außerhalb der Ortsdurchfahrten der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden.

Das FBA kann an den Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, im Einzelfall Ausnahmen vom Anbauverbot zulassen. Das gilt, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern.

Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen bedürfen der Zustimmung des FBA, wenn bauliche An-

lagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Metern und längs der Bundesstraßen in den o.g. Bundesländern außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die anbaurechtliche Sachbearbeitung geschieht im Referat S1 – Straßen-/Straßenverkehrsrecht an allen vier Standorten des FBA und ist grundsätzlich in regionale Zuständigkeiten aufgeteilt, wobei diese bei entsprechenden Bedarfen aufgrund der ausnahmslos digitalen Bearbeitung auch standortübergreifend erfolgen kann.

In Folge der Energiewende haben sich dabei bauliche Themenschwerpunkte herausgebildet, die vom FBA in einem intensiven und fortlaufenden Prozess der Formulierung von einheitlichen Antragsunterlagen und Bewertungsgrundlagen (technische Regelwerke, Verwaltungsvorschriften) begleitet werden.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Gesetzesreform des § 9 FStrG hinzuweisen, mit dessen neuem Abs. 2b und 2c Windkraftanlagen und Photovoltaikanlagen einer Privilegierung unterzogen werden.

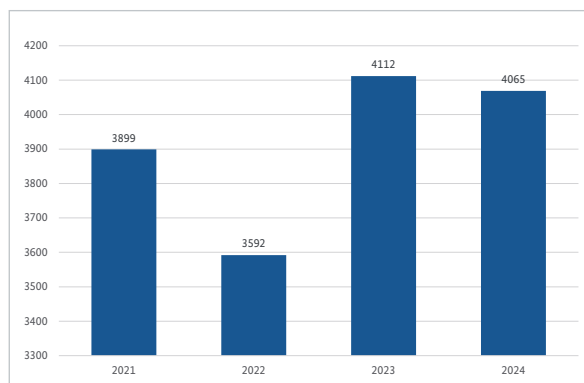


Abb. 10: Anbauverfahren 2021–2024 (Quelle: FBA)

Irina Walthers, Juristische Referentin

„Zum 1. Januar 2022 habe ich meinen Dienst beim Fernstraßen-Bundesamt als juristische Referentin im Referat S1 – Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht – begonnen. Der Berufseinstieg während der Corona-Pandemie erwies sich als herausfordernd, jedoch blicke ich positiv darauf zurück. Die von Homeoffice und Videobesprechungen geprägte Zeit hat uns gelehrt, dass der Arbeitsalltag auch mit den uns zur Verfügung stehenden digitalen Möglichkeiten reibungslos funktionieren kann. Zudem sind wir aufgrund der Aufteilung des Referats S1 auf alle vier FBA-Standorte ohnehin verstärkt auf unsere digitale Vernetzung angewiesen. Die einheitliche standortübergreifende Zusammenarbeit ist wesentlicher Kern unseres Referats und macht die Zusammenarbeit zu etwas Besonderem.

Zu meinen Aufgaben zählen neben der fachlichen Koordination des Referats S1 am Standort in Gießen die Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen im Straßen- und Straßenverkehrsrecht, insbesondere im Anbaurecht nach § 9 Bundesfernstraßengesetz, die Betreuung damit zusammenhängender gerichtlicher Verfahren sowie die Umsetzung organisatorischer Maßnahmen auch in meiner Funktion als stellvertretende Referatsleitung. Daneben betreue und begleite ich Grundsatzthemen wie z. B. Photovoltaik, 5G oder das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz.

Gerade im Bereich der erneuerbaren Energien konnte in den letzten Jahren ein starker Verfahrensanstieg verzeichnet werden. Dies erforderte es, schnellstmöglich und gleichzeitig rechtssicher auf die gesetzlichen Änderungen im Zuge des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes zu reagieren. Der Ausgleich zwischen den Belangen des Ausbaus erneuerbarer Energien und der Sicherstel-



Abb. 11: Irina Walthers, juristische Referentin in S1 (Foto: FBA)

lung der straßenrechtlichen Belange und insbesondere der Verkehrssicherheit ist essentiell, zieht jedoch in der Praxis wiederkehrend die unterschiedlichsten Fragestellungen mit sich, die es zu klären gilt: Wann ist eine Blendwirkung einer Photovoltaikanlage auf den Straßenverkehr als relevant einzustufen? Zählen auch etwaige Nebenanlagen noch zur Photovoltaikanlage selbst? Welche Risiken gilt es im Zusammenhang mit dem Ausbau erneuerbarer Energien zu betrachten? Oder aber auch: Wie können wir intern Standardisierungen erarbeiten, die zur Beschleunigung der Verfahren beitragen? Wie können wir extern für Transparenz und Akzeptanz unserer fachlichen Beurteilungen sorgen? Und wie können wir diese Ziele mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich erreichen? Hierzu haben wir mit Experten zusammengesessen, unser Wissen ausgebaut und Papiere entwickelt, die Antworten auf die straßenrechtlichen Fragen geben sollen.

Dies zeigt, dass der Arbeitsalltag sich nicht nur durch rein theoretisches und juristisches Arbeiten, sondern vor allem durch organisatorische und praxisnahe Entscheidungen auszeichnet.

Den Ausbau erneuerbarer Energien aus straßenrechtlicher Sicht gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen des Referats aktiv mitgestalten zu können, macht die Arbeit für mich persönlich so wertvoll.

Die Ziele, die wir uns gesetzt haben, sind hoch, aber nicht unerreichbar. Wichtig ist es jedoch, sie sich in der täglichen Arbeit stets ins Gedächtnis zu rufen, um den Blick für das große Ganze nicht aus den Augen zu verlieren.“

3.4 RAP Stra: Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau

Die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau erfolgt durch die Oberste Straßenbaubehörde des zuständigen Bundeslandes. Sie wird nach den „Richtlinien für die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau (RAP Stra)“ durchgeführt.

RAP-Stra-Prüfstellen führen bauvertragliche Prüfungen im Straßenbau durch. Eine nach den RAP-Stra anerkannte Prüfstelle muss sich durch fachliche Kompetenz, Unabhängigkeit, Zuverlässigkeit, Sorgfalt und Neutralität auszeichnen. Sie muss kurzfristig verfügbar sein und regionale Besonderheiten berücksichtigen können.

Im September 2024 erfolgte mit Erlass der Aufgabenübergang von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zum Fernstraßen-Bundesamt. Durch eine frühzeitige Einbindung in alle Aufgaben der BAST – rund um die RAP Stra – konnte dieser Übergang optimal vorbereitet und umgesetzt werden.

Durch den Erlass wurde das im FBA ansässige Referat B2 – Straßenbautechnik und Straßen-erhaltung vom Bundesverkehrsministerium mit folgenden Aufgabenbereichen beauftragt:

- Mitwirkung bei der Anerkennung bzw. der Rücknahme der Anerkennung und der regelmäßigen Überprüfung von Prüfstellen nach RAP Stra 15 als ein Teil der Kommission,
- Wahrnehmung des Vorsitzes der Kommission zur Ausarbeitung eines Entscheidungsvorschlages für die anerkennende Landesbehörde,
- Pflege und Zurverfügungstellung sämtlicher Dokumente, Listen und Vordrucke, welche für das Anerkennungsverfahren benötigt werden.

Warum das wichtig ist?



Ganz einfach: Die Qualität von Baustoffen ist für den Steuerzahler nicht nur eine Frage des Wertes, den er für sein Geld bekommen muss. Die Baustoffe müssen hochwertig sein, damit Neubauten, Fahrbahnerneuerungen und technische Ausstattungen möglichst dauerhaft sind. Im Interesse von Verkehrssicherheit, der zuverlässigen Verfügbarkeit von Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit sichert die öffentliche Hand mit dem FBA ihren Anspruch, dass man sich auf die Prüfer verlassen kann, die die Qualität der eingesetzten Baustoffe überwachen.

Für die Durchführung des Anerkennungsverfahrens wird die RAP-Stra-Kommission von der anerkennenden Länderbehörde zunächst einberufen. Den Vorsitz der Kommission hat dabei das FBA inne. Aufgabe der Kommission ist es, den anerkennenden Landesbehörden einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

Die Kommission wird bei Anerkennungsverfahren neuer Prüfstellen einbezogen, ebenso bei Änderungen der Prüfungsarten oder personellen Änderungen. Im Zuge der regelmäßig zu erfolgenden fünfjährigen Überprüfungen der Prüfstellen kann die anerkennende Landesbehörde ebenso bei Bedarf auf die Unterstützung durch die Kommission zurückgreifen.

Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum dieses Jahresberichts 75 Prüfstellen, teilweise gemeinsam mit der BAST, besucht.



Wussten Sie schon?

161 Prüfstellen besitzen eine bundesweite Anerkennung nach den RAP Stra.

Ranking der Bundesländer mit den meisten Prüfstellen:

Platz 1: NRW (26)

Platz 2: Bayern (19)

Platz 3: Sachsen (18)

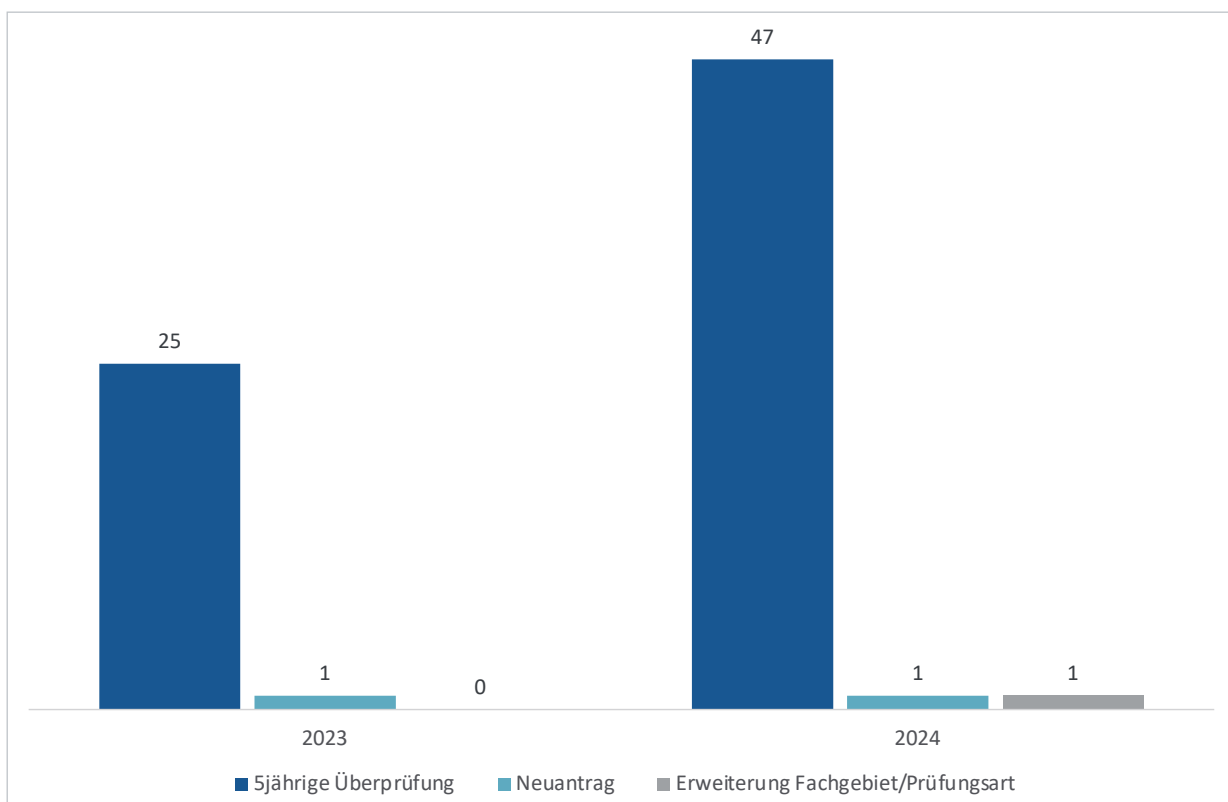


Abb. 12: Ortstermine Prüfstellen 2023–2024 (Quelle: FBA)



Abb. 13: Beginn einer Baumaßnahme in Sachsen-Anhalt, bei der die Asphaltdecke in kompakter Asphaltbauweise hergestellt werden soll. (Foto: FBA)

4 Gesetzgebung und Reformen

4.1 Ausbau erneuerbarer Energien

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 (GBeschlG) ist Ende 2023 in Kraft getreten. Es hatte unter anderem Änderungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zum Gegenstand. Beispielsweise wurden hinsichtlich der anbaurechtlichen Verfahren konkretisierende und beschleunigende Regelungen für Verfahren zum Ausbau erneuerbarer Energien aufgenommen.

Neu sind verfahrensstraffende Regelungen im Hinblick auf die straßenrechtliche Zustimmung. Darin sind etwa eine Zustimmungsfiktion nach zwei Monaten sowie die Prüfung der Unterlagen-vollständigkeit innerhalb von zehn Arbeitstagen geregelt.

Enthalten sind nunmehr auch Regelungen für Windenergieanlagen, bei denen lediglich der Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt, wonach die oberste Landesstraßenbaubehörde beziehungsweise das FBA nur noch zu beteiligen ist. Der strengere straßenrechtliche Zustimmungsvorbehalt greift nur noch bei Errichtung des Turms der Anlagen innerhalb der Anbaube-

Auch bei Errichtung oder erheblicher Änderung von Photovoltaikanlagen ist die Beteiligung der obersten Landesstraßenbaubehörde beziehungsweise des FBA im Genehmigungsverfahren oder die Anzeige des Vorhabens im Falle der Genehmigungsfreiheit der Anlagen nötig. Anbauverbot und Zustimmungsvorbehalt gelten für Photovoltaikanlagen folglich nicht mehr.

Spätestens seit Inkrafttreten des GBeschlG konnte eine Steigerung der Verfahren und formlosen Anfragen betreffend die erneuerbaren Energien in der anbaurechtlichen Bearbeitungspraxis verzeichnet werden. Seinen Ursprung hatte der Anstieg jedoch bereits zu einem früheren Zeitpunkt – wohl auch aufgrund der Änderung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetzes im Jahr 2022 im Rahmen des sogenannten Osterpakets. Danach liegen die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit.

Gerade im Hinblick auf Verfahren im Zusammenhang mit Photovoltaik konnte eine deutliche Steigerung in den Jahren 2021–2024 verzeichnet werden. Im Jahr 2024 hatte in etwa jeder fünfte Vorgang Photovoltaik zum Gegenstand:



Abb. 14: Photovoltaikanlagen 2021–2024 (Quelle: FBA)

schränkungszone. Die verschiedenen Neuregelungen für Windenergieanlagen führen zu einer Straffung der Verfahren, da dort zwischenzeitlich eine Monatsfrist ohne Möglichkeit der Fristverlängerung vorgesehen ist.

Inhaltlich stellen im Rahmen der anbaurechtlichen Beurteilungen neben etwaigen Ausbaubabsichten oder straßenbaugestalterischen Maßnahmen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs das leitende Kriterium dar. Insbeson-

dere bei der Errichtung von Photovoltaikanlagen spielen Brandgefahren sowie die Anwendung der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme¹ und etwaige Blendwirkungen eine tragende Rolle. Eine Einordnung der Anlagen als Hindernisse im Sinne der RPS 2009 erfolgte 2024. Hinsichtlich der Beurteilung von Blendwirkungen durch die Anlagen auf den Straßenverkehr konnte das FBA in der Vergangenheit feststellen, dass diese nahezu vollständig unerforscht sind. Diesbezüglich existieren keine rechtlichen Vorgaben oder medizinischen Erkenntnisse, sodass das FBA im Dezember 2023 eine Arbeitsgruppe gegründet hat, welche es sich zum Ziel gesetzt hat, ein Eckpunktepapier mit Rahmenbedingungen für die Nachweise an den Ausschluss von relevanten Blendwirkungen auf den Straßenverkehr zu entwickeln. Daran nehmen die Autobahn GmbH des Bundes, die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, Vertreter aus den Auftragsverwaltungen sowie Experten aus Wirtschaft und Forschung teil.²

Hinsichtlich der Errichtung von Windenergieanlagen arbeitet das FBA kontinuierlich an der Erarbeitung von Rahmenbedingungen zur Beherrschbarkeit der Risiken und steht hierzu mit verschiedenen Akteuren im Austausch. Problematisch bei den anbaurechtlichen Beurteilungen sind jedoch insbesondere fehlende Forschungsgrundlagen, wenngleich der Mehrzahl der Risiken mit der Anordnung von Nebenbestimmungen begegnet werden kann. Grundsätzlich kommen hierbei Risiken in Bezug auf die Flugsicherheitsbefeu-

rung, den sog. Diskoeffekt, Eisabwurf/Eisabfall, Maschinenhausbrand, optische Beeinträchtigungen sowie Bauteilversagen (z. B. Rotorblattbruch und Turmbruch) in Betracht.

Hinsichtlich der Verfahren betreffend Windenergieanlagen konnte in den Jahren 2021–2024 ebenfalls ein Anstieg verzeichnet werden.

Das FBA hat zudem fortlaufend Übersichten sowohl zu den jeweiligen Verfahrensarten sowie den erforderlichen Antragsunterlagen für die anbaurechtliche Beurteilung erstellt und veröffentlicht. Dies gilt auch für die Errichtung von Ladeinfrastruktur, die in engem Zusammenhang mit dem Ausbau erneuerbarer Energien steht. Ziel ist es, die Verfahren zu standardisieren und transparente Rahmenbedingungen aufzustellen.

Abrufbar sind die Informationen hier:



Der Ausbau der erneuerbaren Energien und die Erreichung der Klimaziele sollen bestmöglich gefördert, gleichzeitig die straßenrechtlichen Belange, insbesondere die Sicherheit der am Verkehr Teilnehmenden, jederzeit gewährleistet werden.



Abb. 15: Windenergieanlagen 2021–2024 (Quelle: FBA)

¹ RPS 2009

² Das FBA hat das Eckpunktepapier zwischenzeitlich fertiggestellt und 2025 veröffentlicht.

4.2 Umweltvorschriften

Das Umweltrecht umfasst die Gesamtheit der Rechtsnormen, die den Schutz der Umwelt und die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Ökosysteme bezwecken. Es ist ein komplexes und dynamisches Rechtsgebiet, das sich ständig weiterentwickelt. Ziele des Umweltrechts sind der Schutz der natürlichen Ressourcen (Luft, Wasser, Boden) sowie der Artenvielfalt.

In Unterstützung für das Bundesverkehrsministerium prüft das FBA umweltrechtliche Entwürfe zu nationalen Gesetzen und Verordnungen sowie Verwaltungsvorschriften. Hierzu erarbeiten wir innerhalb des Hauses federführend Stellungnahmen und fokussieren uns auf die Wahrnehmung von Bundesinteressen bei der Straßenplanung

und dem Bau von Bundesfernstraßen. Insbesondere gilt unser Interesse der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung.

Das Referat S3 – Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz war mehrmals beteiligt zur Neufassung des Bundeswaldgesetzes, bei der Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes sowie bei der Neuauflage der UVP VwV. Letztere wurde am 14. Februar 2025 durch den Bundesrat beschlossen. Auch unterstützen wir weiter das BMV, eine Rechtsgrundlage für die „Standardisierung im Artenschutz“ in das Bundesnaturschutzgesetz aufzunehmen. Ferner beteiligen wir uns an dem Prozess der Umsetzung der Europäischen Wiederherstellungsverordnung.



Gesetze

- Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG, Bundes-Klimaschutzgesetz KSG, Bundes-Klimaanpassungsgesetz KAnG, Bundeswaldgesetz BWaldG, Wasserhaushaltsgesetz WHG, Kreislaufwirtschaftsgesetz KrWG, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz UVPG, Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG, Bundesbodenschutzgesetz BBodSchG, Raumordnungsgesetz (ROG)



Verordnungen

- Grundwasserverordnung GrwV, Bundesimmissionsschutzverordnung BImSchV, Trinkwasserverordnung TrinkwV, Bundeskompensationsverordnung BKompV, Bundesartenschutzverordnung BArtSchV, Gewässerschutzverordnung GSchV, Trinkwasserverordnung TrinkV, Grundwasserverordnung GrwV, Oberflächengewässerverordnung OGewV



Verwaltungsvorschriften

- Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung UVPVwV



Richtlinien und Regelwerke

- Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen M AQ, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie FFH-RL, Vogelschutz-RL, Wasserrahmenrichtlinie WRRL, Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR, Richtlinien für die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Straßenbau R FFH-VP, Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau RLBP, Richtlinie Umweltverträglichkeitsprüfung RUVp

Abb. 16: Übersicht verschiedener Umweltvorschriften (Quelle: FBA)

4.3 Regelwerke

Regelwerke legen gemeinsame Grundsätze, Anforderungen und Leitlinien fest, sind auf die praktische Anwendung ausgerichtet, detailliert, umfassend und wissenschaftlich fundiert erarbeitet. Dazu gehört die Integration der Anpassung innerhalb von oder zwischen Organisationen, das Verstehen von Auswirkungen und Unsicherheiten und wie dieses Verständnis in Entscheidungen einfließen kann.

Umweltfachliche Regelwerke und Richtlinien sollen einen einheitlichen Standard in der Umweltplanung und im Landschaftsbau sicherstellen. Gleichzeitig kommt es hinsichtlich der sich stetig ändernden Anforderungen darauf an, die Umweltplanung an den anerkannten Regeln der Technik sowie nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand auszurichten. Alle Regelwerke umfassen die auf die Schutzgüter bezogenen Vorschriften und geben einheitliche Standards für die planerische Umsetzung von nationalen Gesetzen und Verordnungen sowie europäische Richtlinien im Umweltbereich vor. Die Erarbeitung und Mitwirkung bei der Erstellung technischer und bauvertraglicher Regelwerke ist ein wesentlicher Bestandteil der Aufgabe vom Referat S3.

So sind wir in der FGSV an der Erstellung der Richtlinien Umweltverträglichkeitsprüfung (R UVP) und Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (R LBP) beteiligt. Für das letztere Gremium haben wir die Leitung übernommen. Weitere Regelwerke, an welchen wir beteiligt waren und deren Bearbeitung bereits abgeschlossen ist, sind die Richtlinien für die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Straßenbau R FFH VP (2024), Richtlinien für die projektunabhängige Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau – R BKS (2024) und das Merkblatt zur Anlage von

Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen – M AQ (2022). Im Auftrag und in Unterstützung des BMV leiten wir eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe, welche sich der Überarbeitung der Verkehrslärmschutz-Richtlinie widmet. Darüber hinaus haben wir die Leitung des Bund-Länder-Arbeitskreises Landschaftsbau inne. Ferner ist es unsere Aufgabe Anträge, welche auf Grundlage der Richtlinien für die projektübergreifende Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau (R BKS) gestellt werden, in Unterstützung für das BMV, fachlich zu prüfen. Für das Allgemeine Rundschreiben des BMV zur „Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ konnten wir uns mit der Erarbeitung von Methoden zur Ermittlung von Treibhausgasemissionen einbringen.

Zur Erarbeitung von Regelwerken zu Umweltplanung und Landschaftsbau im Straßenwesen beteiligt sich das FBA neben den entsprechenden Gremien der FGSV auch hier:

- Interministerielle Arbeitsgruppe Bundesprogramm Wiedervernetzung,
- Ressortgespräch zur Umsetzung der Europäischen Wiederherstellungsverordnung,
- Bund-/Länder- Dienstbesprechung zu Umgebungslärm,
- Bund-/Länder- Dienstbesprechung Landschaftspflege und Naturschutz im Straßenwesen,
- Bund-/Länder- Arbeitskreis Landschaftsbau (Leitung),
- Fachgespräch Immissionsschutz (LAI),
- ITKo-KompKat (Erstellung eines Bundeseinheitlichen Kompensationskatasters für landschaftspflegerische Maßnahmen für die Straßenbauverwaltung),

- Bund-/Länder- Arbeitsgemeinschaft zur Überarbeitung der Richtlinien für den Verkehrs-

lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau-
last des Bundes (AG VLärmSchR).

4.4 Beschleunigung 5G-Netzausbau an Bundesfernstraßen: Bund-Länder-Arbeitsgruppe

Im Jahr 2020 war eine entscheidende rechtliche Grundlage geschaffen worden, um den Ausbau der digitalen Infrastruktur entlang von Bundesfernstraßen zu erleichtern. Demnach gilt das generelle Anbauverbot an Bundesfernstraßen nicht mehr für technische Einrichtungen, die für die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Telekommunikationsdienste erforderlich sind.

In diesem Zusammenhang erhielt die Bundesregierung den Auftrag, das gesamte Genehmigungsverfahren für Mobilfunkstandorte sowie für die Verlegung von Daten- und Stromleitungen entlang von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu standardisieren. Die Abstimmung hierzu erfolgt mit den Auftragsverwaltungen der Länder, der Autobahn GmbH des Bundes, den Telekommunikationsnetzbetreibern sowie Unternehmen, die Sendemasten und Sendeanlagen errichten.

Das Fernstraßen-Bundesamt wurde beauftragt, eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) einzurichten, um Umsetzungspotenziale zu identifizieren und konkrete Handlungsansätze zu entwickeln. Innerhalb dieser BLAG wurden mehrere Unterarbeitsgruppen (UAG) gebildet, die sich mit verschiedenen Aspekten des Genehmigungsverfahrens befassen.

- Die **UAG 1** befasste sich mit der grundlegenden Analyse des Antragsverfahrens für Mobilfunkstandorte an Bundesfernstraßen. Dabei wurden die bestehenden Verfahrensarten und rechtlichen Grundlagen zusammengetragen sowie zentrale Problemfelder identifiziert, die seitens der Straßenbauverwaltung (SBV) bestehen. Zusätzlich wurden vorhandene Digitalisierungsansätze, andere Expertengruppen und Initiativen einbezogen. Erste Lösungsansätze zur Optimierung dieser Problembereiche wurden ebenfalls skizziert und bilden die Grundlage für die weitere Konzeption zukünftiger Verfahren.

- Die **UAG 2** hatte das Ziel, eine Definition der Vollständigkeit von Antragsunterlagen zu entwickeln, die sowohl Vorhabenträgern als auch Mitarbeitenden der Straßenbauverwaltungen als Orientierung dienen soll. Diese Checkliste soll maßgeblich zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens beitragen und kann künftig auch als Basis für ein digitales Antragsformular dienen. Die konkrete Ausarbeitung erfolgt derzeit innerhalb der UAG 4 (siehe unten).

- Die **UAG 3** konzentrierte sich auf die Definition typischer Fallkonstellationen, die in einem standardisierten Antragsverfahren berücksichtigt werden sollen. Für Vorhaben, die von diesen Standards abweichen, sind weiterhin Einzelfallverfahren vorgesehen. Ein zentrales Element ist das sogenannte Suchkreisverfahren, das eine kooperative Standortfindung in Zusammen-



Abb. 17: (FBA)

arbeit mit den Trägern der Straßenbaulast ermöglicht. Eine Vor-Ort-Begehung dient dazu, geografische und technische Rahmenbedingungen frühzeitig zu klären und potenzielle Einschränkungen für Telekommunikationsanlagen zu identifizieren.

Die UAG 1 bis 3 sind abgeschlossen und bilden die Grundlagen auf denen die folgenden UAG aufbauen.

- Die **UAG 4** verfolgt das Ziel, standardisierte Unterlagen und Muster sowohl für die Antragstellenden als auch für die Verwaltung bereitzustellen, um mehr Transparenz und Verlässlichkeit im Verfahren zu schaffen. Dadurch sollen gleichartige Entscheidungen gefördert, Einzelverfahren gebündelt und die Antragstellung erleichtert werden. Im Mai 2024 wurden hierzu ein Wegweiser, erläuternde Übersichten, ein FAQ-Bereich sowie erste Bescheidmuster er-



Abb. 18: Arbeiten im Fernstraßen-Bundesamt (Foto: FBA)

stellt und mit den Beteiligten zunächst intern abgestimmt. Die Unterlagen werden kontinuierlich weiterentwickelt.

- Die **UAG 5** betrachtet die technische Seite der Vorhaben. Sie erarbeitet derzeit einen verifizierten Objektkatalog und entwickelt Standards für Prüfanforderungen und -abläufe. Ziel ist es, Genehmigungsentscheidungen zu vereinheitlichen, Verfahren zu beschleunigen und die Akzeptanz der Vorhabenträger zu erhöhen.
- Die **UAG 6** befasst sich mit der Vereinheitlichung der Gebührenstrukturen für die im Verfahren erbrachten Verwaltungsleistungen. Eine Analyse und Konsolidierung der Ländergebührenordnungen wurden bereits durchgeführt.
- Die **UAG 7** schließlich verfolgt das Ziel, das gesamte Genehmigungsverfahren zu digitalisieren. Dabei soll ein bundesweiter zentraler Anlaufpunkt („Point of Contact“) geschaffen werden, der Antragstellungen und Entscheidungsprozesse vereinheitlicht. Eine geeignete digitale Anwendung wurde bereits ausgewählt. Aktuell wird deren konkrete Umsetzung vorbereitet, einschließlich einer Kostenschätzung und Konzeption zur Anbindung aller Nutzergruppen.

Die bisherigen Arbeiten zeigen deutlich, dass durch die Standardisierung und Digitalisierung der Antragsverfahren ein erhebliches Potenzial zur Beschleunigung des Netzausbaus besteht. Gleichzeitig ermöglichen transparente Abläufe eine höhere Planungs- und Rechtssicherheit für alle Beteiligten. Der strukturierte und kooperative Ansatz der BLAG legt somit einen wichtigen Grundstein für den zügigen und koordinierten Ausbau der 5G-Infrastruktur an Bundesfernstraßen.



5 Digitalisierung

5.1 *Das FBA als vollkonsolidierte Behörde*

Das Fernstraßen-Bundesamt nahm als neu errichtete Behörde eine Sonderstellung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr ein. Von Beginn an wurde die gesamte IT-Infrastruktur ausschließlich durch das Informationstechnikzentrum (ITZ) Bund aufgebaut und betrieben. Damit unterschied sich das FBA von vielen anderen Bundesbehörden: Es verfügte historisch weder über einen eigenen IT-Betrieb noch über hausinterne IT-Ressourcen.

Das ITZBund übernimmt seither die Rolle des zentralen IT-Dienstleisters für das FBA und ist zuständig für die Umsetzung sämtlicher IT-Anforderungen. Im Gegenzug richtet sich das FBA konsequent nach den Vorgaben und Rahmenbedingungen der IT-Konsolidierung des Bundes. Die Zusammenarbeit sowie die Nutzung der IT-Dienstleistungen des ITZBund basieren auf den „Gemeinsamen Geschäftsbedingungen“ des ITZBund.

Das ITZBund stellt im Rahmen der Dienstekonsolidierung ein breites Spektrum an Basisdiensten zur Verfügung und bringt zugleich umfangreiche Erfahrung in der technischen Ausstattung neuer Behörden mit. Daher verlief das Onboarding in der Aufbauphase des Fernstraßen-Bundesamtes mit seinen vier Standorten sowie die Bereitstellung zentraler Dienste – wie etwa der E-Akte Bund – weitgehend reibungslos.

Anders hingegen gestaltete sich die Erhebung und Koordination spezifischer Anforderungen für Fachanwendungen. Diese erwies sich als komplex und stellte eine zentrale Herausforderung der letzten Jahre dar. Um diesen Prozess zu professionalisieren und systematisch zu steuern, wurde Anfang 2022 im Referat Z2 – Organisation

und IT das Team „Anforderungsmanagement“ eingerichtet.

Diese Organisationseinheit dient als interdisziplinäre Schnittstelle zwischen den fachlichen Bedarfsträgern des Hauses und den externen IT-Dienstleistern – allen voran dem ITZBund. Ihr Ziel ist es, das FBA auf seinem Weg zu einer effizient arbeitenden, digital vernetzten Behörde sowohl strategisch als auch operativ zu unterstützen.

Das Anforderungsmanagement versteht sich dabei nicht als reine Bedarfserfassungsstelle, sondern als aktiver Bedarfsmanager. Es identifiziert IT-Bedarfe, priorisiert sie gemeinsam mit den Fachbereichen und überführt diese in abgestimmte Maßnahmen, die anschließend begleitet und umgesetzt werden. Besonderer Wert wird auf eine lösungsorientierte, ressortübergreifende Zusammenarbeit gelegt. Durch die strategische Analyse bestehender Herausforderungen und die gezielte Vorbereitung von Entscheidungen trägt das Team entscheidend zur digitalen Weiterentwicklung des FBA bei.

Gleichzeitig wurde deutlich: Eine Behörde ohne ausreichende Anwender- und Anwendungsbetreuung vor Ort steht vor erheblichen Herausforderungen in Bezug auf die Zufriedenheit ihrer Beschäftigten. Um dem frühzeitig entgegenzuwirken, wurde im FBA ein zentraler Service Desk etabliert. Dieser übernimmt nicht nur die Unterstützung der Nutzerinnen und Nutzer an den einzelnen Standorten, sondern arbeitet auch als Hauptansprechpartner für den IT-Dienstleister im Rahmen der IT-Serviceprozesse.

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung 2024 bestätigen diesen Weg: Die IT-Unterstüt-

zung im FBA wird von den Beschäftigten mit hoher Zufriedenheit bewertet.

Dies unterstreicht, dass der Aufbau einer vollständig konsolidierten Behörde gelingen kann – vorausgesetzt, die Betreuung besonders sensibler

Schnittstellen wird mit eigenem, qualifiziertem IT-Personal gezielt gestärkt. Der Erfolg zeigt sich insbesondere in den Bereichen Anforderungsmanagement und Service Desk, wo Nähe zur Organisation, Lösungsorientierung und Nutzerfokus entscheidende Erfolgsfaktoren sind.

5.2 Building Information Modeling (BIM) und Common Data Environment (CDE)

5.2.1 BIM-Lenkungsgruppe im Bundesverkehrsministerium

Das FBA leitet seit Anfang 2024 die BIM-Lenkungsgruppe des Bundesverkehrsministeriums (BIM-LG), die die Federführung in der Umsetzung des Masterplans BIM Bundesfernstraßen innehat. Das FBA ist vor Übernahme der Gremienleitung bereits seit 2021 aktives Mitglied dieses Gremiums. Building Information Modeling (BIM) im Straßenwesen ist eine digitale Methode zur effizienten Planung, Ausführung und

Bewirtschaftung von Infrastrukturprojekten, bei der alle relevanten Daten in einem intelligenten 3D-Modell integriert und koordiniert werden. Die BIM-Lenkungsgruppe agiert, organisatorisch betrachtet, im Auftrag der Bund-/Länder-Dienstbesprechung BIM, der sie im Zuge der jährlichen Dienstbesprechungen Bericht über erfolgte Tätigkeiten gibt. Im Gegenzug informieren die obersten Straßenbauverwaltungen der Bundesländer über den erreichten Implementierungsstand, sodass beidseitig eine Erfolgs- und Maßnahmenkontrolle erfolgen kann.

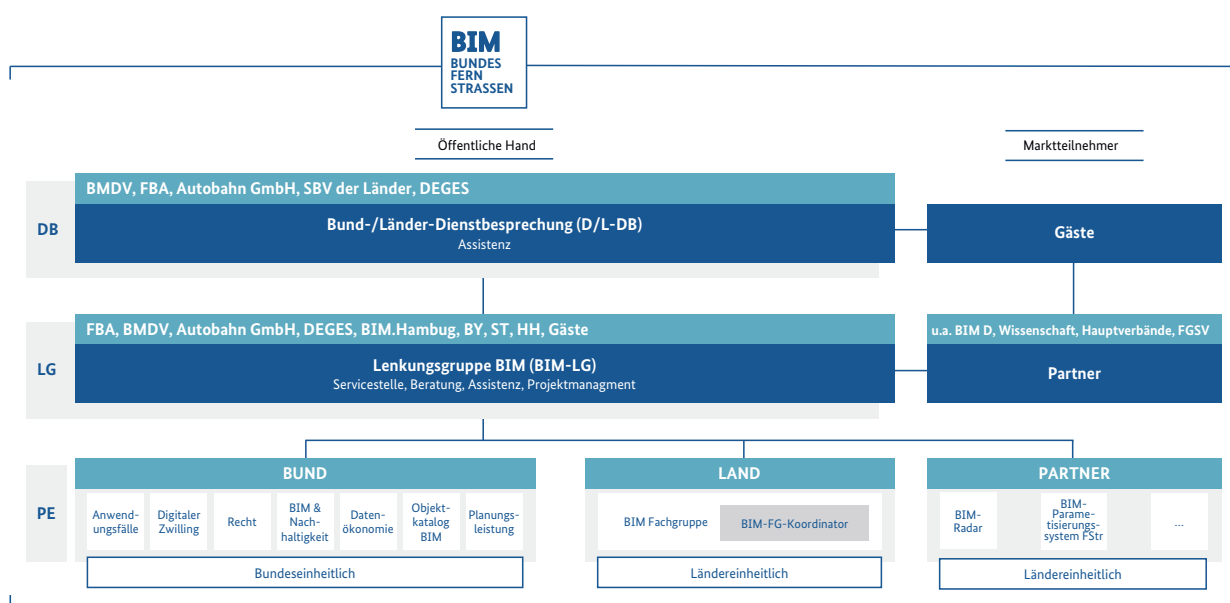


Abb. 19: Organigramm (Quelle: FBA)

BIM wird mit dem Masterplan seit dem Jahr 2021 in einem mehrstufigen Phasenmodell als bundeseinheitlicher Standard für die Planung und Ausführung von Bundesfernstraßen eingeführt. Aktuell erfolgt die Definition des Regelprozesses als Abschluss des mehrstufigen Phasenmodells mit dem Ziel, ab 2026 BIM flächendeckend im Regelprozess bei Planungs- und Bauvorhaben des Bundesfernstraßenbaus einzusetzen.

Die BIM-Lenkungsgruppe, die sich derzeit aus Vertretern von zehn Organisationen der öffentlichen Verwaltung auf Bundes- und Landesebene sowie Partnern aus Verbänden der Wissenschaft, Industrie und Wirtschaft zusammensetzt, unterstützt die Umsetzung des Masterplans durch die Durchführung von Bundesprojekten mit dem Ziel, wesentliche Inhalte der BIM-Einführung und Nutzung bereitzustellen. Diese Inhalte werden in Form von Rahmen- und Praxisdokumenten sowie Handlungsempfehlungen veröffentlicht.

5.2.2 Aktivitäten des Fachbereichs Straße im BIM-Portal

Das Fernstraßen-Bundesamt hat Anfang 2024 die Leitung des Fachbereichs Straße im BIM-Portal übernommen. Der Fachbereich ist zuständig für die Pflege des Objektkatalogs BIM Bundesfernstraßen und stellt zentrale Informationen, Merkmale und Klassifizierungen für den Bereich Straße bereit. Ziel ist es, eine einheitliche und strukturierte Datenbasis für digitale Planungs- und Bauprozesse im Bundesfernstraßenbau zu schaffen.

Den Auftakt zur inhaltlichen Ausgestaltung bildet ein von der Autobahn GmbH des Bundes und der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES GmbH) entwickelter Best-Practice-Katalog, der im Mai 2024 veröffentlicht wurde. Auf Basis dieses Katalogs wurde ein Level of Information Need (LOIN)-Konzept für das Fachmodell Verkehrsanlage entwickelt, in dem Objekte, Merkmale, Anwendungsfälle und Leistungsphasen systematisch miteinander verknüpft sind. Der Best-Practice-Katalog wird als

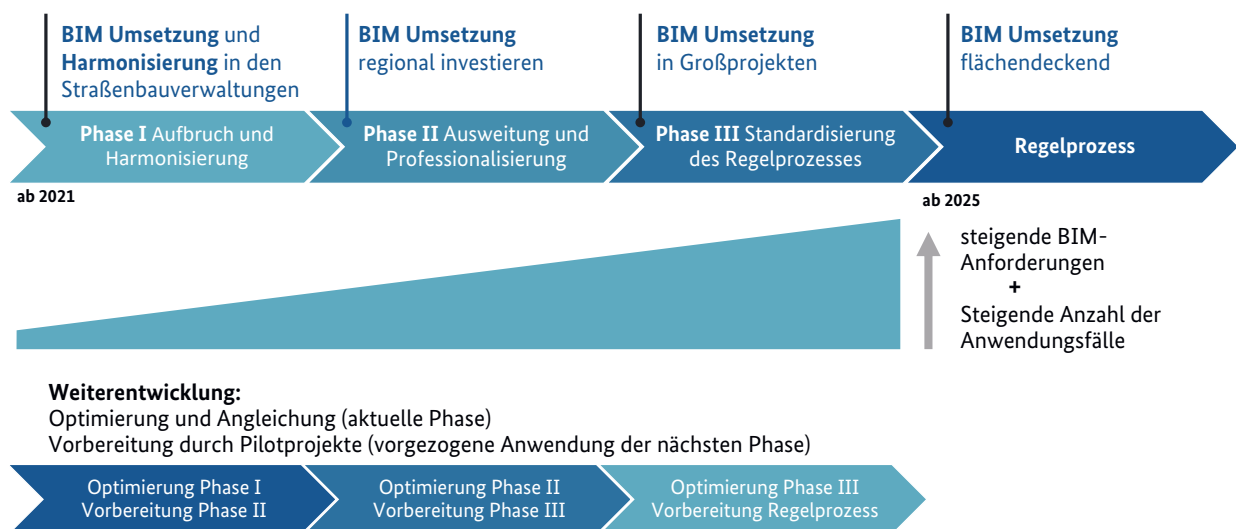


Abb. 20: Dreistufiges Phasenmodell zur Einführung von BIM (Quelle: FBA)

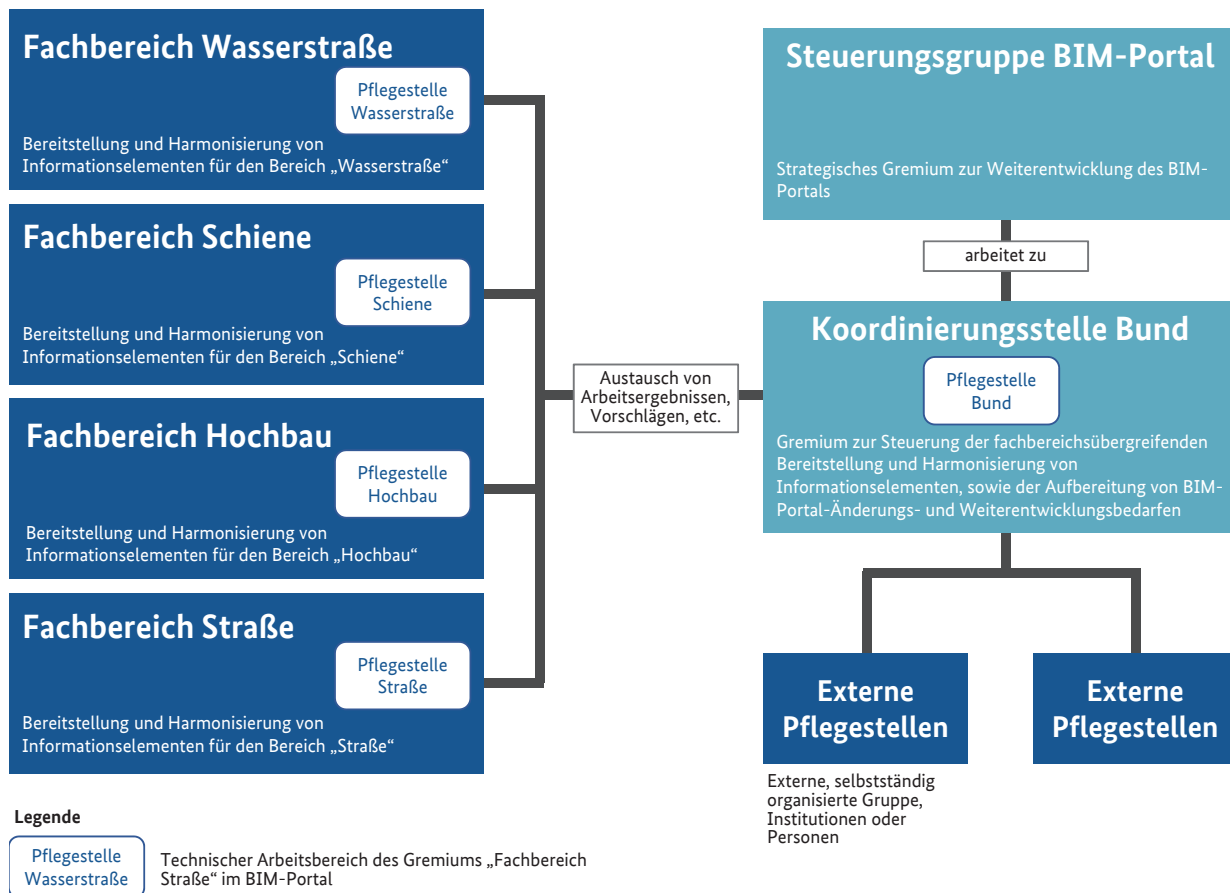


Abb. 21: Fachliche Pflegestelle BIM-Portal – Organisation (Quelle: FBA)

initialer Fachinhalt des Fachbereichs Straße erarbeitet und über das BIM-Portal bereitgestellt. Er dient als Ausgangspunkt für die schrittweise fachliche Harmonisierung mit dem Ziel, einen standardisierten Objektkatalog BIM Bundesfernstraßen zu entwickeln. Dabei ist der Fachbereich Straße in eine übergeordnete Struktur eingebunden – mit dem Ziel, bundeseinheitliche Informationsstandards für unterschiedliche Infrastrukturbereiche wie Straße, Schiene, Wasserstraße und Hochbau zu schaffen.

Das BIM-Portal dient hierbei als zentrale Plattform zur Bereitstellung und Verwaltung strukturierter Informationen. Es unterstützt Auftraggeber und Auftragnehmer bei der Definition, Prüfung und Umsetzung von BIM-Anforderungen und stellt dazu ein wachsendes Set an Merkmalsgruppen, Klassifizierungsstrukturen

und LOIN-Definitionen zur Verfügung. Ein besonderer Fokus liegt auf der Merkmalsgruppe „Klassifizierung“, die Modellobjekte dreistufig nach Objektgruppe, Objektklasse und Objekttyp strukturiert und damit eine eindeutige Identifikation und Auswertung ermöglicht.

Die Erstellung von Auftraggeber-Informationsanforderungen (AIA) ist ein zentrales Element der BIM-Arbeitsweise. Im BIM-Portal können AIA auf Basis des zentral gepflegten Klassen- und Merkmalskatalogs sowie der LOIN-Definitionen der jeweiligen Fachmodelle systematisch und prüfbar erstellt werden, um gezielte und einheitliche Informationsanforderungen für Projekte abzuleiten. Eine beispielhafte Umsetzung bietet die bereitgestellte Muster-AIA für Bundesfernstraßen, die im BIM-Portal digital bearbeitet und projektbezogen angepasst werden kann.



Abb. 22: Arbeiten im Fernstraßen-Bundesamt
(Foto: A. Dollmeyer/FBA)

Nachdem mit dem Fachmodell Verkehrsanlage der erste inhaltliche Schwerpunkt gesetzt wurde, befinden sich weitere Fachmodelle – unter anderem zu Brückenbau, Tunnelbau und Baugrund – bereits in der Entwicklung und sollen schrittweise bis Januar 2026 folgen.

Weitere Informationen:



5.2.3 BIM-Pilotprogramm

Zur Einführung der BIM-Methodik sieht der „Masterplan BIM Bundesfernstraßen“ für jede Entwicklungsphase ein Pilot- und Evaluierungsprogramm vor. In geeigneten Projekten werden Anwendungsfälle erprobt, der BIM-Reifegrad gemessen und praxisnahe Erkenntnisse für die Weiterentwicklung technischer und organisatorischer Standards gewonnen.

Seit 2024 ist das Fernstraßen-Bundesamt mit der fachlichen Begleitung, Steuerung und operativen Abwicklung des Pilotprogramms betraut. Zu den Aufgaben zählen unter anderem die Prüfung und Aufnahme weiterer Pilotprojekte, die Mitwirkung bei der Erstattung BIM-bedingter Mehrkosten, die Reifegradmessung sowie die Weiterentwicklung der digitalen Onlineplattform zur Projektabwicklung. Diese Plattform dient der strukturierten Kommunikation, Abrechnung und Dokumentation im Rahmen der Pilotprojekte. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen kontinuierlich in das begleitende Evaluierungsprogramm und in die Fortschreibung der Musterrichtlinie BIM (MR BIM) ein.

Für die Umsetzung stellt das Bundesministerium für Verkehr entsprechende Haushaltsmittel bereit: 3,75 Mio. Euro für Phase I (2023) sowie 12,79 Mio. Euro für die Phasen II und III (2024–2027). Damit wird eine gezielte finanzielle Unterstützung der BIM-Einführung ermöglicht, insbesondere zur Deckung der durch den Mehraufwand entstandenen Kosten.



Abb. 23: Verortung der genehmigten BIM-Pilotprojekte
(Stand 22. Mai 2025, Quelle: FBA)

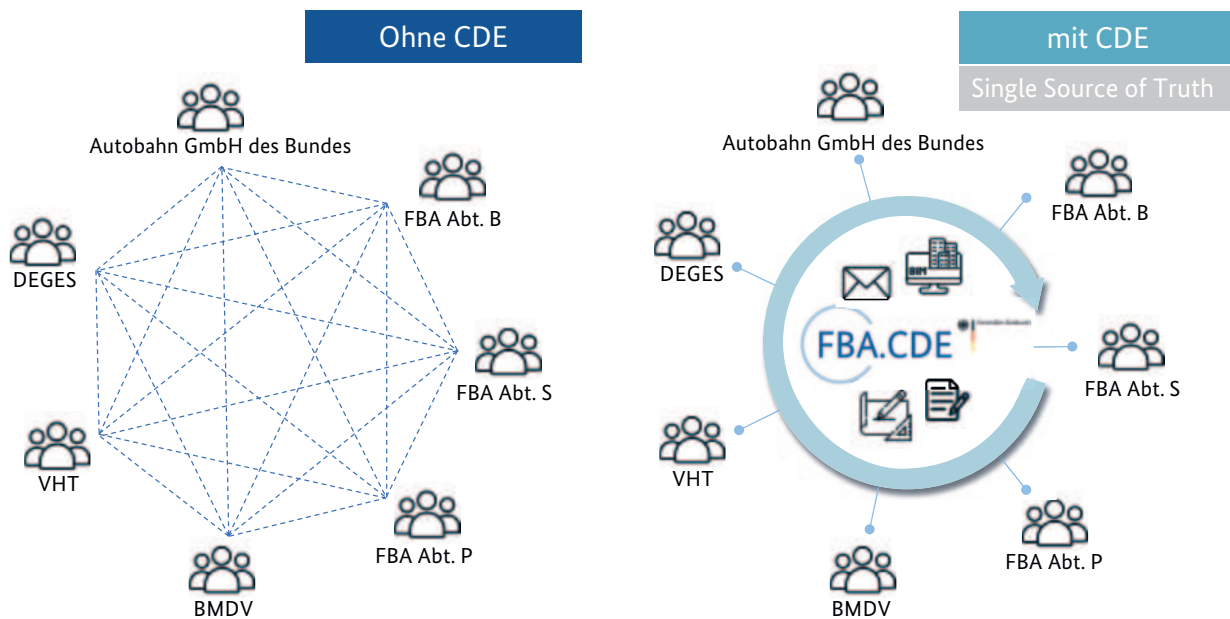


Abb. 24: Prinzip des Einsatzes einer CDE (Quelle: FBA)

5.2.4 Entwicklung FBA.CDE

Das FBA hat seit Juni 2023 die fachliche Leitung des Ressort-IT-Projekts „Aufbau und Betrieb einer BIM-CDE“ inne. Ziel des Projekts ist der Aufbau und der Betrieb einer gemeinsamen Datenumgebung (engl. Common Data Environment = CDE) für die Bundesverwaltung im Be-

reich des Infrastrukturbaus. Die Schaffung einer CDE für Vorhabenträger und Bundesverwaltung im Bereich des Infrastrukturbaus ermöglicht einen durchgängigen Informationsaustausch zwischen den prozessbeteiligten Organisationen sowie die digitale Bearbeitung der Verfahren. Die FBA.CDE berücksichtigt dabei die in der DIN SPEC 91391 beschriebenen Anforderungen aus

dem Bereich der behördlichen Vorgangsbearbeitung. Damit bildet die gemeinsame Datenumgebung den Grundbaustein für das kollaborative Arbeiten mit digitalen Unterlagen und Modellen.

Das Projektbudget beträgt 5,8 Mio. Euro. Beteiligt sind neben dem Fernstraßen-Bundesamt das Eisenbahn-Bundesamt, das Bundesverkehrsministerium und das ITZBund. Angesehen werden kann es als herausragendes IT-Projekt des FBA, da die CDE als zentrale Bearbeitungsplattform für eine Reihe von Genehmigungsprozessen im Haus verwendet werden soll.



Abb. 25: Arbeiten im Fernstraßen-Bundesamt (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

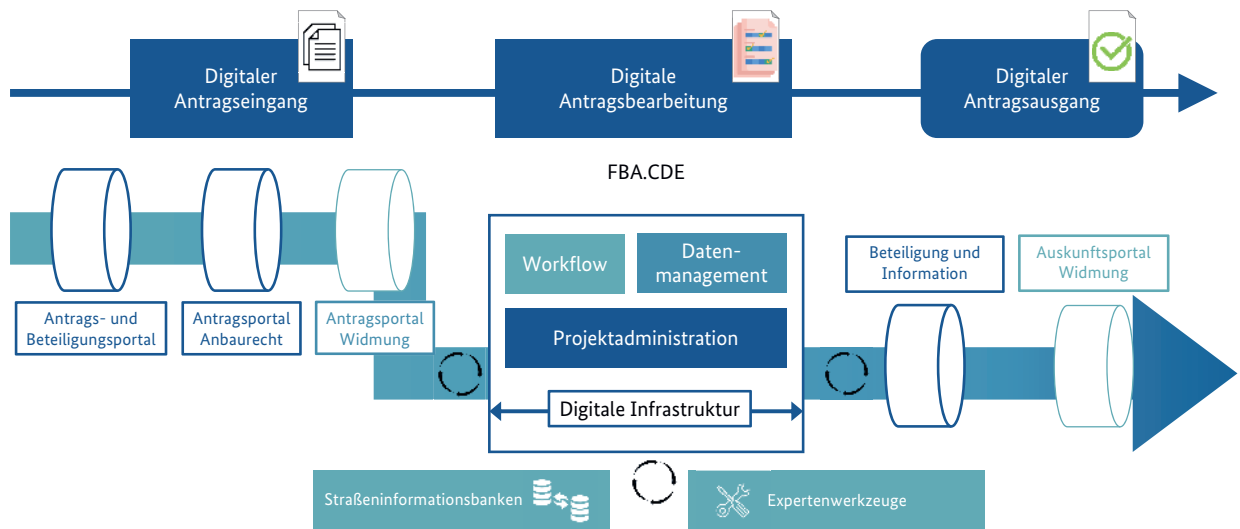


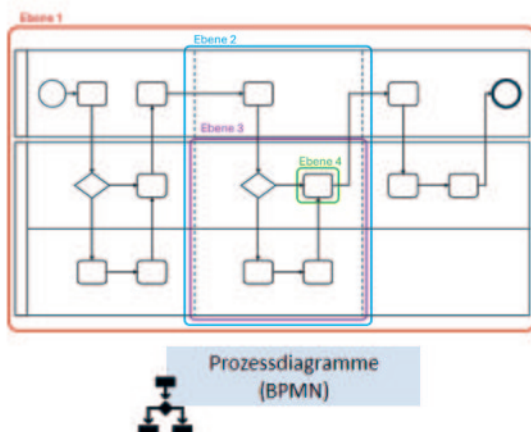
Abb. 26: Prinzip der Bereitstellung einer CDE als zentrale Bearbeitungsplattform für eine erfolgreiche Ende-zu-Ende-Digitalisierung (Quelle: FBA)

5.2.5 Beschleunigung von Genehmigungsprozessen im Straßenwesen durch digitale Modelle (BeGeBIM)

Das FBA ist seit Juni 2023 Partner des mFUND Projektes BeGeBIM. Fördermittelgeber ist das BMV. Ziel des Projekts BeGeBIM ist es, die grundlegenden Anforderungen für eine digitale, modellbasierte Genehmigung im Straßeninfrastrukturbau zu identifizieren und Lösungen vorzuschlagen. Der Einsatz von BIM-Modellen

soll es ermöglichen, Automatisierungspotenziale des Genehmigungsprozesses zu nutzen und diese somit zu beschleunigen. Hierzu werden Anforderungen an diese digitalen Modelle herausgearbeitet, konventionelle Genehmigungsprozesse im Rahmen existierender gesetzlicher Regelungen analysiert, digitale Prüfroutinen entwickelt und deren Einsatz in einem modellgestützten Genehmigungsprozess bewertet. Das erarbeitete Vorgehen wird prototypisch an einem Infrastrukturbauprojekt umgesetzt. Zur Umsetzung muss

1. Dokumentation des aktuellen Genehmigungsprozesses



2. Identifikation von Verbesserungspotentialen

Prozessbeschreibung	Eignung zum Einsatz der BIM-Methode	Formalisierungsgrad	Abhängigkeiten	Rechtlicher und normativer Rahmen	Demonstrationsfähigkeit & Transfer	Gesamtbewertung
5.1. Genehmigungsprozess im Infrastrukturbau (Hochbau)	6,5	7	4	3,5	3	28
5.2. Überforderungen im Bauwesen	10	5,5	4	2,5	2	20
5.3. Vereinfachung des Genehmigungsprozesses	10,5	6	4,5	3	7	30
5.4. Genehmigungsprozess	10	5,5	4	2	7	28,5
5.5. Prozessoptimierung durch BIM	10,5	7	4,5	4	7,5	35,5
5.6. Fachliche Prüfung der Unterlagen	10,5	7,5	4,5	3	7,5	36
5.7. Bedingungslose Zustimmung	10	7,5	4,5	4	7,5	36
5.8. Prüfung der Lage und Orientierung	10,5	7	4	4,5	7	34
5.9. Prüfung auf inhaltliche Korrektheit	9	4	4	3	5,5	25,5
5.10. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	4	3	7	32
5.11. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	4	3	7	32
5.12. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	4,5	3	7	34,5
5.13. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	4	4	7,5	35,5
5.14. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7	4,5	3	7	30
5.15. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	4,5	3,5	6,5	33,5
5.16. Prüfung der rechtlichen Grundlagen	10,5	7,5	5	2,5	6,5	34
5.17. Prozessoptimierung durch BIM	10,5	4,5	4,5	3	7	29,5

Bewertungsschema

Abb. 27: Prinzip der Prozessanalyse und Prozessverantwortung (Quelle: FBA)

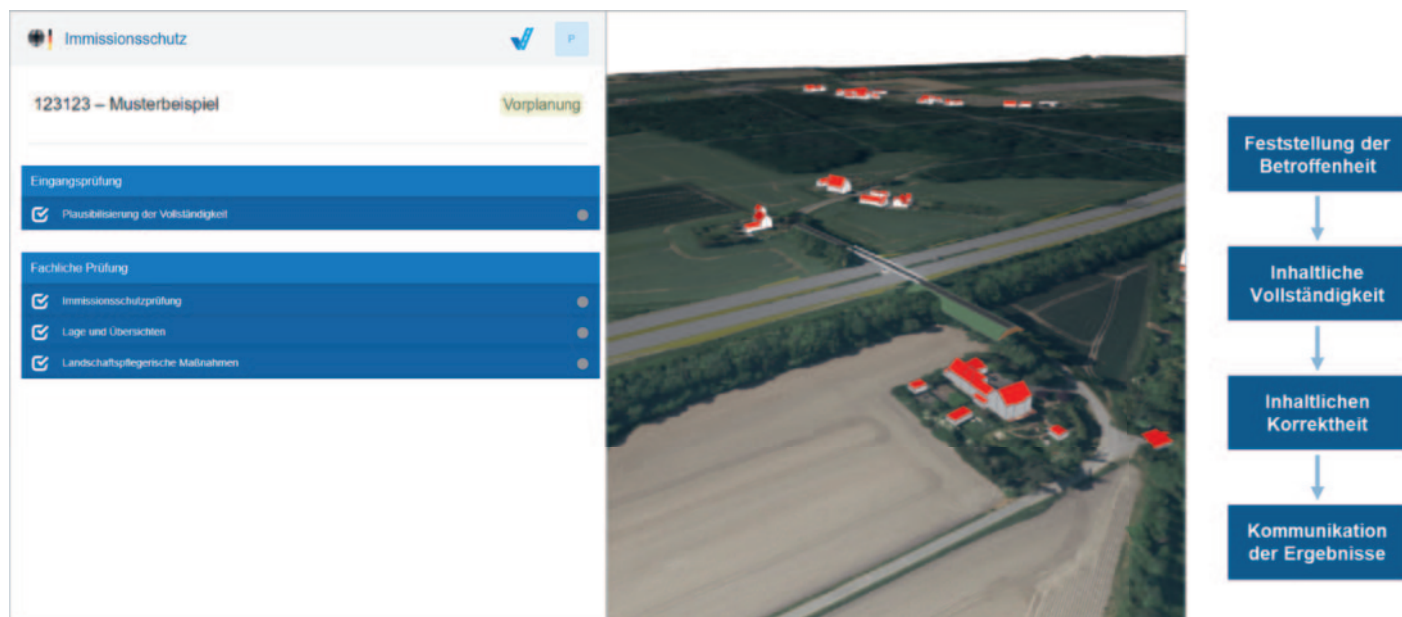


Abb. 28: Webformular in der Anwendung Desite md Pro für die beispielhafte modellbasierte Prüfung des Immissionsschutzes (Quelle: FBA)

auf der Basis einer Prozessanalyse der Genehmigungsverfahren herausgearbeitet werden, welche Unterlagen durch BIM-Modelle ersetzt werden können (siehe Abbildung).

Damit eine einheitliche und automatisierte Prüfung möglich wird, sind sowohl die genauen Informationsanforderungen als auch Prüfschritte digital zu erfassen. Des Weiteren werden Konzepte entwickelt, wie die Ergebnisse der Genehmigungsverfahren transparent und nachvollziehbar anhand der BIM-Modelle dokumentiert werden können.

Neben der FBA.CDE stellen (Modell-)Prüfwerkzeuge ein wesentliches Element einer digitalen bzw. modellbasierten Arbeitsweise dar. Das vorliegende Projekt erarbeitet grundsätzlich Lösungsvorschläge für einen möglichst einfachen Einsatz komplexer Werkzeuge, die im Zuge einer datenbasierten Genehmigungsprüfung auf Basis von Modellen unverzichtbar sind.

5.2.6 Handlungsempfehlung modellbasierter Prüfprozess

Auch das Forschungsprojekt zur Erstellung einer Handlungsempfehlung für den modellbasierten Prüfprozess, das gemeinsam von FBA, DEGES und der Firma SSF Ingenieure im Zeitraum vom 1. Juni 2023 bis 31. Dezember 2024 durchgeführt wurde, zielte auf die Erarbeitung von Möglichkeiten der Modellnutzung im behördlichen Genehmigungskontext. Die modellbasierte Genehmigungsprüfung wird im vorliegenden Projekt als Unteranwendungsfall 090.10 (UAwF 090.10) betrachtet, der Teil des Hauptanwendungsfalls AwF 090 „Genehmigungsprozess“ ist. Im beschriebenen Projekt sollten am Beispiel des mit der BIM-Methode geplanten Ersatzneubaus Westendbrücke in Berlin wesentliche Aspekte und technische Lösungsmöglichkeiten des UAwF 090.10 für Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde erarbeitet werden.

Hierbei ging es primär um die Fragestellung, wie unter Zuhilfenahme des digitalen Bauwerksmo-

dells der RE-Entwurf (RE = RE 2012 – Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012) durch die Planfeststellungsbehörde geprüft werden kann. Im Kern wird dabei die Ausgestaltung des technischen Prozesses der

- a) Datenübergabe
- b) Prüfung
- c) Weitergabe

zwischen dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde auf Basis von innovativen und Best-Practice-Ansätzen betrachtet.

Die technische Prüfung der Entwurfsunterlagen soll zukünftig mehr und mehr an Modellen durchgeführt werden können. Dabei wird angestrebt, das Konzept der Single Source of Truth auch für

die Interaktion der Vorhabenträger mit den Prüf- und Genehmigungsbehörden zu verwenden. Modelle können somit u.a. für das planrechtliche Anhörungsverfahren genutzt werden und zu dessen Beschleunigung beitragen, da alle Informationen an einem Single Source of Truth hinterlegt sind. Die modellbasierte Genehmigungsprüfung soll perspektivisch ein wichtiger Baustein in Planrechtsverfahren werden. Insbesondere der Einsatz digitaler, dreidimensionaler Planungsmodelle ermöglicht ein signifikant schnelleres sowie besseres Erfassen und Verstehen der Planung.

Im Ergebnis des Projekts sind ebenfalls mit dem Prüfwerkzeug Desite md Pro erstellte Prüfformulare entwickelt worden. Darüber hinaus wurden Möglichkeiten aufgezeigt, wie Modellinformationen mit dazugehörigen Plandarstellungen verknüpft werden können.

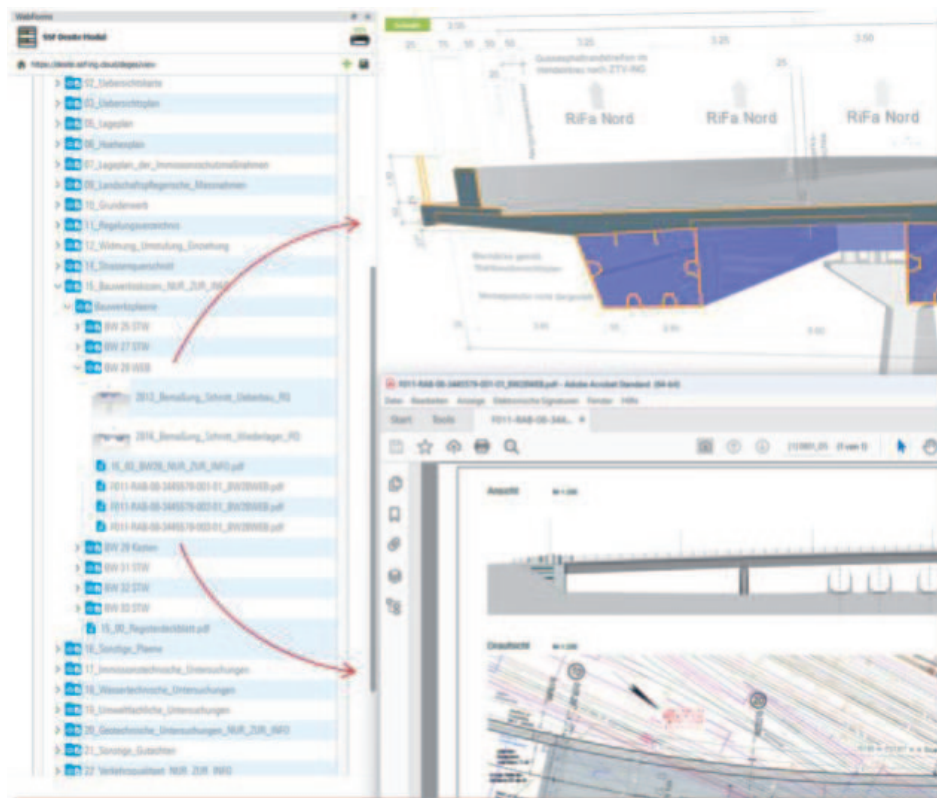


Abb. 29: Verknüpfung von Ansichtspunkten mit dem Bauwerksmodell in der Anwendung Desite md Pro (Quelle: FBA)

5.3 ITKo – Koordinierung der Bund/Länder-Fachinformationssysteme im Straßenwesen

Der ITKo³ ist ein freiwilliger Zusammenschluss der Straßenbauverwaltungen der Länder und des Bundes, der bereits im Jahr 1968 gegründet wurde. Seine Zielstellung ist die kostengünstige Beschaffung und Fortschreibung von IT-Fachanwendungen für das Straßenwesen. Dies kann durch Erwerben von sogenannten Bund-/Länderlizenzen von Marktprodukten⁴ mit anschließender Anpassung an die Bedürfnisse der Straßenbauverwaltungen geschehen. Sind keine geeigneten Marktprodukte vorhanden, so werden maßgeschneiderte Eigenlösungen⁵ entwickelt.

Eine weitere Aufgabe des ITKo ist die Schaffung und Fortschreibung von datenbezogenen Standards im Straßenwesen. Die Anweisung Straßeninformationsbank⁶ (ASB) beschreibt die Anforderungen bei der Erfassung und Speicherung von Straßen- und Bauwerksdaten, um alle Daten bundesweit vergleichbar zu halten. Der Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen⁷ (OKSTRA) definiert Datenstrukturen für den verlustfreien Datenaustausch zwischen den verschiedenen Fachanwendungen. Die Regelungen für die elektronische Bauabrechnung⁸ (REB) beschreiben

Verfahren zur Mengenermittlung bei Straßenbaumaßnahmen. Die Facharbeit wird in Fachgruppen erledigt, zu denen alle ITKo-Mitglieder ihre Expertinnen und Experten entsenden.



Abb. 30 (Quelle: ITKo)

Die Geschäftsführung des ITKo wird durch eine Geschäftsstelle, die 2021 vom Verkehrsministerium an das FBA übertragen wurde, wahrgenommen.

Zu den wichtigsten Aufgaben der Geschäftsstelle gehören:

- Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von Dienstbesprechungen des ITKo,
- Begleitung, Unterstützung und Koordinierung der Fachgruppen,
- Initiieren und Moderieren von fachlichen Innovationsprozessen,
- Außenvertretung des ITKo⁹.

3 <https://itko-strassenwesen.de/>

4 Beispiele: Straßenplanungsfachsysteme (CAD), Software zur Ausschreibung/Vergabe/Abrechnung.

5 Beispiele: Expertensystem für Bauwerksverwaltung und DIN-gerechte Bauwerksprüfungen (z.B. Brücken, Tunnel, etc.), Fachanwendung für Grunderwerb und Liegenschaftsverwaltung im Straßenbau.

6 <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Verkehrstechnik/RWV-ASB.html>

7 <https://www.okstra.de/>

8 <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Verkehrstechnik/V-REB-VB/REB-VB-Inhalt.html>

9 Beispiele: Fach- und Forschungsgremien, Verbände, Politik, Tagungen und Kongresse.



Abb. 31 (Quelle: ITKo)

Die Auftraggebende Stelle des ITKo (AgS) wurde 2022 von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen an das FBA übertragen und 2023 personell untersetzt. Die AgS ist verantwortlich für die Durchführung von Beschaffungsvor-

gängen mit maßgeblicher Unterstützung von Rechts- und Haushaltsreferat.

Thema	2021	2022	2023	2024	Gesamt
Durchgeführte Dienstbesprechungen des ITKo	2	2	1	2	7
Durchgeführte Workshops „Erfahrungsaustausch der Fachgruppenleiter und deren Vertreter“	0 ¹⁰	0	2	2	4
Dienstbesprechungen der FG in Präsenz	32	46	42	49	169
Aktive Fachgruppen	24	25	26	25	100
davon neu gegründete Fachgruppen	1	1	0	1	3
Aufgelöste/stillgelegte Fachgruppen	0	0	1	1	2
Beschaffungsvorgänge/Vertragsabschlüsse und CRs ¹¹	13	7	7	7	34

Umsätze (T€):

Entwicklungsprojekte/Lizenerwerb	726	362	135	927	2.150
Weiterentwicklung, Wartung und Pflege	1.653	1.441	1.085	1.518	5.697
Dienstleistungen	256	401	130	101	888
Gesamt:	2.635	2.204	1.350	2.546	8.735

¹⁰ Corona-Zeit.

¹¹ CRs: Change Requests = Vertragsänderungen; Beschaffungsvorgänge wurden in 2021 und 2022 nur durch die BAST durchgeführt.

5.4 Die Einführung der E-Akte im Fernstraßen-Bundesamt

Mit der erfolgreichen Einführung der E-Akte Bund hat das Fernstraßen-Bundesamt einen bedeutenden Schritt zur Digitalisierung der Verwaltungsarbeit vollzogen.

Die Umstellung von papierbasierten auf digitale Aktenstrukturen erfolgte in einem mehrstufigen

Prozess, der sowohl technische als auch organisatorische Herausforderungen mit sich brachte. Im Zeitraum 2021–2023 wurden alle organisatorischen Einheiten des FBA sukzessive an die E-Akte angebunden. Dabei stand nicht nur die technische Inbetriebnahme im Vordergrund, sondern auch die Befähigung der Mitarbeitenden durch umfas-

sende Schulungsangebote, Handreichungen und individuelle Begleitung bei der Einführung.

Ein zentrales Ziel war es, die medienbruchfreie Bearbeitung von Verwaltungsvorgängen zu ermöglichen und gleichzeitig die Compliance mit den Vorgaben des Bundesarchivs sowie den rechtlichen Anforderungen zur Aktenführung sicherzustellen. Die E-Akte wurde nicht als isoliertes IT-Projekt, sondern als Change-Prozess betrachtet, der eng mit den Themen Organisationsentwicklung, IT-Sicherheit und Prozessdigitalisierung verzahnt wurde. Besonders hervorzuheben ist die interdisziplinäre Zusammenarbeit

zwischen den Einheiten Organisation und IT, den Fachbereichen und dem ITZBund, das als Dienstleister für Betrieb und Support fungiert.

Die E-Akte ist heute integraler Bestandteil der Arbeitsweise des Fernstraßen-Bundesamtes. Sie unterstützt die ortsunabhängige Zusammenarbeit, reduziert Durchlaufzeiten und ermöglicht ein transparentes Verwaltungshandeln. Die Einführung wurde durch regelmäßige Evaluationszyklen begleitet, um Akzeptanz und Effizienz kontinuierlich zu steigern.

5.5 Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben

Die Planfeststellung als zentrales Instrument zur Genehmigung großer Infrastrukturvorhaben war bislang von analogen, papierbasierten Prozessen geprägt, die nicht nur zeitaufwendig, sondern auch fehleranfällig waren. Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet die Chance, diese Verfahren grundlegend zu modernisieren.

Die Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren markiert daher einen zentralen Schritt auf dem Weg zu einer modernen, effizienten und bürgerfreundlichen Verwaltung in Deutschland. Ein Fokus liegt dabei auf der vollständigen Ende-



Abb. 32 (Quelle: Beteiligungsportal)

zu-Ende-Digitalisierung der planrechtlichen Genehmigungsverfahren – ein Ziel, das nicht nur die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) und der Digitalstrategie Deutschland vorantreibt, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung des Bund-Länder-Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung leistet.

5.5.1 Digitale Transformation in der Planfeststellung

Die Grundlage für diese Transformation wurde durch eine im Jahr 2021 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführte Machbarkeitsstudie geschaffen, die ein gemeinsames Digitalisierungsmodell innerhalb des Verkehrsressorts prüfte.

Die Ergebnisse der Studie belegten, dass eine einheitliche digitale Lösung für die Genehmigungsprozesse in den betroffenen Behörden nicht nur technisch realisierbar, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll und organisatorisch praktikabel sei. Trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten und Prozessausprägungen ließen sich durch eine abgestimmte Systemarchitektur und enge fachliche Zusammenarbeit erhebliche Synergieeffekte erzielen. Dies ebnete den Weg für das Projekt „Fachplanungsportal“.

Unter der Gesamtprojektleitung des BMV wird dieses Vorhaben in enger Zusammenarbeit mit den Ressortbehörden Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und dem FBA umgesetzt. In zahlreichen Interviews und Fachworkshops mit Expertinnen und Experten der beteiligten Behörden wurde im Jahr 2022 das Fachkonzept „Fachplanungsportal des Bundes im Bereich Verkehr und Offshore-Vorhaben“ erarbeitet, welches die Basis für die technische Umsetzung des Portals bildet.

5.5.2 Das Antrags- und Beteiligungsportal



Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben

Im Februar 2023 erfolgte der Start des „Antrags- und Beteiligungsportals für Verkehr und Offshore-Vorhaben“. Seitdem haben Vorhabenträgerinnen die Möglichkeit, Anträge auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidungen online über das Portal zu stellen.

Mit der Produktivsetzung der Version 1.0 im August 2024 wurde der Funktionsumfang des Portals um die digitale Öffentlichkeitsbeteiligung erweitert. Planunterlagen können seither online eingesehen und Einwendungen und Stellungnahmen von Behörden, Trägern öffentlicher Belange sowie anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen digital abgegeben werden.

Parallel zu der ressortweiten Digitalisierungsumsetzung lag ein weiterer Fokus auf den konkreten Optimierungsmöglichkeiten durch die Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen.

Bereits 2021 wurde dazu ein Umsetzungskonzept erarbeitet – in Zusammenarbeit zwischen der Autobahn GmbH des Bundes, der DEGES und dem Fernstraßen-Bundesamt. Das Konzept verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz: Alle Verfahrensschritte – vom Antrag über die Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses – werden aus Sicht aller Beteiligten betrachtet und digital abgebildet. Es dient damit als zentrale Grundlage und Orientierung für die digitale Transformation der straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Ausgangspunkt ist die systematische Analyse bestehender analoger Prozesse. Darauf aufbauend werden digitale Arbeitsabläufe entwickelt, die den Anforderungen aller Akteure gerecht werden.

Ziel ist es, eine zentrale Bearbeitungsplattform zu schaffen, die es ermöglicht, sämtliche Arbeitsschritte an einer Stelle zu bündeln und die größtmöglichen Synergie-Effekte zwischen den unterschiedlichen Beteiligten im Verfahren zu nutzen.

Die Digitalisierung ermöglicht hier insbesondere:

- **Optimierung und Standardisierung der Verfahren:** Durch die Vereinheitlichung und Digitalisierung der Prozesse werden Doppelarbeiten vermieden und Fehlerquellen reduziert.
- **Medienbruchfreie Kommunikation:** Informationen und Dokumente werden digital ausgetauscht, was die Bearbeitungszeiten verkürzt und die Nachvollziehbarkeit erhöht.
- **Bürgerfreundlichkeit:** Bürgerinnen und Bürger können sich einfach und transparent online informieren und beteiligen.

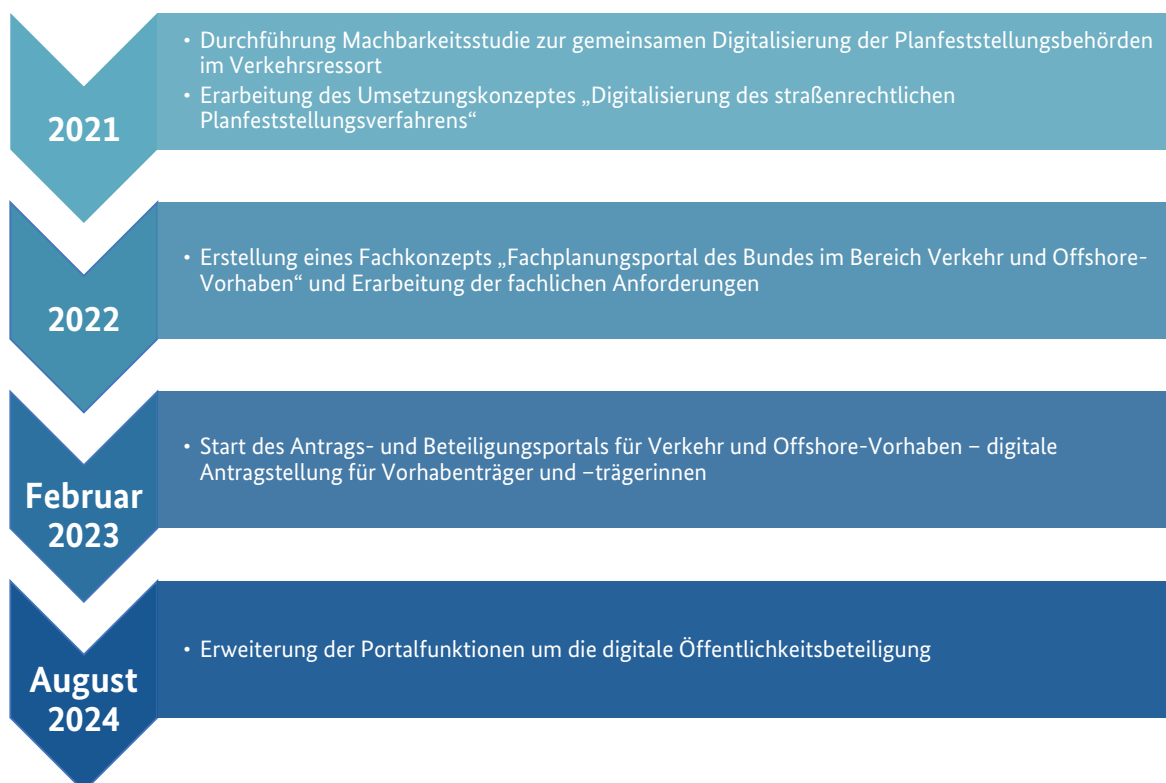
• **Qualitätssicherung und Qualitätssteigerung:**

Die digitale Infrastruktur verbessert die Konsistenz und Qualität der Verfahren nachhaltig.

Die erfolgreiche Einführung des Antrags- und Beteiligungsportals markierte dabei erst den Anfang. Die angestrebte Ende-zu-Ende-Digitalisierung umfasst die Integration weiterer Komponenten in den kommenden Jahren.

Die Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren ist ein zukunftsweisendes Vorhaben, das weit über die Einführung neuer Technologien hinausgeht. Sie steht für die Modernisierung der Verwaltung, die Harmonisierung und Optimierung von Prozessen. Im Ergebnis werden Abläufe optimiert, Transparenz erhöht und Bearbeitungszeiten reduziert, wodurch der Genehmigungsprozess insgesamt leistungsfähiger und nutzerfreundlicher wird. Damit leistet die Digitalisierung einen entscheidenden Beitrag zur Beschleunigung und Modernisierung von Infrastrukturvorhaben in Deutschland.

Abb. 33: Zeitlicher Ablauf zur Einführung des Beteiligungsportales (Quelle: Bund)



5.6 OZG-Portal – Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG)

Das Onlinezugangsgesetz verpflichtet Bund, Länder und Kommunen, ihre Verwaltungsleistungen digital anzubieten. Als Bundesbehörde muss auch das FBA sicherstellen, dass seine Leistungen über Verwaltungsportale elektronisch verfügbar sind.

Für das FBA ist das OZG nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern auch eine Chance zur digitalen Transformation. Die Umsetzung trägt zur Effizienzsteigerung, Nutzerfreundlichkeit und Transparenz bei – zentrale Ziele moderner öffentlicher Verwaltung. Die Ende-zu-Ende-Digitalisierung erfordert an beiden Enden des Prozesses digitale Lösungen in Form von Online-Portalen und standardisierten Schnittstellen für eine medienbruchfreie Kommunikation.

Anforderungen an das OZG wurden im FBA in bisher fünf Bereichen umgesetzt: Fachplanungsportal, Genehmigungsportal anbaurechtliche Verfahren, Genehmigungsverfahren anbaurechtliche Verfahren 5G (Trassenverfahren), das Online-Formular IFG/UG und DSGVO und Widmungsvorgänge.

5.6.1 Anbau

Im Rahmen der Umsetzung des OZG wurde mit dem Anbauportal eine moderne Antragsstrecke für anbaurechtliche Genehmigungsverfahren einschließlich 5G-Trassenverfahren entwickelt. Dieses ermöglicht es Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen, ihre anbaurechtlichen Anträge an Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung dieser zusteht, digital einzureichen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, notwendige Geoinformationen direkt zu erfassen, was die effiziente Bearbeitung komplexer Anträge erleichtert. Die eingereichten Unterlagen werden anschließend in einem Formular-Management-System (FMS) für die bearbeitenden Stellen bereitgestellt, sodass diese die Anträge weiterverarbeiten können.

Aktuell werden etwa zwei Prozent der Anträge über das Anbauportal eingereicht. Damit ist die digitale Transformation noch nicht abgeschlossen, doch dieser Schritt markiert den Anfang auf dem Weg zu einer vollständig digitalen Verwaltung.

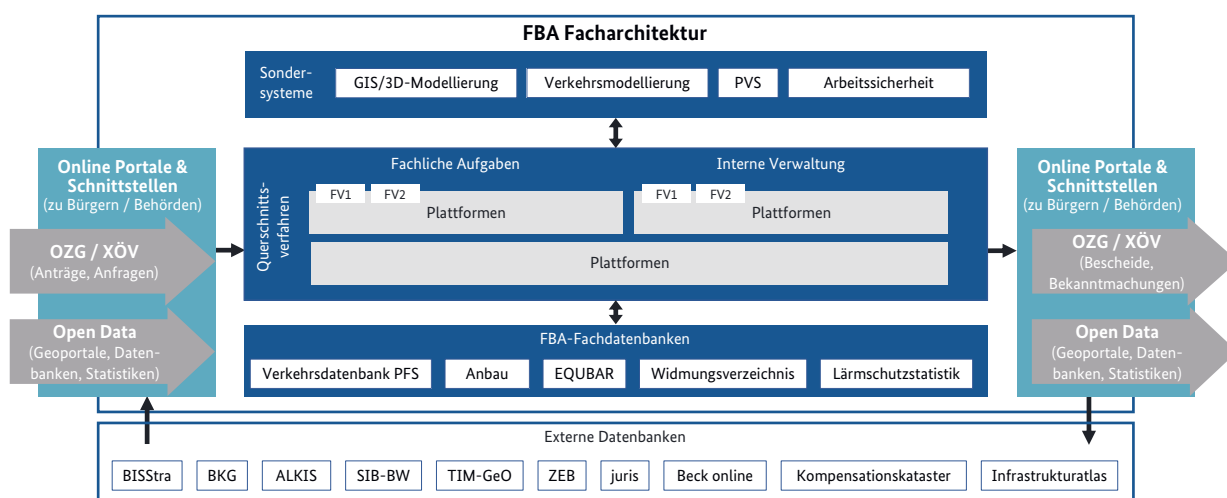


Abb. 34: Facharchitektur des FBA (Quelle: Bund)

5.6.2 Auskunftsansprüche

Ob Akteneinsicht in die Unterlagen zu einem Entfallensbescheid, Übersendung einer Liste zu Planfeststellungsvorhaben, eine telefonische Anfrage zu den Kosten der Dienstfahrzeuge oder auch Auskunftersuchen zu den eigenen personenbezogenen Daten – die Anfragen nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG), dem Umweltinformationsgesetz (UIG) und nach der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) an das FBA sind vielfältig. Seit Anfang 2024 steht auch ein Online-Antragsportal über die Homepage des FBA zur Verfügung. Mit der Möglichkeit zur Online-Antragstellung wurde ein weiterer Baustein im Rahmen des OZG realisiert.

Hier geht's zum Online-Antragsportal:



5.6.3 Digitales Widmungsverzeichnis mit Auskunftssystem

Im Kontext der OZG-Umsetzung wird ein digitales Widmungsverzeichnis mit integriertem Auskunftssystem konzipiert und technisch umgesetzt.

Ziel des Auskunftssystems ist es, Zugang zu Informationen über straßenrechtliche Widmungen von Bundesfernstraßen strukturiert, öffentlich zugänglich bereit zu stellen. Die Anwendung soll eine textbasierte Darstellung mit einem geographischen Informationssystem (GIS) kombinieren. Es soll zur schnellen und effizienten Bearbeitung von Anfragen dienen (z. B. ortsbezogene Suche nach Widmungsstatus über Kartenansicht oder Gültigkeit der Widmung).

Das Projekt befindet sich derzeit in der Entwicklung und wurde bis Ende 2023 als OZG-Maßnahme finanziert. Der OZG-Projektabschluss ist erfolgt. Die Weiterentwicklung und Finanzierung erfolgt nun über das Fernstraßen-Bundesamt in Kooperation mit dem ITZBund.

5.7 Künstliche Intelligenz im FBA

Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) und die damit verbundenen Möglichkeiten sind zunehmend zum zentralen Thema in der Bundesverwaltung geworden. Um die Position des FBA als innovative und zukunftsfähige Behörde zu stärken und die aktuellen und künftigen Herausforderungen rund um das Thema KI erfolgreich zu meistern, unternehmen wir seit 2024 aktive Schritte.

Dazu gehört die Festlegung einer klaren strategischen Ausrichtung, die Etablierung organisatorischer Strukturen, der Aufbau einer rechts-

konformen Basis (siehe auch 5.7.1), die aktive Netzwerkarbeit innerhalb und außerhalb der eigenen Organisation sowie der Ausbau und die behördenweite Verbreitung des Wissens rund um KI. Konkrete Maßnahmen werden in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend aufgeführt:

5.7.1 KI-Compliance

Die Anwendung von Künstlicher Intelligenz bietet enorme Chancen für eine effektive und moderne Bundesverwaltung. Sie birgt aber auch Risiken für die Rechtsstaatlichkeit. Das Fernstra-

ßen-Bundesamt setzt sich daher intensiv mit den geltenden nationalen und europäischen Rechtsvorschriften auseinander, die den Einsatz von Künstlicher Intelligenz regulieren.

Eine der größten regulatorischen Herausforderungen stellt dabei die 2024 in Kraft getretene Europäische Verordnung 2024/1689 zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz (KI-VO) dar. Als unmittelbar geltendes Recht betrifft die KI-VO sämtliche Akteure, die KI-Systeme in der Europäischen Union (EU) in den Verkehr bringen, anbieten oder nutzen. Je nach Risikoklassifizierung des KI-Systems werden den Akteuren eine Vielzahl von Pflichten auferlegt, die

auf eine auf den Menschen ausgerichtete und vertrauenswürdige Künstliche Intelligenz abzielen und dem Schutz der Europäischen Grundrechte dienen. Das Fernstraßen-Bundesamt ist dabei insbesondere mit komplexen Anbieter- und Betreiberpflichten konfrontiert.

Weiterhin gilt es, bestehende Regelungen, wie das Urheber-, Arbeits- und Datenschutzrecht, zu beachten und mit den neuen Gegebenheiten, welche die Künstliche Intelligenz mit sich bringt, stetig zu harmonisieren. Hierzu wirken wir behördenübergreifend an der Konzeption von entsprechenden Rahmendienstvereinbarungen und Grundsatzdokumenten mit.



Compliance und Rahmenbedingungen

- Aufbau einer rechtskonformen Basis, u. a. durch Mitarbeit an einer entsprechenden Rahmendienstvereinbarung und Grundsatzdokumenten, Beteiligung am KI-Transparenzregister



Strategische Ausrichtung

- Erstellung eines KI-Einführungskonzepts als Blaupause für die künftige Ausrichtung
- Definition von Zielen, Wünschen und Umsetzungsmaßnahmen



Organisatorische Maßnahmen

- Aufbau interner Strukturen, u. a. eigenständiges Team im Innovationsreferat, abteilungsübergreifender Unterausschuss KI, Schaffung und Ausschreibung einer Dauerstelle KI-Manager



Operative Arbeit

- Vorbereitung der Durchführung von Pilotprojekten
- Testung von KI-Anwendungen
- Markterkundung



Austausch und Netzwerken

- Teilnahme an der KINet-Initiative
- Austausch mit Schlüsselpartnern und Experten aus Verwaltung und Wirtschaft



Wissen aufbauen und teilen

- Organisation von Workshops und Fortbildungen
- Einführung von Informationsformaten zu aktuellen Entwicklungen (monatlicher Newsletterbeitrag, Intranetpräsenz)

Fotos: Canva

5.8 Reflexion zur Digitalisierung

Kommentar von Markus von Bohr, Technischer Referent im Referat S1

„Es ist ein bekanntes Ärgernis: Bei vielen Behörden, bei vielen Anträgen, müssen dieselben Daten wieder und immer wieder angegeben werden. Unzählige Formulare, ob digital oder in Papier, die oft sogar mehrfach ausgefüllt werden müssen. Lange Wartezeiten, Nummern ziehen, ein Dschungel aus Papierstapeln und endlose Behördengänge sind für viele Bürger zum Synonym für den Kontakt mit der öffentlichen Verwaltung geworden. Doch wir im Fernstraßen-Bundesamt wollen es anders machen. Was wäre, wenn wir eine Verwaltung hätten, die digital denkt und handelt? Eine, die Daten nicht immer wieder abfragt, sondern vorhandene Daten intelligent nutzt? Wo Anträge flexibel und einfach online gestellt werden können, und wir dank Digitalisierung effizienter und schneller arbeiten können? Ein schneller Zugang, wann und wo man möchte, für Behörden und Bürger. Eine Vision, die nicht nur machbar ist, sondern auch notwendig erscheint, um den Anforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht zu werden.“

Doch die Umsetzung dieser Vision erfordert Durchhaltevermögen und Engagement. Es ist eines der größten Modernisierungsprojekte unserer Zeit. Die Grundlagen dafür wurden mit Gesetzen wie dem Onlinezugangsgesetz, seiner jüngsten Novelle (OZ-GÄndG) und dem E-Government-Gesetz geschaffen. Diese rechtlichen Rahmenbedingungen bilden das Fundament, auf dem die technische Umsetzung aufbaut. Es geht darum, eine echte Ende-zu-Ende-Digitalisierung zu etablieren, die Medienbrüche vermeidet und den Bürgern und Unternehmen



zusätzlich moderne Lösungen, wie etwa Geoinformationssysteme, für die Antragsstellung an die Hand gibt. Dies erfordert nicht nur technologische Entwicklungen, sondern auch ein Umdenken innerhalb der Verwaltung, weg von einer beharren- den Verwaltungshaltung, hin zu einem offenen, digitalen und bürgerorientierten Selbstverständnis.

Die Realität jedoch sieht oft anders aus. Obwohl vielerorts die rechtlichen und technischen Möglichkeiten geschaffen wurden, zeigt sich in der Praxis, dass viele Projekte ins Stocken geraten. Ein zentraler Grund dafür liegt in der Art und Weise, wie die Digitalisierung umgesetzt wird. Während viele Behörden stolz auf ihre neuen digitalen Plattformen verweisen, müssen Antragsteller oft feststellen, dass sie am Anfang der Kette stehen. Viele Formulare und Dokumente liegen zwar digital vor, etwa als PDF, können aber nicht direkt in die Systeme der Behörden integriert werden. Stattdessen müssen Antragsteller diese Daten oft mühsam abtippen oder in andere Formate übertragen, was den Prozess umständlicher macht, als einfach den Antrag per Mail oder per Post einzureichen. Dies geschieht dann auch und führt dazu, dass die eigentlich erhoffte Entlastung für die Verwaltung nicht eintritt.

Ein weiterer Schwachpunkt ist die oft fehlende Interoperabilität zwischen den verschiedenen IT-Systemen der Behörden. Häufig arbeiten die einzelnen Behörden mit unterschiedlichen Programmen, die nicht nahtlos miteinander kommunizieren

können. Dies führt zu zusätzlichen Medienbrüchen und verzögert die Bearbeitung von Anträgen, weil Daten mehrfach eingegeben und manuell geprüft werden müssen.

Wie lässt sich dieses Problem lösen? Eine Möglichkeit wäre, die digitale Antragstellung verpflichtend zu machen und andere Wege der Antragstellung zu beenden, also den Antragstellern vorzuschreiben, die Daten in den vorgegebenen digitalen Formaten einzureichen. Doch dies birgt die Gefahr, viele Bürger abzuschrecken oder sogar auszuschließen. Alternativ könnte man die Formulare so weit reduzieren, dass nur noch die wirklich projektrelevanten Daten hochgeladen werden müssen und die Verwaltung selbst die benötigten Informationen digitalisiert, was wiederum die Belastung der Behörde erhöht.

Am Ende steht die Erkenntnis, dass Digitalisierung nur dann erfolgreich sein kann, wenn man die Menschen mitnimmt und ihre Perspektiven berücksichtigt. Arbeit verschwindet nicht einfach, sie verlagert sich. Und wer die Digitalisierung auf die Grenzen der öffentlichen Verwaltung beschränkt, verkennet die eigentliche Herausforderung. Nur wenn alle Beteiligten, Bürger, Unternehmen und Behörden, gemeinsam an einer durchdachten und benutzerfreundlichen digitalen Infrastruktur arbeiten, kann die Digitalisierung gelingen und die Verwaltung der Zukunft Realität werden.“

6 Verkehrswege

6.1 Planfeststellung

6.1.1 Standort Leipzig: Grundsatzarbeit, Besonderheiten, Erfahrungen

Im Fernstraßen-Bundesamt nimmt die Abteilung P die Aufgaben der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Verfahren nach §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz wahr. Das Referat P1 am Standort Leipzig ist für die Bearbeitung aller Grundsatzangelegenheiten zuständig.

Um das für die komplexe Aufgabenstellung notwendige Fachwissen zu bündeln, ist das Referat interdisziplinär aufgestellt. Hier arbeiten Expertinnen und Experten aus den Bereichen Recht, Landschaftsplanung, Ingenieurwesen und Verwaltung gemeinsam und können so ihre Expertise in rechtlicher, technischer und umweltfachlicher Sicht zusammenführen.

Leitfäden, Muster, Arbeitshilfen

Eine der primären Aufgaben des Referats besteht in der Erarbeitung von Leitfäden, Mustern und Arbeitshilfen, die als Grundlage dafür dienen, konsistente und rechtssichere Verfahrensabläufe zu gewährleisten.

Als erstes wichtiges Dokument wurde im Jahr 2021 der Antragsleitfaden erarbeitet. In diesem sind die Anforderungen für die Antragstellung zusammengestellt, um zum Beginn des Verfahrens einen reibungslosen und einheitlichen Ablauf zu befördern.

Ein weiterer Meilenstein war die Ausarbeitung und Bereitstellung des internen Verfahrensleitfadens im April 2023. Dieser zeigt die wichtigsten Prüfschritte bei Verwaltungsentscheidungen der Abteilung P als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auf und beschreibt die Grundsätze



Abb. 35: Grundsatzarbeit (Quelle: FBA)

der Verfahrensführung sowie der Aufgabenverteilung. Auf diese Weise soll die Eigenverantwortlichkeit der mit Planrechtsverfahren befassten Kolleginnen und Kollegen erleichtert und gestärkt werden. Bestandteile des Verfahrensleitfadens sind auch vorformatierte Mustertexte, die im konkreten Verfahren mit den jeweiligen Prüfergebnissen und erforderlichen Angaben auszufüllen sind. Die Vorlagen werden in regelmäßigen Abständen aktualisiert und ergänzt. Darüber hinaus wurden weitere Arbeitshilfen und Handreichungen zu unterschiedlichen fachlichen Themen erstellt.

Die Tätigkeit der verfahrensführenden Referate wird zudem durch die Bündelung grundsätzlicher Fragestellungen im Referat P1 unterstützt. Bedeutende Themen, die das Referat im Berichtszeitraum umfangreich beschäftigten, waren zum Beispiel der Änderungsbegriff nach § 17 Abs. 1 FStrG sowie die Modernisierung von Brückenteilbauwerken.

Wissensmanagement

Ein zusätzlicher zentraler Aspekt der Tätigkeit im Grundsatzreferat ist das Wissensmanagement, das den internen Austausch zu Rechtsprechung und aktuellen fachlichen Entwicklungen sicher-

stellen soll. Von größter Bedeutung ist dabei das Management vorhandenen Wissens. Auf diese Weise lässt sich zum einen die Zusammenarbeit von Kolleginnen und Kollegen optimieren, zum anderen macht es eine Einarbeitung in dem komplexen Themengebiet der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung erst möglich. Letztere spielte vor allem in der Aufbauphase des Fernstraßen-Bundesamtes eine überragende Rolle. Für die Weitergabe vorhandenen Wissens dient vorrangig das digitale Nachschlagewerk „Wissensmanagement der Abteilung P“. Es bietet Zugang zu allen wichtigen organisatorischen sowie fachlichen Informationen, Rechtsprechungsübersichten, Gesetzgebungsmaterialien und relevanter Fachliteratur. Durch regelmäßige Newsletter, interne Schulungen und Fortbildungsveranstaltungen wird sichergestellt, dass die Mitarbeitenden stets auf dem aktuellen Stand zu sämtlichen fachlichen Entwicklungen gehalten werden.

Hervorzuheben ist die in den Jahren 2021/2022 aufgelegte einjährige modulare Fortbildung. Im Rahmen dieser internen Fortbildungsreihe wurden im Zwei-Wochen-Rhythmus Vorträge von Kolleginnen und Kollegen aus der Abteilung für alle angeboten. Das Themenspektrum war weit gefasst und beinhaltete unter anderem:

- einen Überblick über die Rechtsgrundlagen der Planfeststellung,
- Details und Unterschiede der einzelnen Verfahrensarten,
- Grundlagen für die Beschlussfassung,
- umweltrechtliche Schwerpunkte sowie
- ingenieurfachliche Fragestellungen.

Die Veranstaltung diente ebenfalls als ein Baustein für die Einarbeitung noch in der Aufgabe neuen Personals.

Im Jahr 2023 wurde das Format durch die neue Reihe „Update Planfeststellung“ abgelöst. Diese

hat vornehmlich die Darstellung von relevanten Gesetzesänderungen und aktueller Rechtsprechung, von Beispielen aus der Verwaltungspraxis, insbesondere „best practice“ oder „first practice“, sowie Berichte von Fachtagungen oder aus Gremienbeteiligungen zum Inhalt.

Ergänzt wird das Angebot durch die Organisation von Inhouse-Schulungen externer Referenten zu aktuellen Themen, z. B. Klimaschutz in der Planfeststellung.

Unterstützung und Koordinierung

Darüber hinaus unterstützt das Referat P1 das Bundesministerium für Verkehr, z. B. durch die Bereitstellung von Berichten und Statistiken im Bereich Planfeststellung oder bei der Erarbeitung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Beispielhaft sei hier die Aktualisierung der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien – Plafer) genannt.

Im Rahmen seiner Verantwortlichkeiten führt das Referat zudem sämtliche Klageverfahren federführend durch, sofern eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vorliegt. In Klageverfahren vor Verwaltungs- bzw. Oberverwaltungsgerichten nimmt das Referat P1 eine koordinierende und bei Bedarf auch unterstützende Funktion ein.

Zentrale Herausforderungen

In der Aufbauphase des FBA ging mit dem schrittweisen Personalaufwuchs die Chance für Veränderungsprozesse einher, denn es mussten ja keine etablierten Praktiken überwunden werden. So konnten die vielzähligen Kenntnisse und Erfahrungswerte der unterschiedlichsten beruflichen Vortätigkeiten effektiv genutzt werden.

Die Tätigkeit des Grundsatzreferats im Berichtszeitraum wurde maßgeblich durch zahlreiche gesetzliche Neuregelungen im Planfeststellungsrecht, Initiativen zur Verfahrensbeschleunigung und die Zielsetzung der Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens beeinflusst.

Schwerpunkt seit 2018 waren insbesondere die folgenden Gesetzesänderungen:

- Planungsbeschleunigungsgesetz I und III,
- Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz,
- Investitionsbeschleunigungsgesetz,
- Planungssicherstellungsgesetz,
- Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich.

Wiederkehrende Elemente in diesen Gesetzesinitiativen waren vor allem die Beschleunigung von Genehmigungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren, z. B. durch Verkürzung von Fristen, Begrenzung des Prozessstoffs, Ausweitung des gesetzlichen Sofortvollzugs, Verkürzung des Rechtsweges, Vereinfachung der Genehmigungsverfahren, Verzicht auf

Verfahrenselemente sowie verwaltungs- bzw. gerichtsorganisatorische Veränderungen.

Zuletzt spielte das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sowie zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz), welches im Dezember 2023 in Kraft trat, eine tragende Rolle. Es leitete weitere Schritte zur Digitalisierung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ein. Für die Ausgestaltung der gesetzlich an vielen Stellen neu geschaffenen Wahlmöglichkeiten zur digitalen Verfahrensführung bedurfte es umfangreicher Entscheidungen und verwaltungsinterner Regelungen für eine rechtssichere, praxistaugliche Handhabung im Fernstraßen-Bundesamt.

Die Abteilung P setzt sich gezielt für die vollständige Digitalisierung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ein, um dieses zukünftig ausschließlich digital zu gestalten.

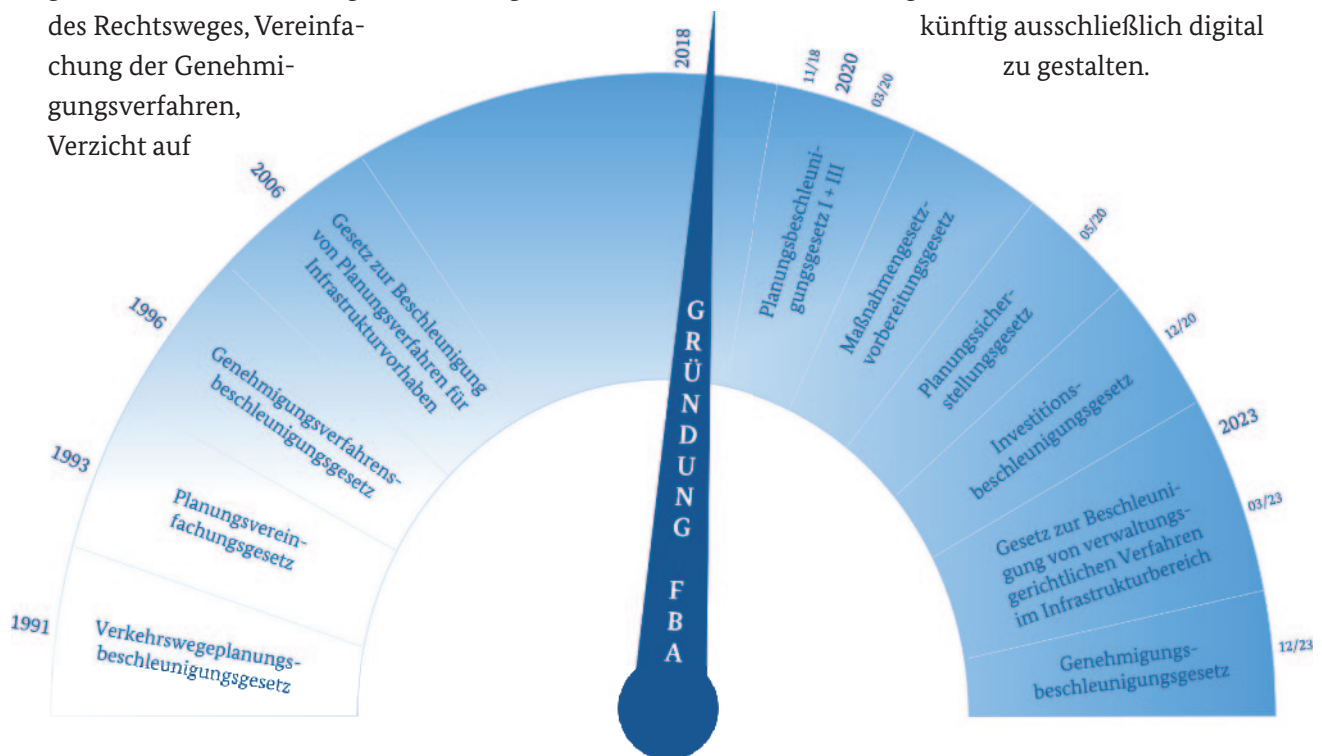


Abb. 36: Übersicht über die zeitliche Entwicklung von Gesetzen zur Planfeststellung (Quelle: FBA)

6.1.2 Standort Leipzig: Planfeststellung im Bereich Ost

Regional ist das Referat P2 mit seinem Sitz in Leipzig für die Autobahnen der neuen Bundesländer zuständig. Dies umfasst die Niederlassungen Nordost und Ost der Autobahn GmbH des Bundes. Darüber hinaus ist das Referat auch für Bundesstraßen auf dem Gebiet des Landes Berlin zuständig, soweit sich diese in Bundesverwaltung befinden.

Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (A 100/A 115) in Berlin

Das Vorhaben besteht im Wesentlichen aus:

- Rückbau des Autobahndreiecks mit allen Anschlussrampen an das nachgeordnete Stadtstraßennetz
- Abbruch vorhandener Entwässerungsanlagen
- Umverlegung vorhandener Leitungen und Kabel
- Abbruch von 25 Brückenbauwerken sowie zahlreicher Stützbauwerke und Lärmschutzwände
- Umbau des Autobahndreiecks Funkturm in neuer Geometrie „Dreieck mit drei Kreuzungsbauwerken“:
 - 25 Brückenneubauten einschließlich Unterführung, 23 Stützwände, 7 Lärmschutzwände
 - Neubau der Anschlussstelle Messedamm



Abb. 38: Übersicht über das Autobahndreieck Funkturm (A 100/A 115) in Berlin (Quelle: DEGES)



Abb. 37: Zuständigkeit von P2 (Quelle: FBA)

- Umbau des vorhandenen Knotenpunktes Messedamm/Halenseestraßen Ost und West
- Umbau/Anpassung von Stadtstraßen
- aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen
- Rückbau Tank- und Rastanlage AVUS einschließlich Motel
- Anpassung der vorhandenen Bahnanlagen im Querungsbereich mit den Bundesautobahnen,
- Maßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgrund zu erwartender Eingriffe in Natur und Landschaft

Julia Baumann ist die verantwortliche Referentin in diesem Planfeststellungsverfahren. Die Volljuristin berichtet von dem 2022 begonnenen Mammutverfahren:

Deutlich vor der formalen Antragstellung haben weitreichende Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin zu Art und Form der einzureichenden Antragsunterlagen stattgefunden. Diese waren auch erforderlich, da bei einem so umfangreichen Vorhaben auf einer der am stärksten

frequentierten Strecken des deutschen Autobahnnetzes und dazu noch im Stadtgebiet von Berlin mit vielen Konflikten und konträren Interessenlagen zu rechnen war.

Sobald die Planunterlagen die notwendigen Auslegungsreife erreicht hatten, haben wir Anfang 2023 das Verfahren eröffnet – auch, um dem Grundsatz der Planungsbeschleunigung gerecht zu werden. Während des Anhörungsverfahrens haben sich dann schnell für die Planfeststellung wichtige Themenkomplexe mit hohem Konfliktpotential herauskristallisiert. Um das Verfahren zu beschleunigen, haben daher bereits – während das Anhörungsverfahren noch lief – mit der Vorhabenträgerin und weiteren Beteiligten umfangreiche Gesprächs- und Arbeitsrunden stattgefunden. Ziel dieser Abstimmungen war es, bereits zum Erörterungstermin in entscheidenden Themenkomplexen tragfähige Lösungen zu haben und damit auch dem Grundsatz der Planungsbeschleunigung gerecht zu werden.

Im Anhörungsverfahren selbst sind dann knapp 70 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und rund 400 Einwendungen von insgesamt 1.800 Privatpersonen und Unternehmen eingegangen. Auch diese haben uns gezeigt, dass ein erheblicher Erörterungsbedarf besteht. Deshalb haben wir dann einen zeitlich umfangreichen Erörterungstermin über die Dauer von fast drei Wochen in Berlin geplant, um allen Beteiligten des Verfahrens Gelegenheit zu geben, zu Wort zu kommen und in einen guten Austausch mit der Vorhabenträgerin einzusteigen. Im Termin sind dann zwar nur ein Bruchteil der Einwendenden und Träger öffentlicher Belange erschienen. Aber die, die erschienen sind, waren sehr sachkundig und haben ihre Interessen sehr professionell und umfassend vorgetragen. Man hat gemerkt, dass sie sich sehr genau mit dem geplanten Vorhaben auseinandergesetzt haben. Aufgrund unserer Zeitplanung, konnten wir al-



Abb. 39: Julia Baumann (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

len Anwesenden genügend Zeit zur Erörterung ihres Vortrages einräumen und auch mit der Vorhabenträgerin in eine zielführende Verständigung/Diskussion einsteigen. Die Gesprächsatmosphäre war – trotz der zum Teil weit auseinanderliegenden Positionen – durchweg sehr sachlich und angenehm.

Im Verlauf der Erörterung hat sich die Vorhabenträgerin in vielen Punkten auf weitere Ermittlungen zu Sach- und Rechtsfragen eingelassen. Am Ende des Termins kamen viele Teilnehmende zu uns ans Podium und gaben uns ein überaus positives Feedback über den Termin und bedankten sich. Das habe ich in meinen über 15 Jahren in der Planfeststellung so noch nie erlebt. Als Planfeststellungsbehörde bestärkt uns das, auch im weiteren Verfahren in erster Linie auf Verständigung zu setzen und mit allen am Verfahren Beteiligten weiterhin das Gespräch zu suchen. Gerade schwierige Themen können so mit mehr Verständnis füreinander bewältigt werden.

Erfahrungsbericht aus der Vollzugskontrolle

2021 begann für viele von uns das erste Arbeitsjahr im FBA. Wir hatten inmitten der Corona-Pandemie einige zusätzliche Herausforderungen, welche auf uns warteten. So hieß es für viele ab dem zweiten Tag ab ins mobile Arbeiten zu Hause. Dank modernster Technik und Kommunikationsmitteln war dies zum Glück kein Problem. Nur der fehlende direkte Kontakt und persönliche Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen erschwerten den Start.

Die ersten Arbeitsschritte erfolgten mit Fokus auf den noch laufenden Behördenaufbau. Wir als Landespfleger des Referats P2 konzentrierten uns dabei im Rahmen von abteilungsübergreifenden Arbeitsgruppentätigkeiten nicht nur auf das Kerngeschäft Planfeststellung, sondern auch auf die Vollzugskontrolle der landespflegerischen Maßnahmen. Hierzu waren in 2021/2022 die juristischen und auch technischen Rahmenbedingungen zu klären und das zukünftige Vorgehen festzulegen. Eine Ad-hoc-AG Vollzugskontrolle wurde in der nun aufgebauten Abteilung P referatsübergreifend gegründet und legte den Grundstein für die Erarbeitung eines FBA-Handlungsleitfadens „Vollzugskontrolle“.

Mit zunehmender Konkretisierung des Ablaufs der Vollzugskontrolle nach § 17 Abs. 7 BNatSchG im Fernstraßen-Bundesamt konnten die Kontrollen im Referat P2 in den Bundesländern Thüringen, Sachsen, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg eigentlich beginnen. Bei den zu kontrollierenden Vorhaben handelte es sich jedoch durchgängig um Altverfahren der Bundesländer, deren Vollzugskontrolle durch die ehemals zuständige Planfeststellungsbehörde noch nicht abgeschlos-



Abb. 40: Victoria Heinz (l.) und Daniela Habel berichten (Foto: FBA)

sen worden war. Aufgrund der knapp 400 gemeldeten Verfahren erfolgte zunächst eine Priorisierung und anschließend die sukzessive und noch andauernde Übernahme der entsprechenden Verfahrensunterlagen der Bundesländer. Diese wurden gesichtet und die ausstehenden Vollzugsmaßnahmen ermittelt.

In Sachsen-Anhalt war an einem Teilabschnitt der A 14 beispielsweise zur dauerhaften Sicherung der Feldhamsterpopulation die Umsetzung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen gemäß landespflegerischer Begleitplanung zu kontrollieren.

Im Rahmen der Vollzugskontrolle wurden beispielsweise die beauftragten Feinkartierungen auf dem geplanten Trassenverlauf sowie auf den umliegenden landwirtschaftlichen Flächen über mehrere Jahre geprüft. Auf dem zukünftigen Bau Feld wurden einige Tiere im Rahmen der Kartierungen nachgewiesen. Diese konnten erfolgreich aus dem Trassenverlauf umgesiedelt werden. Hierfür waren trassennah landwirt-



Abb. 41: Feldhamster (Foto: SgH/Pixabay)

schaftliche Flächen als CEF-Maßnahmeflächen¹² gesichert worden.

Durch den umfangreichen Flächenentzug im Rahmen des Autobahnneubaus und dem damit einhergehenden Lebensraumverlust für die Feldhamsterpopulation wurde ein Teil der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen als Kompensationsflächen gesichert. Auf diesen besteht

nun die Pflicht zur dauerhaften hamstergerechten Bewirtschaftung. Diese Vorgaben wurden im Rahmen der Vollzugskontrolle ebenfalls über die letzten Jahre überprüft. Bei einigen Flächen wurden Unstimmigkeiten zu den planfestgestellten Bewirtschaftungsvorgaben festgestellt. Diese konnten durch direkte Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin für die Zukunft geklärt werden.

12

continuous ecological functionality-measures = Maßnahmen für eine dauerhafte ökologische Funktion

6.1.3 Standort Hannover: Planfeststellung im Bereich Nord

Das Referat P3 ist als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Autobahnprojekte in Schleswig-Holstein, der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsen zuständig. Dies entspricht grundsätzlich dem Zuständigkeitsbereich der Niederlassungen Nord und Nordwest der Autobahn GmbH.

Die Freie und Hansestadt Hamburg fällt nicht in unsere Zuständigkeit, da sie im Zuge der Autobahnreform ihre Zuständigkeit für die Planfeststellung von Autobahnen behalten hat. Als weitere Besonderheit ist P3 für die Bundesstraßen in Bremen zuständig – allerdings nicht für die schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Bundesstraßen.

Unser Arbeitsalltag ist von großen Neubauprojekten geprägt. Dies betrifft etwa Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein und später die Weiterführung dieser Autobahn in Niedersachsen.

Die A 20 gehört zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) und wird zukünftig die wichtigste Ost-West-Magistrale im Norden darstellen – so wird sie Polen und Holland miteinander verbinden und den deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee als Hinterlandanbindung dienen.

Ferner betreuen wir Abschnitte der

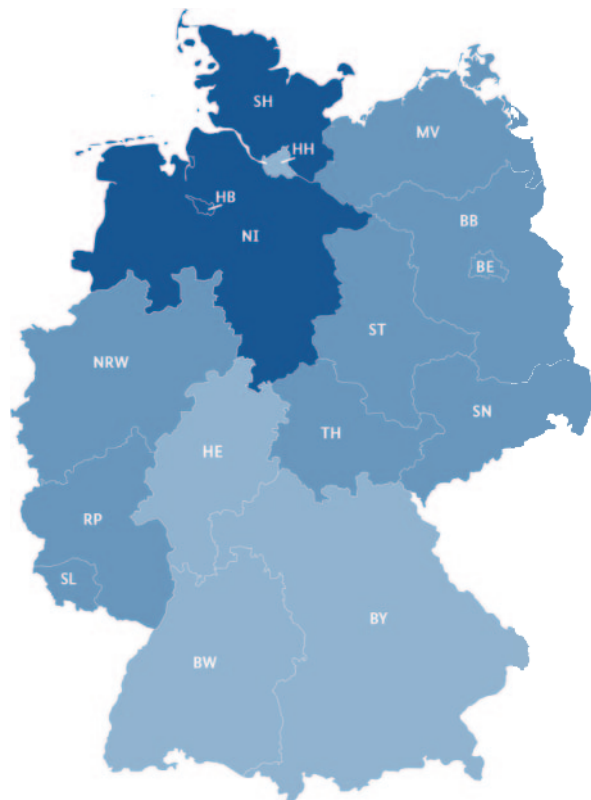


Abb. 42: Zuständigkeit von P3 (Quelle: FBA)

A 39 – ein Autobahnneubau in Niedersachsen zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit einer Gesamtlänge von 105 Kilometern. Gerade bei solchen Großprojekten tritt die Komplexität von Planfeststellungsverfahren zutage. Sowohl das zwingende Recht als auch alle abwägungsrelevanten Belange aus dutzenden von Rechtsgebieten wie Eigentumsschutz, Lärm, Artenschutz und Weltklima sind zu beachten bzw. sorgfältig miteinander in Einklang zu bringen.

Um voneinander zu lernen, initiierten wir 2024 den ersten Erfahrungsaustausch norddeutscher Planfeststellungsbehörden. Diese zweitägige Präsenzveranstaltung erfuhr eine große Resonanz. Über 70 Teilnehmende aus den unterschiedlichsten Bereichen wie Straße, Wasser, Schienen, Energieleitungen, Bergbau und nukleare Entsorgung diskutierten über neue Gesetzesänderungen und die Notwendigkeit einer echten Planungsbeschleunigung.



Abb. 43: Flyer zum Erfahrungsaustausch (Quelle: FBA)

Neubau der A 39 zwischen Bad Bevensen und Uelzen: Bericht zum Planfeststellungsverfahren von Anna Henze

Der Abschnitt 3 der A 39 verläuft im Landkreis Uelzen auf den Gebieten der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf (mit den Gemeinden Römstedt und Weste) und der Samtgemeinde Rosche (mit den Gemeinden Oetzen und Rätzlingen) sowie durch Hanstedt II (Hansestadt Uelzen). Die vorliegende Planung umfasst unter anderem den Bau

- des Abschnitts 3 der A 39 mit einer Länge von 16,4 Kilometern
- von insgesamt 21 Brückenbauwerken
- zwei Anschlussstellen an der B 191 und B 71
- der Tank- und Rastanlage Riestedt mit einem bewirtschafteten Teil auf der Westseite der A 39 in Fahrtrichtung Wolfsburg und einem unbewirtschafteten Teil auf der Ostseite der A 39 in Fahrtrichtung Lüneburg
- von Lärmschutz- und Irritationsschutzanlagen
- einer Autobahnmeisterei im Bereich der Anschlussstelle B 71



Abb. 44: Anna Henze, Referentin am Standort Hannover (Foto: privat)

sowie die Querung des FFH-Gebiets „Ilmenau mit Nebenbächen“, Bereich NSG Röbbelbach. Es werden 35 Wege im Zusammenhang mit dem Neubau der A 39, Abschnitt 3 neu errichtet, ausgebaut oder umverlegt.

Das Verfahren in Zahlen

Planfeststellungsunterlagen	4.650 Seiten in 28 breiten Aktenordnern 1,67 GB verteilt auf 668 Dateien auf www.fba.bund.de
Schwerpunkt Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange	76 Einwendungen betroffener Landwirte 19 sehr stark betroffene landwirtschaftliche Betriebe
Beteiligungsergebnis	623 Schreiben mit Einwendungen und Stellungnahmen 3.600 Seiten von 856 Verfahrensbeteiligten 6 Stellungnahmen von Umwelt- und Naturschutzverbänden 53 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange 797 einwendende Privatbetroffene, davon rund 500 wohnhaft im Landkreis Uelzen 12.500 eingewandte Argumente 5.747 geprüfte und aggregierte Argumente

Verfahrensablauf 3. Bauabschnitt der A 39

Vorhabenträgerin: Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord

- 12. Dezember 2022: Förmliche Antragstellung
- 6. April 2023: Ablauf Äußerungsfrist (Auslegung des Plans vom 7. Februar 2023 bis 6. März 2023)
- 21. Juli 2023: Fristablauf Nachholung der Beteiligung nicht ortsansässiger Betroffener
- 31. Januar 2024: Abschluss der Erfassung und Aggregation der Einwendungen und Stellungnahmen
- 27. Februar 2024: Übergabe der Gesamtsynopse an Vorhabenträgerin mit der Bitte um Stellungnahme und Prüfung, inwieweit die erhobenen Einwendungen durch Zusagen oder Planänderung ausgeräumt werden können.

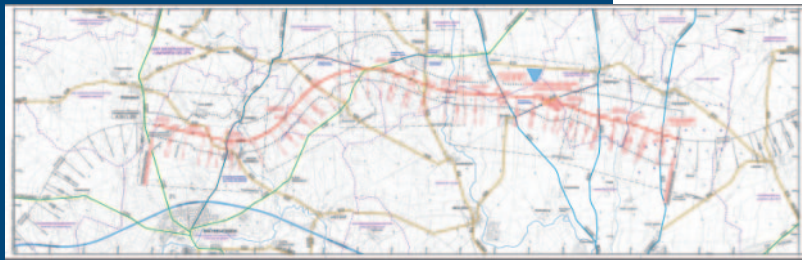


Abb. 45: Kartenansicht Planung A 39 (Quelle: FBA)



Abb. 46: Ortbesichtigung der Strecke am 4. Juli 2022 (Fotos: FBA)

6.1.4 Standort Bonn: Planfeststellung im Bereich West

Das Referat P4 als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist für den Westen von Deutschland zuständig. Wir haben unseren Sitz in Bonn. Die genaue regionale Zuständigkeit orientiert sich an den Autobahnabschnitten, die in der Verantwortung der Niederlassungen Westfalen und Rheinland der Autobahn GmbH liegen. Der Schwerpunkt unseres Arbeitsfeldes liegt in Nordrhein-Westfalen. Wir sind darüber hinaus für begrenzte Bereiche in den Ländern Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz zuständig. Damit umfasst unser Arbeitsbereich ungefähr 20 Prozent der Autobahnkilometer in Deutschland.

Wir genehmigen mit derzeit rund 30 Beschäftigten eine Vielzahl von unterschiedlichen Bauprojekten im Bereich der Autobahnen. Dazu gehören unter anderem Ausbauprojekte auf mehrere



Abb. 47: Stefan Hagenberg leitet den Standort und das Referat P4 – Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in Bonn (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

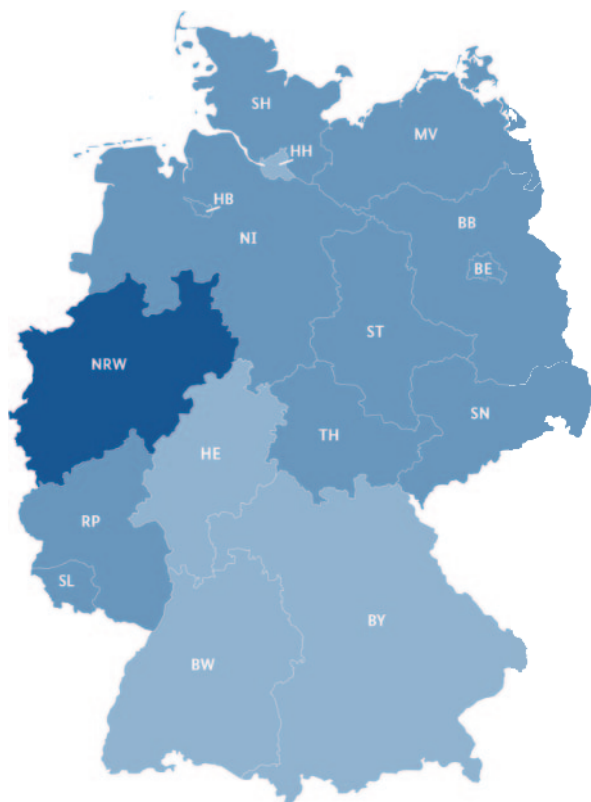


Abb. 48: Zuständigkeit von P4 (Quelle: FBA)

Fahrstreifen, der Bau oder die Erweiterung von Tank- und Rastanlagen sowie Ersatzneubauten für marode Brückenbauwerke. Hinzu kommen Planänderungen, die sich auf Planfeststellungsbeschlüsse beziehen, die noch auf Landesebene genehmigt worden sind. Um die Planrechtsverfahren im Sinne einer sachgerechten und zügigen Bearbeitung umzusetzen, stehen wir in einem regelmäßigen Austausch mit den Vorhabenträgerinnen. Damit wir in diesem Zusammenhang die abwägungsrelevanten Belange im Verfahren richtig verorten und einschätzen, besichtigen wir immer den betreffenden Autobahnabschnitt beziehungsweise das geplante Bauvorhaben im Rahmen eines Außentermins und lassen uns gegebenenfalls neuralgische Sachverhalte von der Vorhabenträgerin vor Ort erläutern.

Daneben kümmern wir uns um die Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung von Planrechts-

verfahren, die sogenannte Vollzugskontrolle. Hierzu zählt beispielweise die Überprüfung der sachgerechten Durchführung von Ausgleich- und Ersatzmaßnahme für die Tier- und Pflanzenwelt im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Diese Aufgabe wurde bis Ende 2021 von den Ländern durchgeführt und liegt jetzt in der Verantwortung des Bundes. Die dafür benötigten Verfahrensakten der bisher genehmigten beziehungsweise abgeschlossenen Vorhaben haben uns die fünf Bezirksregierungen Detmold, Arnsberg, Münster, Düsseldorf und Köln bereits übergeben. Dabei handelt es sich um etwa 100 (Akten-)Meter Papierakten, die nun in unserem Archiv gelagert und anlassbezogen gesichtet werden.

6.1.4.1 Talbrücke Rahmede: Bericht

Die Vollsperrung der Talbrücke bei Lüdenscheid, über die eine vielbefahrene Autobahn führt, hat eine ganze Region beeinträchtigt: Von der Logistik über den Mittelstand bis zum Pendler. Doch durch ein kluges und schnelles Genehmigungsverfahren im Fernstraßen-Bundesamt sowie den Mut aller Beteiligten konnte der Brückenneubau zügig vorangebracht werden.

Die Brücke

Die Talbrücke Rahmede ist eine von fast 4.500 Brücken in Nordrhein-Westfalen. Sie liegt zwischen den Anschlussstellen Lüdenscheid und Lüdenscheid-Nord im Zuge der A 45. Die Brücke überspannte das Tal der Rahmede mit einer Gesamtstützweite von 453 Metern und hatte eine maximale Höhe von ungefähr 70 Metern. Die A 45 verbindet das Ruhrgebiet mit der Region Frankfurt und ist als „Sauerlandlinie“ bekannt. Damals war geplant, dass sie von 25.000 Fahrzeugen täglich passiert werden sollte. Inzwischen sind dies bereits täglich 64.000 Fahrzeuge, davon 13.000 Lastkraftwagen. Aus diesem Grund ist die Strecke im aktuellen Bundesverkehrswegeplan

2030 als vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung vorgesehen, welcher einen sechsspurigen Ausbau vorsieht.

Die Genehmigung

Alle Autobahnbrücken werden regelmäßig auf ihre Standfestigkeit und Befahrbarkeit durch die Autobahn GmbH des Bundes überprüft. Dabei wurden Ende 2021 beachtliche Verformungen im Überbau der Talbrücke gefunden, die aus Sicherheitsgründen eine sofortige Sperrung der A 45 für den gesamten Verkehr in beiden Fahrtrichtungen notwendig machten. Seitdem wird der

Verkehr der A 45 zwischen den Anschlussstellen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid auf Umleitungsstrecken durch die Stadt Lüdenscheid und weiträumig über das Umland geleitet.

Bereits vor der Sprengung, im Dezember 2022, reichte die Vorhabenträgerin den Antrag für den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede bei uns ein. Ziel war es, auf ein langwieriges Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung zu verzichten und den sogenannten „Fall unwesentlicher Bedeutung“ (FUB) anzuwenden. Den FUB kennzeichnet vor allem das Einvernehmen aller Beteiligten zu den beabsichtigten Maßnahmen.



Abb. 49: Ansicht von Norden/Fernsicht/Fledermausersatzturm/Hanglage Blickrichtung Widerlager/Unterhalb der Talbrücke (Fotos: FBA)

Wir bildeten ein kleines und effizientes Verfahrensteam, was sich ab dem ersten Tag des Antrags ausschließlich auf das Vorhaben konzentrieren konnte. Die Vorhabenträgerin hatte gleichfalls ein kleines und kompetentes Team gebildet. Die Zusammenarbeit dieser Teams erfolgte auf Augenhöhe und teilweise auch direkt vor Ort. Durch den regelmäßigen Austausch mit der Vorhabenträgerin konnten wir uns im Verfahren schnell einen Überblick verschaffen. Mehrere Außentermine halfen, die örtlichen Probleme besser beurteilen zu können.

Die Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzvereinigungen wurden frühzeitig in das Verfahren eingebunden. Ein Thema im Bereich Naturschutz waren die Quartiere der Fledermäuse, die durch den Neubau beeinträchtigt wurden. Die Fledermäuse waren bislang in den Brückenpfeilern beheimatet gewesen. Als Ersatzquartier für die Fledermäuse wurde so beispielsweise in kürzester Zeit ein Bergwerksstollen aus dem zweiten Weltkrieg reaktiviert. Weiterhin wurden zeitgleich Fledermaustürme abseits der Talbrücke Rahmede errichtet. Unter anderem daran wird ersichtlich, mit welch hohem Einsatz aller Beteiligten auf die Erteilung einer zügigen Genehmigung hingearbeitet wurde.

Durch ein respektvolles Miteinander und unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums war es möglich, mit allen Beteiligten Einvernehmen zu den beabsichtigten Maßnahmen zu erzielen. Die solide Basis der Zusammenarbeit stellte auch das notwendige Vertrauen her, auf die 100-prozentige Vollständigkeit aller Unterlagen bis zu einer Entscheidung zu warten. Stattdessen konnte die Vorhabenträgerin einige zur Vervollständigung des Verfahrens notwendige Unterlagen nachreichen, deren Beibringung langwierig war. Hierzu enthielt der Bescheid entsprechende Nebenbestimmungen, deren Einhaltung wir überwachten.

6.1.5 Standort Gießen: Planfeststellung im Bereich Südwest

Das Referat P5 hat seinen Sitz am Standort Gießen des FBA. Es ist in erster Linie für die Durchführung der Planrechtsverfahren in den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Saarland zuständig. Diese Vorhaben werden von den Niederlassungen West und Südwest der Autobahn GmbH als Vorhabenträgerin betrieben.

Somit ergibt sich für das Referat P5 die Besonderheit, dass es räumlich in Hessen sitzt, allerdings keine Planfeststellungsverfahren für Vorhaben in Hessen durchführt. Grund hierfür ist, dass Hessen, wie auch die Bundesländer Bayern, Baden-Württemberg und Hamburg, von der gesetzlichen Option Gebrauch (Art. 143e Abs. 3 GG, § 3 Abs. 3 FStrBAG) gemacht hat, die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auch weiterhin für die Bundesautobahnen wahrzunehmen.

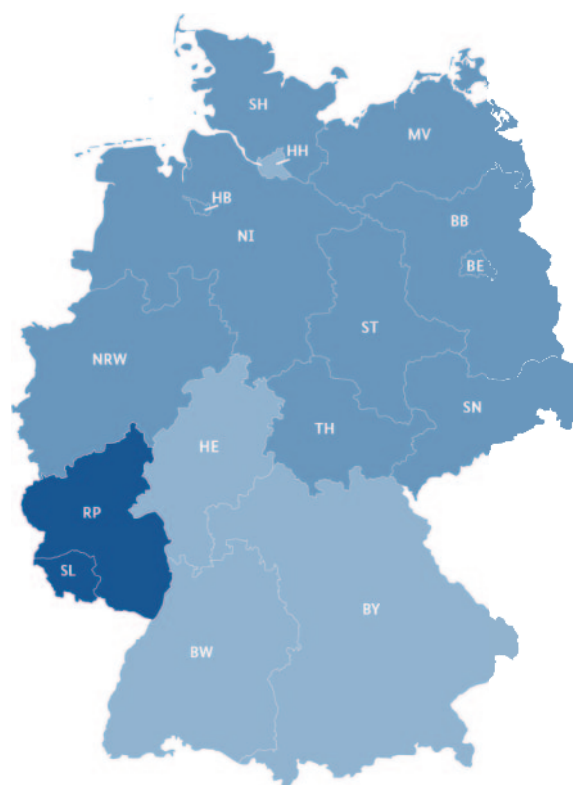


Abb. 50: Zuständigkeit von P5 (Quelle: FBA)

Ferner übernimmt das Referat auch Planrechtsverfahren aus der regionalen Zuständigkeit anderer Anhörungs- und Planfeststellungsreferate des FBA. Dies dient insgesamt dem Ausgleich zwischen Ressourcen einerseits und Aufgaben andererseits. Zu nennen ist hier beispielsweise

die Übernahme von Verfahren zum Lärmschutz an der A 4 in Sachsen.



Vollzugskontrolle

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. 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.

Die Vollzugskontrolle von Planfeststellungsbeschlüssen hinsichtlich naturschutzfachlicher Belange obliegt nach § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde, somit Abteilung P im FBA.

Bei Beschwerden von Planbetroffenen, etwa Bürgerinnen und Bürger oder Träger öffentlicher Belange, zum Bau einer Bundesautobahn oder deren Betrieb (z.B. Wirksamkeit der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen) überprüft das FBA, ob beim Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses Defizite bei der Beachtung von Festsetzungen aufgetreten sein könnten.

Dem FBA obliegt neben der Tätigkeit als Planfeststellungsbehörde auch die Wahrnehmung der Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 FStrBAG). Zur Sachverhaltsaufklärung der Beschwerde übergibt die Autobahn GmbH des Bundes der Aufsichtsbehörde eine Stellungnahme mit den Unterlagen der Ausführungsplanung. Das Ergebnis der Überprüfung wird dem Beschwerdeführenden mitgeteilt.

! Im Jahr 2024 lag in einem von fünf Fällen eine planabweichende Bauausführung vor. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die Bauausführung angepasst.

6.1.5.1 Interview mit Referatsleiter Dr. Lars-Henning Fischer

Herr Dr. Fischer, wie ist das, mit einem Referat in einem Bundesland ansässig zu sein, für das bei der Planfeststellung keine Zuständigkeit besteht?

Ja, das klingt erstmal komisch, fällt in der Praxis aber dann doch kaum ins Gewicht. Wir haben halt einfach nur keine Verfahren direkt vor der Haustür. Und Gießen liegt dafür eben zentral in Deutschland. Und in der Zeit, in der wir von Gießen bis ins Saarland fahren, kommen wir auch durch Thüringen bis fast nach Sachsen und Sachsen-Anhalt, so dass wir hier auch ideal bei Bedarf andere Referate unterstützen können. Außerdem arbeiten am Standort in Gießen ja auch Kolleginnen und Kollegen des Referates S1 – Straßen-/Straßenverkehrsrecht. Und diese sind z. B. in Fragen des Anbaurechtes auch für die Autobahnen in Hessen zuständig.

Gibt es Aufgabenschwerpunkte bei den in Ihrem Referat betreuten Verfahren?

Ja, da haben sich tatsächlich Schwerpunkte in der Tätigkeit ergeben. In erster Linie geht es um Neubau oder Erweiterung von Rastanlagen und dann natürlich auch um den Ersatzneubau von Autobahnbrücken. Ferner hat sich auch im Bereich der Bearbeitung von Anträgen und Verfahren zur nachträglichen Anordnung von Lärmschutz ein Schwerpunkt herausgebildet.

Gibt es Verfahren, auf die Sie sich besonders freuen?

Immer auf das nächste! (lacht) Es gibt schon ein paar Vorhaben, auf die ich besonders gespannt bin, zum Beispiel auf den Bau einer Rastanlage direkt an der deutsch-französischen Grenze. Da wird dann wohl ein grenzüberschreitendes Prü-



Abb. 51: Dr. Lars-Henning Fischer leitet den Standort und das Referat P5 – Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in Gießen. (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

fungsverfahren für die Umweltbelange erforderlich. Oder auch die eine oder andere Rheinbrücke, bei der sich dann zunächst die Frage der Verfahrenszuständigkeit stellt. Denn in Flussmitte läuft die Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen bzw. Baden-Württemberg. Und in diesen Ländern sind wir ja als FBA nicht für die Planfeststellung zuständig. Aber auch für diese Fälle gibt es inzwischen eine klare gesetzliche Regelung.

Was ist Ihnen sonst noch aufgefallen, was waren interessante Erkenntnisse?

Es war einfach interessant zu sehen, wie sich in den letzten Jahren aus den vielen „Puzzleteilen“ ein Gesamtbild entwickelt hat und noch entwickelt. Sowohl bei uns im FBA als natürlich auch bei der Autobahn GmbH als Antragstellerin. Hier wie da mussten neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewonnen und an neue Aufgaben und Prozesse herangeführt werden. Es mussten Teams, die nicht nur so heißen, sondern auch so agieren, gebildet werden. Und alle diese Menschen brachten unterschiedliche Vorstellungen,

Erfahrungen, Vorgehensweisen mit, die integriert und nutzbar gemacht werden mussten. Eine immer noch spannende und faszinierende Aufgabe, die aber bis hierher wunderbar funktioniert hat.

6.1.5.2 Ein Meilenstein: Der erste Planfeststellungsbeschluss ist fertig!

Im Februar 2024 hat das Fernstraßen-Bundesamt, Standort Gießen, den ersten Planfeststellungsbeschluss in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde erlassen. Er betrifft die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hunsrück-Ost an der A 61 in Rheinland-Pfalz. Vorhabenträgerin ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West.

Warum ist die Erweiterung notwendig?

Grundlage für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hunsrück-Ost ist das Netzkonzept zum Lkw-Parken des heutigen Bundesministeriums für Verkehr. Der erhebliche Zusatzbedarf an Lkw-Stellplätzen an den meisten Autobahnen stellt ein bekanntes und wachsendes Problem dar. Aus diesem Grund werden Lkw oftmals verkehrswidrig abgestellt, was wiederum eine hohe

Unfallgefahr erzeugt. Durch die Schaffung neuer Stellplätze wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert.

Was ist im Wesentlichen geplant?

- Erweiterung der Pkw-Stellplätze von 66 auf 89
- Erweiterung der Lkw-Stellflächen von 59 auf 89
- Neuanlage von 10 Bus-Stellflächen
- Neubau eines Regenrückhaltebeckens
- Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der ruhenden Lkw-Fahrenden
- Durchführung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen

Welche Rolle spielt das FBA im Verfahren?

Ein interdisziplinäres Verfahrensteam aus den Bereichen Bau- und Umweltingenieurwesen, Verwaltungswissenschaften, Landschaftsplanung sowie Juristinnen und Juristen hat das Planfeststellungsverfahren mit großem Engagement und Fachwissen durchgeführt. Es fanden Ortsbesichtigungen statt, das Anhörungsverfahren und Besprechungen wurden koordiniert sowie am Ende der Planfeststellungsbeschluss erarbeitet. Erstmals wurde seitens FBA auch das Thema „Klimaschutz“

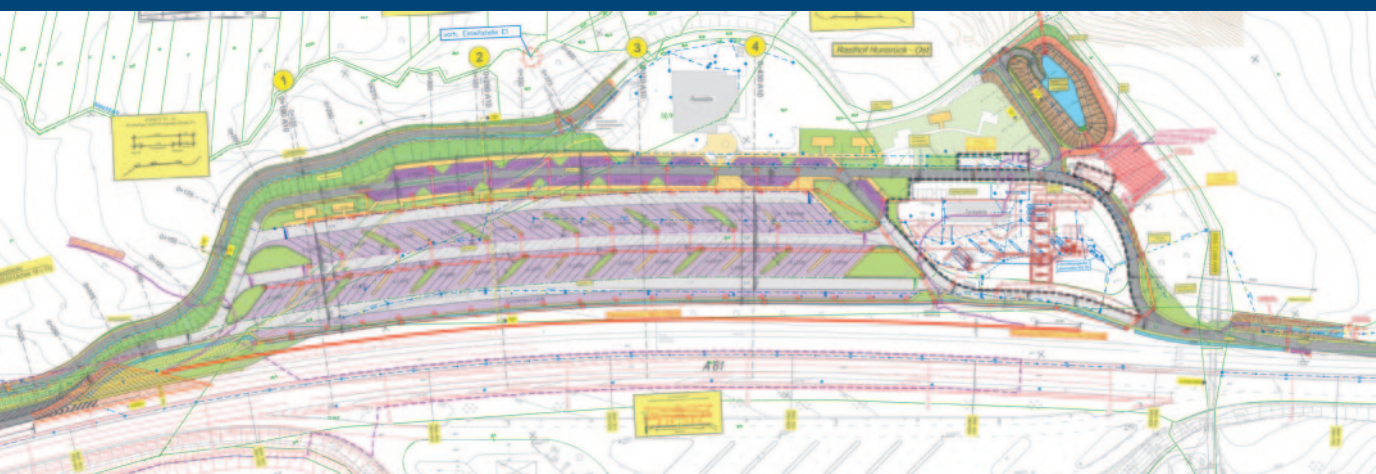


Abb. 52: Tank- und Rastanlage Hunsrück Ost an der A 61 (Quelle: FBA)

gemäß den aktuellen rechtlichen Anforderungen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Wie geht es jetzt weiter?

Da keine Klage gegen den Beschluss anhängig ist, besteht Baurecht für die Vorhabenträgerin. Die Umsetzung des Vorhabens kann nun durch die Autobahn GmbH des Bundes erfolgen.

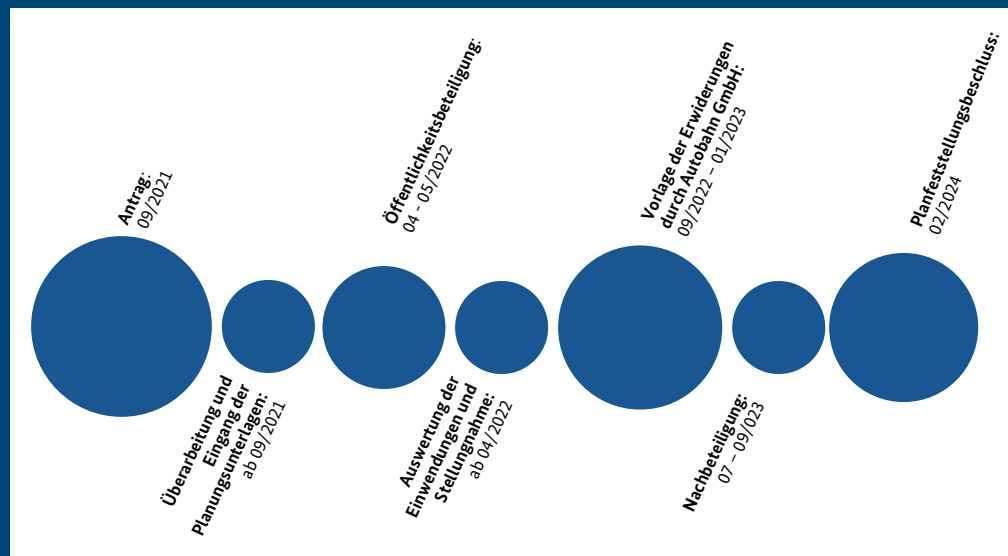


Abb. 53: Zeitliche Entwicklung (Quelle: FBA)

Zum Abschluss noch eine Frage an die stellvertretende Referatsleitung: „Was nehmen Sie aus diesem ersten Verfahren mit?“

„Das Planfeststellungsverfahren barg doch so einige Herausforderungen. Es waren ingenieurtechnische Umplanungen erforderlich, im Anhörungsverfahren bedurfte es aus verschiedenen Gründen einer Nachbeteiligung und auch das interdisziplinäre Verfahrensteam musste sich in die neue Aufgabe hineinfinden. Wir nehmen aus diesem Verfahren wertvolle Erfahrungen für die Zukunft mit.“



Abb. 54: Viktor von Oheimb, stellvertretender Referatsleiter P5 (Foto: FBA)

6.2 Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes

Die Autobahn GmbH des Bundes und das Fernstraßen-Bundesamt sind als Ergebnis der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung entstanden. Die 2018 gegründete Gesellschaft ist seit dem 1. Januar 2021 für die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen und für die Bundesstraßen außerhalb der Ortslage in den Stadtstaaten in Deutschland verantwortlich. Zudem hat das FBA der Autobahn GmbH des Bundes straßenverkehrsrechtliche Aufgaben übertragen.

Die Autobahn GmbH des Bundes wurde gemäß Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) in Verbindung mit der entsprechenden Beleihungsverordnung mit notwendigen hoheitlichen Befugnissen ausgestattet. Für die übertragenen hoheitlichen Aufgaben der Autobahn GmbH des Bundes bedarf es einer Aufsichtsbehörde.

Hierfür nimmt das FBA gem. § 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG)

die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes wahr – jedoch nur, soweit diese auf Grund des § 6 des InfrGG mit der Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben beliehen ist. Unter die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH fallen all jene Aufgaben, die erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass die im Rahmen der Beleihungsverordnung an die Autobahn GmbH des Bundes übertragenen hoheitlichen Aufgaben im Interesse und nach den Maßgaben des Bundes ausgeführt werden. Dies betrifft beispielsweise straßenverkehrsrechtliche Befugnisse wie den Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen gem. § 45 StVO oder auch die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen gem. § 8 Bundesfernstraßengesetz.

Nicht unter die Rechts- und Fachaufsicht des Fernstraßen-Bundesamtes fallen nach derzeitigem Stand die als nicht hoheitlich zu bewertende Planung, der Bau, der Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung. In diesem Zusammenhang finden z.B. weder Wirt-

1. Gesellschaftsvertrag	2. Geschäftsbesorgungsvertrag	3. Rechts- und Fachaufsicht
• Privatrechtlich • Bund ist einziger Gesellschafter • Gesellschaftsrechte ergeben sich aus Vertrag und Gesetz	• Öffentlich-rechtlicher Vertrag mit privatrechtlichen Elementen • Bund ist Vertragspartner mit vertraglichen Rechten	• Ausschließlich öffentlich-rechtlich • Kontrollbefugnis ergibt sich aus Gesetz • Inhalt und Umfang nur begrenzt änderbar
BMV	BMV	FBA

Abb. 55: Kontrollrechte des Bundes gegenüber der Autobahn GmbH (Quelle: FBA)

schaftlichkeits- noch Vergabeprüfungen oder die Erteilung von Gesehensvermerken zu Maßnahmen der Autobahn GmbH des Bundes statt.

Die Rolle des FBA im Konstrukt der Kontrollmechanismen des Bundes gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes lässt sich dem Schaubild entnehmen.

Zur Umsetzung der Aufsicht kann sich das FBA verschiedener aufsichtlicher Instrumente in Anlehnung an die „Richtlinie zur Wahrnehmung der Fachaufsicht über die Behörden des

Geschäftsbereichs des BMV“ bedienen. Dies beinhaltet u.a. Beratungen, Wahrnehmung von Informations- bzw. Unterrichtsrechten, die Erteilung von Einzelweisungen sowie die Wahrnehmung von Prüfungs- und Kontrollrechten gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes.

Als Aufsichtsbehörde ist das FBA Ansprechstelle für Bürgerinnen und Bürger, aber auch andere Behörden für Fälle, in denen insbesondere Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Handelns der Autobahn GmbH des Bundes im hoheitlichen Bereich bestehen.

6.3 Straßennetze

6.3.1 Netzplanung

Das Fernstraßen-Bundesamt unterstützt das BMV bei vielfältigen Aufgaben in Zusammenhang mit dem Bundesfernstraßennetz und seiner Planung.

Innerhalb einer mehrjährigen Beauftragung an Gutachterkonsortien („Rahmenvertrag Netzmodell Bundesfernstraßen“), bei deren Vergabe das FBA maßgeblich involviert war, werden vielfältige Aufgaben der Netzerstellung und Pflege sowie Anwendung in Fragen der Verkehrsmodellierung sowie der kartographischen Darstellung erbracht. Aufgabe des FBA sind sowohl die inhaltliche Mitwirkung als auch die qualitative Sicherung der von den Gutachtern erbrachten Leistungen.

Neben den gutachterlichen Leistungen betreut das FBA auch das Projektinformationssystem der Abteilung Straßenbau für die Planungs- und Kostenstände der Bundesfernstraßenprojekte (**Project Finance Controlling System on Oracle Database – kurz: PRORA**). Diese Webanwendung wird vorrangig im BMV benötigt. Sie dient der

Berichterstattung an den Haushaltsausschuss des Bundestages, aber auch zur Erfüllung der Informationspflicht bei parlamentarischen Anfragen. Das FBA hat hier Aufgaben in der Datensicherung und -aktualisierung sowie in der Betreuung des Kreises der Nutzenden im BMV übernommen. Zudem ist das FBA für die Weiterentwicklung der Anwendung verantwortlich.

Auch bei den Forschungsvorhaben, die das BMV beauftragt hat, ist das FBA als fachlicher Ansprechpartner aufgetreten. Dazu zählten Projekte zur Methodik der Bundesverkehrswegeplanung, des Strategischen Umweltprüfungs-Monitorings sowie der Geräuschbelastungen.

6.3.2 *Linienbestimmung nach § 16 FStrG mit Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 4 UVPG*

Die Bestimmung der Planung und Linienführung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz ist eine Grundentscheidung für den Bau von Bundesfernstraßen und obliegt seit dem 1. Januar 2021 dem Fernstraßen-Bundesamt.



Abb. 56: Rheinspange, Vorzugsvariante des Antragstellers (Quelle: FBA)

Das Verfahren der Linienbestimmung wird ausschließlich für Neubauten oder Vorhaben, in denen sich die vorhandene Trasse ändert, durchgeführt. Die Bundesländer oder die Autobahn GmbH des Bundes legen als Antragsteller eine Planung mit verschiedenen Streckenvarianten und eine vorgeschlagene Vorzugsvariante vor. Das FBA sichtet die eingereichten Planungsunterlagen mit dem Ziel, dem Antragsteller eine leistungsfähige und verkehrssichere, kostengünstige sowie umweltverträgliche Vorzugsvariante zu bestätigen.

Im Verfahren der Linienbestimmung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Zuständigkeit des Referats S3 – Lärm, Umwelt- und Klimaschutz durchzuführen.

Die UVP dient einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze und wird nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die UVP erfolgt nach dem jeweiligen Planungsstand des Vorhabens und umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG.

Schutzgüter nach § 2 UVPG

Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Abb. 57: Schutzgüter nach §2 UVPG (Quelle: FBA)

Es werden abschließend die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Merkmale und der Standort des Vorhabens sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermindert werden können, zusammenfassend dargestellt. Dabei fließen die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit ein.

Nach der UVP und mit Vorlage aller notwendigen Unterlagen wird unter Abwägung der Raumordnerischen-, Verkehrlichen-, Umweltverträglichkeits- und Wirtschaftlichkeitsbelange die Linie bzw. die Vorzugsvariante im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder und anderen betroffenen Bundesministerien bestimmt. Die Linienbestimmung bestätigt dem Antragsteller den geplanten Streckenverlauf im Namen des Baulastträgers, der Bundesrepublik Deutschland. Diese Entscheidung ist für die Vorhabenträger in der weiteren Planung bindend.

Linienbestimmungen des FBA	Anzahl
Abgeschlossene Verfahren	2
Antrag liegt vor	3
Vorgespräche mit Antragstellern	13
vsl. Anträge bis 2030	20

Abb. 58: Linienbestimmung des FBA (Quelle: FBA)

6.3.3 Widmung

Dem Fernstraßen-Bundesamt obliegt gemäß § 2 Abs. 6 S. 1 die Entscheidung über die Widmung einer Bundesfernstraße, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht. Das FBA ist somit für die

Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in Bundesverwaltung¹³ zuständig.

Für die Widmung sonstiger Bundesstraßen sind die Länder zuständig, da die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften im Auftrage des Bundes verwaltet werden.¹⁴ Die obersten Landesstraßenbaubehörden haben vor einer Widmung einer Bundesstraße das Einverständnis des Fernstraßen-Bundesamtes einzuholen.¹⁵

Durch die Widmung erhält eine Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße im Sinne des Straßenrechts und dient ab diesem Zeitpunkt einem öffentlichen Zweck, dem Gebrauch im Rahmen des öffentlichen Verkehrs. Die daraus folgende Bereitstellung öffentlicher Straßen als Verkehrswege fällt in den Bereich der Daseinsvorsorge für die Allgemeinheit. Die Widmung setzt grundsätzlich den Erlass einer Widmungsverfügung in Form einer Allgemeinverfügung voraus. Mit der Widmung muss zwingend auch die Einstufung in eine bestimmte Straßenklasse erfolgen, da von dieser die Trägerschaft der Baulast abhängt. Die Widmung als Bundesfernstraße ist zwingende Voraussetzung zur Erhebung der Lkw-Maut.

6.3.4 Bezeichnung und Nummerung

Dem Fernstraßen-Bundesamt obliegt die Bestimmung über die Nummerung und Bezeichnung der 556 Fernstraßen in Deutschland.¹⁶ Die Nummerung und Bezeichnung folgt einem

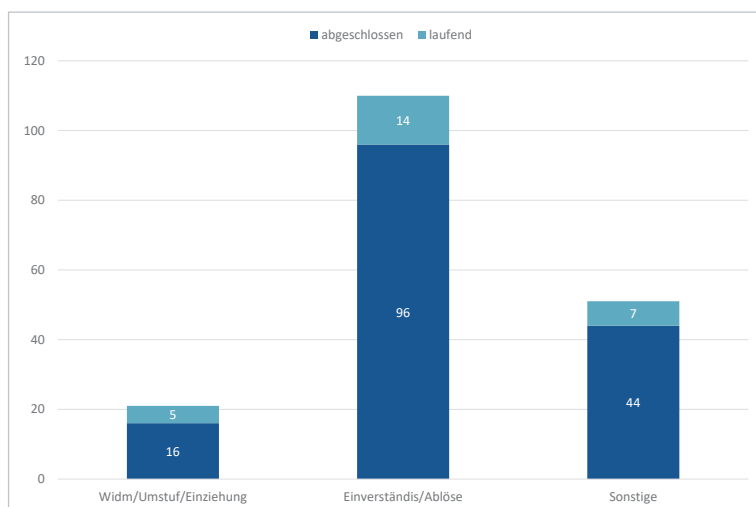


Abb. 59: Statistik laufender und abgeschlossener Widmungsvorgänge im Zeitraum 2021–2024 (Quelle: FBA)

systematischen Schema, das sich über Jahrzehnte entwickelt hat. Neben der offensichtlichen Bestimmung der zugeordneten Nummern der Bundesstraßen und Autobahnen erstreckt sich der Großteil der zu bearbeitenden Vorgänge auf die Namensgebung von bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Rastanlagen sowie Anschlussstellen an Autobahnen. In diesem Zusammenhang werden die Zielverzeichnisse, welche geografische Ziele im Rahmen der Wegweisung aufführen, plausibilisiert. Das FBA hat hierfür einen effektiven Regelprozess mit der Autobahn GmbH des Bundes etabliert, in dem es die Namensvorschläge richtlinienkonform prüft und die Namensgebung bestimmt. Im Berichtszeitraum bearbeitete das FBA Anträge auf Namensgebung von sieben Anschlussstellen an Bundesautobahnen, elf Rastanlagen sowie die Nummerung von sieben Bundesfernstraßen. Weitere Vorgänge sind in Bearbeitung.

13 Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten in den Stadtstaaten Hamburg, Berlin und Bremen

14 Art. 90 Abs. 3 GG

15 § 2 Abs. 6 S. 5 FStrG

16 §1 Abs. 5 FStrG

6.4 Zustandserfassung und -bewertung

Mit dem Erlass des Bundesverkehrsministeriums zum Aufgabenübergang von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zum Fernstraßen-Bundesamt zum Januar 2023 wurde das FBA mit verschiedenen Aufgaben im Bereich der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) betraut.

Die ZEB ist ein von Bund und Ländern gemeinsam eingerichtetes, bundeseinheitliches Verfahren zur Erfassung und Bewertung von Fahrbahnoberflächen von Bundesfernstraßen. Die Daten werden von schnellfahrenden Messfahrzeugen erfasst, die im Verkehr „mitschwimmen“. Die ZEB dient vornehmlich der Qualitätssicherung der Erfassung und Bewertung von Zustandsdaten des Bundesfernstraßennetzes. Die bewerteten

Zustandsdaten ermöglichen eine auf das Netz bezogene Einordnung hinsichtlich des Erhaltungsbedarfs und der dafür erforderlichen Mittel. Sie dient als eine der wichtigsten Grundlagen für die Erhaltung der Straßeninfrastruktur.

Wesentliche Bestandteile der übertragenen Aufgaben sind die Gesamtprojektleitung und Steuerung der ZEB und die Übernahme der Qualitätssicherung im Zusammenhang mit der Projektleitung der Teilprojekte (TP) 0 „Aufbereitung der ZEB-Grundlagen“ und des TP 4 „Bewertung und standardisierte Auswertung“.

Parallel zur Vorbereitung und Durchführung der Jahresmessung 2023 konnten noch ausstehende Teilleistungen des AN TP 0+4 für die



Abb. 60: ZEB-Messfahrzeug (Foto: Schniering GmbH)



Jahresmessung der Autobahn aus 2022 geprüft und final abgenommen werden. Im weiteren Verlauf der Jahresmessung 2024 wurde erstmalig die Ausschreibung der Teilprojekte 0 und 4 für 2025/2026 durch das FBA für die Bundesautobahnen vorgenommen und vergeben. Im Dezember 2024 konnte der Zuschlag erteilt werden. In den Jahren 2023 und 2024 wurden durch fünf Auftragnehmer insgesamt rund 42.000 Fahrstreifenkilometer Bundesstraßen in allen 16 Bundesländern erfasst und ausgewertet.

Wussten Sie schon, dass jährlich im Mittel ca. 75 Mio. Rasterfelder (1m x ca. 1,2m) von ZEB-Beteiligten visuell auf Schäden ausgewertet werden?

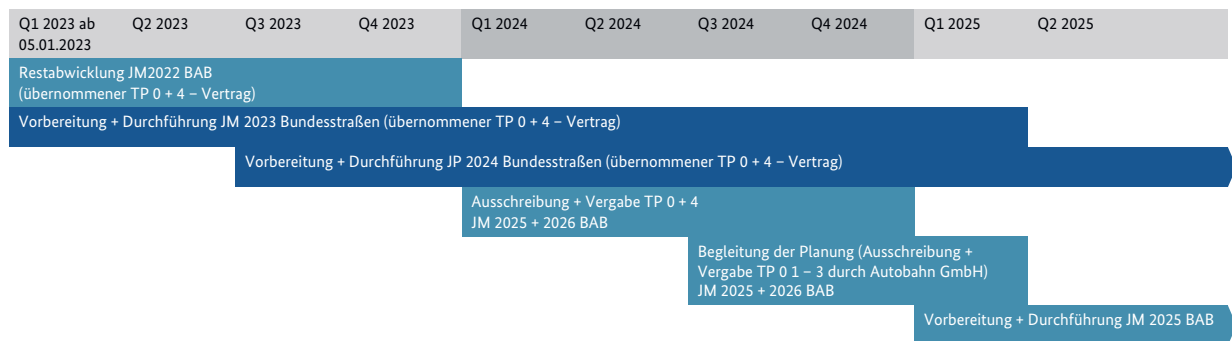


Abb. 61: Zeitstrahl der ZEB-Prozesse seit Übertragung der Aufgaben (Quelle: FBA)



Abb. 62: Links: Rasterfelder in einem Frontkamerabild zur Veranschaulichung; Rechts: Rasterfelder in einem Oberflächenbild, welche auf Oberflächenschäden ausgewertet werden (Fotos: Ingenieurgesellschaft Heller GmbH)

6.5 Kartenwesen

Das Fernstraßen-Bundesamt unterstützt das Bundesministerium für Verkehr bei der Erstellung von Statistiken und Kartenwerken.

Die Abstimmung, beispielsweise zu kartografischen Grundsatzfragen, erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und Gutachtern. Dabei werden die Zulieferungen von den obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes gesammelt und koordiniert. Anschließend werden die Statistiken und Kartenwerke konsolidiert, auf Plausibilität geprüft und einer umfassenden Qualitätssicherung unterzogen.

Verschiedene Karten liefern spezifische Informationen zum Ausbau und zur Instandhaltung von Bundesfernstraßen in Deutschland:

1. Karte „Bauleistungen von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung der Länder“: Diese Karte dokumentiert jährlich die Bau-, Erweiterungs- und Instandhaltungsarbeiten an Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung von den Bundesländern durchgeführt werden. Die Karte ist ein Bestandteil des Verkehrsinvestitionsberichts.

2. Karte „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen“: Diese Karte zeigt die realisierten Bauprojekte von Bundesautobahnen, unterteilt in Neubaustrecken und Erweiterungsstrecken.

3. Karte „Bundesfernstraßen in Deutschland“: Diese Karte bietet eine Übersicht über das gesamte Straßennetz von Bundesfernstraßen – also die Infrastruktur für den überörtlichen Verkehr – in Deutschland, einschließlich Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Sie veranschaulicht auch laufende sowie geplante Bauvorhaben.

Der Begriff „Neubau“ bei Bundesautobahnen bezieht sich auf den Bau einer komplett neuen Straße, die vorher noch nicht existierte. „Erweiterung“ hingegen bedeutet, dass eine bestehende Bundesautobahn ausgebaut wird. Das kann zum Beispiel durch das Hinzufügen von Fahrspuren, den Ausbau von Knotenpunkten oder die Verbesserung der Straßenführung geschehen, um den Verkehrsfluss zu optimieren.



Abb. 63: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
(Quelle: FBA)

6.6 Zentrale Verwaltung des bundeseigenen Straßen-Festbrückengerätes

Zum Zwecke der zivilen Notfallvorsorge und Notfallplanung im Straßenbau bevorratet die Bundesrepublik Deutschland Straßen-Festbrückengeräte, sogenannte Behelfsbrücken. Diese Festbrückengeräte sind Systembrücken aus Stahl, die aus standardisierten Einzelteilen zusammengesetzt werden können, um in Krisen-, Verteidigungs-, aber auch in Katastrophenfällen zerstörte Verkehrsverbindungen innerhalb kürzester Zeit temporär wiederherstellen zu können.

Ein begrenzter Anteil dieses Gerätebestandes wird auch im Rahmen von Brückenbaumaßnahmen an öffentlichen Straßen eingesetzt, um wichtige Verkehrsverbindungen während der Bauzeit aufrechterhalten zu können. Insbesondere durch die steigenden Herausforderungen im Rahmen der Brückenmodernisierung gewinnt der Einsatz von Behelfsbrücken zunehmend an Bedeutung.

Seit Mai 2022 ist das Referat B3 – Brücken, Tunnel- und Ingenieurbauwerke des Fernstraßen-Bundesamts für die Aufgabe der zentralen

Verwaltung des bundeseigenen Straßenfestbrückengerätes verantwortlich.

Im Rahmen dieser Aufgabe obliegt es dem FBA, die Teile des Straßenfestbrückengeräts zu verwalten und die Reservierung und Herausgabe dieser Brückenteile zu priorisieren und zu koordinieren. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass ein ausreichender Gerätebestand für Notfalleinsätze und den Katastrophenschutz zur Verfügung steht.

Die Lagerung dieser Teile erfolgt in verschiedenen Brückenlagern an mehreren Standorten, die von der Autobahn GmbH des Bundes unterhalten werden. Hierfür ist ein Kompetenzzentrum für die operative Lagerverwaltung eingerichtet worden.

Anfrageberechtigt sind sowohl Behörden als auch die Autobahn GmbH des Bundes selbst. Durch das FBA erfolgt die Prüfung der eingereichten Unterlagen und die Verfügbarkeit des Gerätes. Sind die Kriterien und Voraussetzungen für eine Ausleihe erfüllt und für den geplanten Zeitraum steht

ausreichend Gerät zur Verfügung, wird eine Reservierung vollzogen. Anschließend wird die Auslieferung der Teile genehmigt. Diese Auslieferungen der Brückenteile aus den Behelfsbrückenlagern werden auf direktem Wege zwischen Anforderer und dem Kompetenzzentrum Behelfsbrücken bei der Autobahn GmbH des Bundes koordiniert.



Abb. 64 (Quelle: FBA)

Im Zeitraum der Jahre 2021 bis 2024 hat das FBA vor allem

die Grundlagen für die Aktualisierung der Regelwerke über die Verwaltungsabläufe, die im Zusammenhang mit der Autobahnreform entstanden sind, erarbeitet.¹⁷

Im oben genannten Zeitraum hat das FBA Anfragen für insgesamt 35 Baumaßnahmen bearbeitet.

Um im Bedarfsfall richtig handeln zu können, müssen die zuständigen Beschäftigten auch Fachkompetenz über den Auf- und Abbau des Brückengerätes besitzen. Hierfür haben alle mit dem Festbrückengerät betrauten Kolleginnen und Kollegen zusammen mit dem Technischen Hilfswerk und der Autobahn GmbH des Bundes erfolgreich an Schulungen teilgenommen.

¹⁷ Die Grundlagen sind zwischenzeitlich in die im August 2025 vom BMV veröffentlichten Richtlinien für militärische Infrastruktur und Zivile Verteidigung im Straßen- und Ingenieurbau (MIZ) eingeflossen.

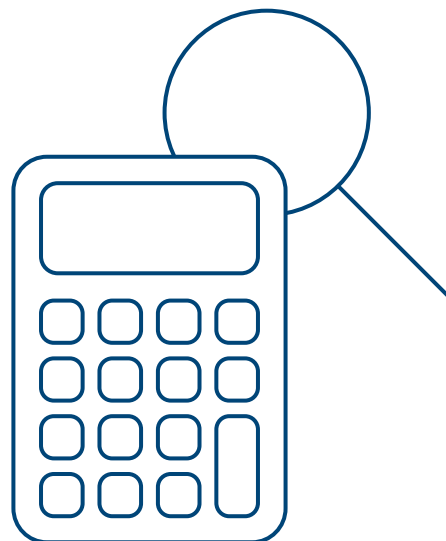
6.7 Vergabeprüfungen

Seit 2022 unterstützt das Fernstraßen-Bundesamt das Bundesministerium für Verkehr bei der Prüfung der durch die Auftragsverwaltungen verpflichtend vorzulegenden Vergabevorschläge, bei denen Bundesmittel für Bundesstraßen einschließlich der Ingenieurbauwerke eingesetzt werden.

Die Aufgabe der Vergabeprüfung beinhaltet neben der Kontrolle der Einhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften auch die Prüfung der Übereinstimmung der bereits durch Gesehensvermerk genehmigten Bauwerks- und Streckenverlaufsentswürfe als auch die der Finanzierung der Maßnahme über den Bundeshaushalt. Das Fernstraßen-Bundesamt gibt dazu seine Stellungnahme ab, das Bundesministerium für Verkehr finalisiert das entsprechende Rückgabeschreiben anschließend und versendet dies an die zuständige Landesstraßenbaubehörde.

Insgesamt wurde in den Jahren 2022 bis 2024 durch das Fernstraßen-Bundesamt in 73 Vergabeprüfungen über Auftragswerte in Höhe von insgesamt 2,3 Milliarden Euro entschieden.

Dabei haben fast alle Länder¹⁸ dem Bundesministerium für Verkehr Vergabeprüfungen vorgelegt.



¹⁸ außer die Stadtstaaten und das Saarland

6.8 Längenstatistik

Die Bestandsaufnahme der Straßen des überörtlichen Verkehrs ist eine systematische Erfassung und Dokumentation der bestehenden Straßen, die für den überörtlichen Verkehr genutzt werden.

Unter überörtlichem Verkehr versteht man üblicherweise den Fernverkehr zwischen Städten,

Regionen oder Bundesländern. Die Längenstatistik stellt die Gesamtlänge der Straßen auf und liefert Informationen über die Länge der überörtlichen Verkehrsstrecken in einem bestimmten Gebiet. Die jährliche Aktualisierung der Längenstatistik gewährleistet stets aktuelle Daten.

**Tabelle 1: Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs ¹⁾ - in km
Längenänderungen gegenüber Vorjahr - in km**

Land	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen ²⁾		Kreisstraßen ³⁾		Straßen des überörtlichen Verkehrs ⁴⁾	
	insgesamt	Änderungen geg. Vorjahr	insgesamt	Änderungen geg. Vorjahr	insgesamt	Änderungen geg. Vorjahr	insgesamt	Änderungen geg. Vorjahr	insgesamt	Änderungen geg. Vorjahr
1	2a	2b	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6a	6b
Baden-Württemberg	1 057	1	4 218	16	10 033	- 20	12 112	- 3	27 420	- 6
Bayern	2 554	6	5 974	- 52	14 556	56	18 799	3	41 883	13
Berlin	73	0	163	0	0	0	0	0	236	0
Brandenburg	807	1	2 740	0	5 584	- 32	2 985	2	12 116	- 29
Bremen	66	0	34	0	0	0	0	0	100	0
Hamburg	74	0	120	0	0	0	0	0	194	0
Hessen	1 007	0	2 987	- 2	7 196	0	4 886	0	16 076	- 2
Mecklenburg-Vorpommern	578	0	1 927	0	3 378	0	4 121	0	10 004	0
Niedersachsen	1 450	9	4 646	- 6	8 248	3	13 656	- 6	28 000	0
Nordrhein-Westfalen	2 251	0	4 417	6	13 059	- 2	9 769	- 4	29 496	0
Rheinland-Pfalz	881	0	2 671	0	7 150	- 49	7 386	31	18 288	- 18
Saarland	240	0	310	1	872	0	626	0	2 048	1
Sachsen	583	6	2 282	- 10	4 771	- 13	5 748	6	13 384	- 11
Sachsen-Anhalt	522	15	2 022	- 17	4 084	21	4 322	- 19	10 950	0
Schleswig-Holstein	546	0	1 534	1	3 673	1	4 123	- 1	9 876	1
Thüringen	521	0	1 501	- 1	4 100	- 12	3 337	38	9 459	25
Bundesgebiet	13 210	38	37 746	- 64	86 704	- 47	91 870	47	229 530	- 26

Erläuterungen:

- 1) nur Abschnitslängen nach "Anweisung Straßeninformationsbank (ASB)", ohne Astlängen
 2) Landesstraßen sind in Bayern und Sachsen: Staatsstraßen, im Saarland: Landesstraßen I. Ordnung
 3) Kreisstraßen sind im Saarland: Landesstraßen II. Ordnung
 4) Summe aus Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen

Abb. 65: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs (Stand: 1. Januar 2024, Quelle: FBA)

6.9 Arbeitsstellen

Im Rahmen der Baubetriebsplanung sind Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen mit erforderlichen Verkehrsbeschränkungen ab einer Dauer von vier Kalendertagen seitens der

Autobahn GmbH verpflichtend über das Verkehrsanalyssystem (VAS) – ein webbasiertes IT System – zur Prüfung an die Fachaufsicht zu melden.

Abb. 66: VAS-Auszug – Verkehrsführung
(Quelle: Verkehrsanalysesystem (VAS))

Die Grundlage für die Prüfung der Arbeitsstellenmeldungen bilden insbesondere die Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) und die Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen (RBAP). Dabei erfolgt die Prüfung vorgelegter Arbeitsstellenplanungen auf Konformität zum einschlägigen Regelwerk stets vor dem Hintergrund der Erzielung eines Höchstmaßes an Verkehrssicherheit und -qualität.

↑

HFS

Breite [m]

3,25

Befahrbarkeit

PKW und LKW

Gewichtsbeschränkung HFS [t]

0

Rund 55 Prozent der gemeldeten Arbeitsstellen konnten im Ergebnis der Prüfung unmittelbar seitens des FBA bestätigt werden. Zu den übrigen Arbeitsstellenplanungen waren in Ausübung der Rechts- und Fachaufsicht fachspezifische Rückfragen wie etwa zur gewählten Verkehrsführung erforderlich.

Die RBAP sehen für definierte Ausnahmetatbestände wie z. B. die Sperrung einer Fahrtrichtung einen Zustimmungsvorbehalt des FBA gegenüber der Arbeitsstellenplanung der Autobahn GmbH des Bundes vor.

6.10 Rastanlagen

Rastanlagen dienen der Erholung und Versorgung auf dem Weg zum Fahrtziel, ohne die Autobahn zu verlassen. Insbesondere neue Mobilitätsformen wie die E-Mobilität und der stetig wachsende Güterverkehr machen neue Standards für die Planung und den Entwurf von Rastanlagen erforderlich.

Das FBA leitet den Arbeitskreis AK 2.1.1 Rastanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Fortschreibung der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS) aus dem Jahr 2011, auch um den neuen Themen Geltung zu verschaffen.

Allem voran steht die Frage, wie der Entwurf einer Rastanlage künftig ausgestaltet sein muss, um E-Lademöglichkeiten zu schaffen. Auch innovative Lösungen, wie die Umsetzung des telematischen Parkens im Lkw-Bereich, die mit einer effektiven Ausnutzung des Parkraums zu einer Steigerung der Lkw-Parkkapazität führen, finden Eingang in das neue Regelwerk.

Die ERS behandeln dabei die Bedarfsplanung, die Standortermittlung, das Standortkonzept, den Entwurf der Verkehrsflächen, Hochbauten, Freiflächen sowie die bauliche Gestaltung und Ausstattung von Rastanlagen. Sie verfügen über



Abb. 68: Tägliche Situation an einer Rastanlage (Foto: FBA)

Planungsbeispiele und Musterpläne differenziert nach bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen.

Neben den Regelungen zum Entwurf spielt auch der Bedarf an Lkw-Parkständen eine entscheidende Rolle bei der Planung von Rastanlagen.

Auf Grundlage von manuell durchgeführten Zählungen von abgestellten Lkw an allen Rastanlagen auf Autobahnen in den Nachtstunden, die alle fünf Jahre stattfinden, wird von der Autobahn GmbH das sogenannte Netzkonzept als Grundlage für die Bedarfsplanung erstellt. Hierbei handelt es sich um eine kontinuierlich fortzuschreibende Liste, in welcher alle Rastanlagen inklusive ihrer Kapazität, der Anzahl der abge-

stellten Lkw und dem daraus resultierenden Defizit enthalten sind. Diese Liste dient dem Bund schließlich als Grundlage zur Planung von Rastanlagen und ist Bestandteil der Abstimmungsprozesse zwischen dem BMV mit Unterstützung des FBA und der Autobahn GmbH.

Im weiteren Planungsverlauf unterstützt das FBA das BMV bei der Prüfung der Standortkonzepte für den Neu- bzw. Ausbau von Rastanlagen.



Abb. 69: E-Lademöglichkeiten (Foto: FBA)

6.11 Internationales

Know-how und Innovationen entstehen durch Austausch. Auch im Bereich Straßenbau & -verkehr können wir viel von europäischen und internationalen Partnerschaften profitieren, aus Erfahrungen lernen und unsere Erfahrungen einbringen, um das Fundament für neue, gemeinsame Ideen und Projekte zu legen. Mit großer Leidenschaft hat das Fernstraßen-Bundesamt daher auf Bitte des Bundesministeriums für Verkehr die Betreuung von ausländischen Besuchergruppen sowie die aktive Mitarbeit in internationalen Arbeitskreisen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs und des Straßenbaus übernommen.

Besuch einer Delegation der türkischen Straßenbauverwaltung im FBA

Auf Anfrage des Bundesministeriums für Verkehr übernahm das FBA im Juli 2022 die Betreuung einer Delegation der Türkischen Straßenbauverwaltung in Deutschland.

Erste Station des Besuchs war die BASt in Bergisch Gladbach. Die BASt ist die Institution, die für die Umsetzung der EU-Direktive 2019/1936 in den deutschen Straßenbauverwaltungen verantwortlich zeichnet. Sie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, ihre Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umfassend zu dokumentieren. Obwohl die Türkei kein Mitgliedsstaat der Europäischen Union ist, werden bestimmte Richtlinien in den Fachressorts der Türkei dennoch umgesetzt bzw. als Orientierungshilfe zur Erreichung identischer Ziele, wie z. B. der Erhöhung der Verkehrssicherheit, genutzt.

Am zweiten Tag folgte ein Empfang der Delegation an unserem FBA-Standort in Bonn. Hier wurde die Neustrukturierung der deutschen Straßenbauverwaltungen nach Gründung der Autobahn GmbH des Bundes und des Fernstraßen-Bundesamtes vorgestellt. Weiterhin gab es interessante Fachvorträge von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und des FBA



Abb. 70: Besuch der Kontrollstelle des BALM an der A 14 bei Leipzig (Foto: FBA)

zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Am Nachmittag besuchte die Delegation die Niederlassung Köln der Autobahn GmbH des Bundes, wo das Auditverfahren, mit dem Verkehrsplanungen in verschiedenen Phasen einer unabhängigen Prüfung unterzogen werden, präsentiert wurde.

Delegation der Republik Korea informierte sich über die Straßenbauverwaltung und Verkehrsprojekte

Der bisher umfangreichste Besuch einer ausländischen Delegation im FBA fand im Herbst 2022 statt, als wir unter Leitung des Bundesverkehrs-

ministeriums Gäste aus der Republik Südkorea in Leipzig begrüßen durften.

Themen waren der Aufbau der Straßenbauverwaltungen in den östlichen Bundesländern und die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, mit denen die neuen Bundesländer auf den aktuellen technischen Stand in der Straßeninfrastruktur gebracht werden konnten und die Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Teilen Deutschlands wieder hergestellt wurden. Interessant war für die Gäste auch die Frage, wie im Zuge der Wiedervereinigung der Aufbau der Straßenbauverwaltungen der beiden deutschen Staaten verlaufen ist.



Abb. 71: Unterzeichnung der gemeinsamen Erklärung zur Zusammenarbeit im Bundesverkehrsministerium in Berlin, Joon-ki Kim (Südkorea) und Peter Schmitz (BMV) (Foto: FBA)

Auch die Südkoreaner nutzten die Gelegenheit, um dem FBA aus ihrer Sicht wichtige technologische Neuheiten aus ihrem Land vorzustellen. Hier ging es um aktuellste Erkenntnisse bei der Einführung des Building Information Modeling (BIM) in Südkorea. Auf Wunsch des FBA wurden auch die Genehmigungsprozesse bei der Straßenausbauplanung erläutert.

Am Folgetag fand eine Stippvisite bei einer Lkw-Kontrolle auf der A 14 durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) statt. Dabei konnten sich die Gäste informieren, wie der Güterverkehr in Deutschland anhand der Vorgaben der EU überwacht wird.

In Marienborn wurde anschließend eine Führung durch die noch bestehenden Terminals der Grenzkontrollstelle auf der A 2 organisiert – eine mahnende Erinnerung an den Kalten Krieg in Europa.

Am Tag Drei wurden in der Brandenburger Staatskanzlei in Potsdam Vorträge zum Aufbau der Landesverwaltung in dem flächenmäßig

größten neuen Bundesland nach 1990 angehört. Nach Besichtigung der Autobahnbaustelle A 100 in Berlin wurde im Bundesverkehrsministerium zwischen der Republik Südkorea und der Bundesrepublik Deutschland eine „Joint Declaration of Intent (KOR-GER)“ unterzeichnet, welche die längerfristige Zusammenarbeit beider Länder auf dem Gebiet des Verkehrs vertraglich sicherstellt.

2024 PIARC Komitee Terminologie

Das Bundesverkehrsministerium hatte das FBA 2023 gebeten, in der nächsten Arbeitsperiode des Weltstraßenverbandes PIARC im Komitee Terminologie mitzuwirken. In Paris fand im Februar 2024 die Auftaktsitzung des Arbeitskreises statt, im Herbst in Barcelona die 2. Sitzung. An beiden Sitzungen nahm ein Vertreter des FBA in Präsenz teil.

Der Arbeitskreis Terminologie erarbeitet für die fast 140 Mitgliedsländer im Weltstraßenverband einheitliche Definitionen für Fachbegriffe zu Themen wie Straßenbau, Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik.



Abb. 72: Sitzung des Komitees im November 2024 in Barcelona (Foto: FBA)

7 FBA intern

7.1 Personalentwicklung

7.1.1 Stellenbesetzung und Recruiting

Ende des Jahres 2021 waren beim Fernstraßen-Bundesamt 205 Personen beschäftigt, wovon die Anzahl der Tarifbeschäftigten deutlich überwog. Bis 2024 schritt der Personalaufbau deutlich voran. Während die Anzahl verbeamteter Personen jährlich stieg, nahm die Anzahl der Tarifbeschäftigten, auch wegen zunehmender Verbeamtungen, nach 2022 ab. Bis zum Ende des Jahres 2024 stieg die Mitarbeitendenzahl insgesamt auf 316 Personen an. Die Besetzungsquote von Anfang des Jahres 2021 bis zum Ende des Jahres 2024 stieg von 28 auf etwa 77 Prozent der zur Verfügung stehenden Stellen.

Um den dargestellten Personalstand zu erreichen, musste sich das FBA 2021 bis 2024 zahlreichen Herausforderungen stellen. Zum Betriebsstart im Jahr 2021 lag die Schwierigkeit darin, Organisationsein-

heiten, die mit wichtigen gesetzlichen Aufgaben betraut sind, wie die Abteilung P – Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Bundesautobahn, personell zumindest soweit ausgestattet zu haben, dass sie handlungs- und arbeitsfähig waren. Als strategisches Ziel wurde dabei avisiert, innovative und interdisziplinäre Teams aufzubauen, die eine Vielzahl an verschiedenen Professionen wie Ingenieurwissenschaften, Rechtswissenschaften, Landespflege/Landschaftsplanung und Verwaltungswissenschaften vereinen. An diesem Punkt lag die Herausforderung der Personalgewinnung darin, dass zum Betriebsstart des FBA auch die Autobahn GmbH des Bundes ihre Arbeit aufnahm, sodass zwei neu gegründete Einrichtungen darauf angewiesen waren, auf einem ohnehin diffizilen „Arbeitnehmerarbeitsmarkt“, insbesondere im Bereich der MINT-Berufsgruppen, ähnliches Fachpersonal zu finden.

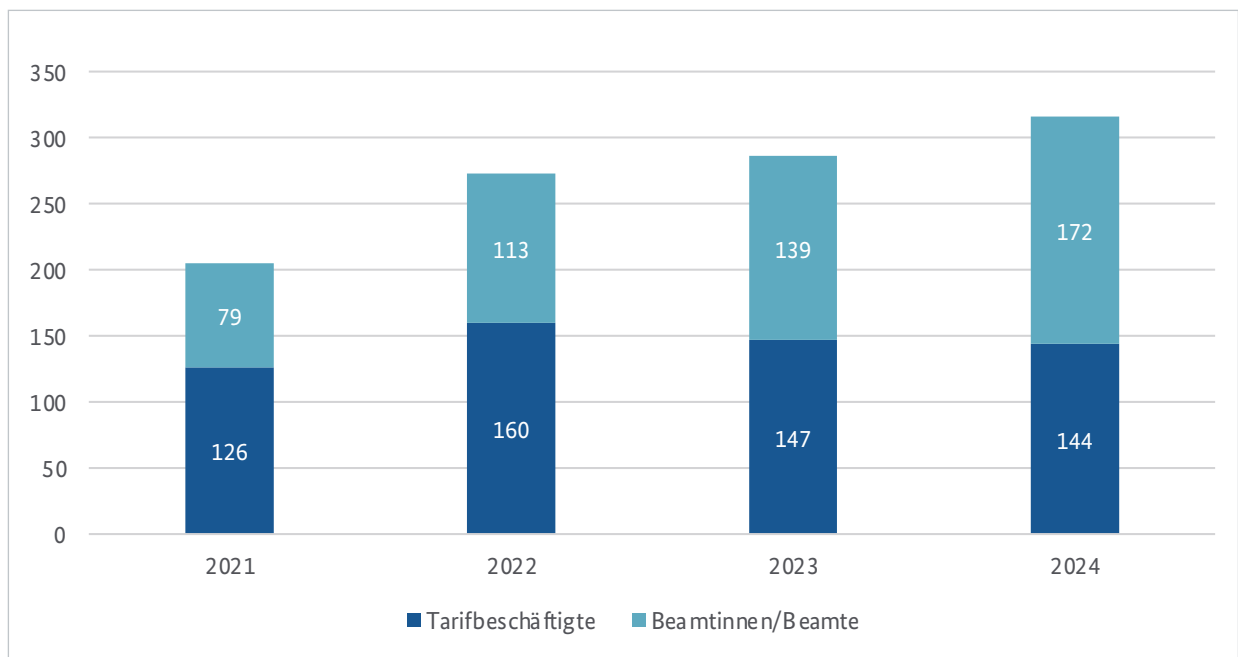


Abb. 73: Entwicklung des Personalstandes (Quelle: FBA)

Der knappe Arbeitsmarkt verschärfte sich zusätzlich dadurch, dass viele potentielle Fachkräfte in den fortbestehenden Landesstraßenverwaltungen verbleiben mussten und demnach auf dem Arbeitsmarkt und auch für die Fachkräftegewinnung des FBA nicht zur Verfügung standen. Reformbedingt gingen zudem weniger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum FBA über – anders als bei der Autobahn GmbH des Bundes.

Für die Praxis des Recruitings bedeutet der Fachkräftemangel aber auch, dass zum Teil Aus-

wahlverfahren wiederholt werden mussten, da nicht auf Anhieb geeignete Kandidatinnen und Kandidaten gefunden werden konnten oder die ausgewählten Bewerberinnen und Bewerber das Einstellungsangebot ablehnten und keine geeigneten Nachrückerinnen und Nachrücker zur Verfügung standen. Verstärkt wird der Mangel an qualifizierten Bewerbungen durch die Lage der Behördenstandorte: Während die Fachkräftegewinnung für den Hauptsitz Leipzig vergleichsweise reibungsarm verlief und verläuft, erweist sich diese beispielsweise für den Standort Bonn

Ein besonderes Highlight der Berichtsperiode war der Gewinn des renommierten eGovernment-Preises. Ausgezeichnet wurde das Fernstraßen-Bundesamt für das Projekt „Digitalisierung der Auswahlgespräche“. Mit dem zum Zeitpunkt neuartigen Ansatz der Prozessdigitalisierung im Personal-Recruiting konnte das FBA ca. 100 Tonnen CO₂-Ausstoß einsparen und zeitgleich effizient, auch unter den besonderen Rahmenbedingungen der Pandemie, den Aufbau vorantreiben.



Abb. 74:
eGovernment-Preis
(Foto: FBA)

durch den dort angesiedelten Hauptsitz zahlreicher Ministerien sowie weiterer Behörden als äußerst schwierig.

Herausfordernd für die Personalgewinnung als auch für das bereits gewonnene Personal war im Berichtszeitraum insbesondere die Aufbauphase, in der es Mitarbeitender bedurfte, die spezielle Eigenschaften wie beispielsweise Resilienz, Flexibilität und Teamgeist mitbrachten. Denn in einer Aufbauorganisation zu arbeiten, ohne etablierte Strukturen bzw. Prozesse oder feststehende Aufgaben, ist nicht für alle Beschäftigten attraktiv. Von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird einerseits eine hohe Eigenverantwortung verlangt, andererseits erhalten sie dafür die Möglichkeit, im außergewöhnlichen Maße Gestaltungsspielräume zu nutzen. Diese Rahmenbedingungen sprechen einerseits viele Bewerberinnen und Bewerber an, andererseits werden möglicherweise die Erwartungen derjenigen enttäuscht, die einen Arbeitgeber mit gefestigten Strukturen und geregelten Prozessen suchen. Die besondere Situation des Behördenaufbaus wurde in den Stellenausschreibungen und Auswahlgesprächen seitens des FBA transparent kommuniziert. Dennoch stellten vereinzelt Beschäftigte nach Dienstantritt fest, dass diese Rahmenbedingungen nicht ihren Vorstellungen entsprechen, so dass es auch in den Anfangsjahren zu personellen Fluktuationen im FBA kam. Zusätzlich zur stetigen Personalgewinnung mussten diese Vakanzen möglichst schnell kompensiert werden. Es galt, all dies gemeinsam als Team zu schaffen und sich dabei die Freude an der Aufbauarbeit und am Mitgestalten zu bewahren.

Ab 2020 stellte außerdem die Corona-Pandemie das FBA vor eine Vielzahl an Herausforderungen und führte zu einer Verzögerung des Personalaufbaus. Mit Pragmatismus und technischem Know-how wurde in kurzer Zeit die gänzliche Umstellung der Auswahlgespräche in ein digi-

tales Format eingeführt. Stellenbesetzungsverfahren finden seitdem fast ausschließlich digital statt – ohne negative Auswirkungen für die Personalgewinnung. Für dieses Verfahren wurde das FBA im Jahr 2022 mit dem eGovernment-Preis in der Kategorie „Nachhaltigkeit durch Digitalisierung“ prämiert.

Aufgrund der Dezentralität in der Organisationsstruktur des FBA verteilen sich einige Fachabteilungen und -referate personell auf bis zu vier Standorte.

Durch die Implementierung einer gemeinsamen Behördenkultur und Maßnahmen der internen Kommunikation ist es dem FBA gelungen, die Beschäftigten trotz der teils verzweigten Struktur miteinander zu verbinden. In den vergangenen Jahren wurden Standardisierungsprozesse vorangetrieben, wie die verstetigte Integration neuer Mitarbeitender.

7.1.2 Arbeitgebermarketing

Die Suche nach engagierten, hoch kompetenten und idealerweise bereits erfahrenen Beschäftigten war und ist eine enorme Hausforderung für eine neu gegründete Behörde. Das Arbeitgebermarketing war deshalb von Anfang an ein Arbeitsschwerpunkt in der Zusammenarbeit zwischen Hausleitung, Personalreferat und der Stabsstelle Presse und Kommunikation. Das 2021 gemeinsam erstellte Arbeitgebermarketingkonzept stellte zuvorderst auf digitale Werbung für den Arbeitgeber FBA auf einer eigenen Website sowie auf verschiedenen Netzwerken und Jobportalen ab. Auch die eigenen Beschäftigten waren von Anfang an gefragt: Ihr Wert als Botschafter ist besonders hoch. Das FBA präsentiert sich regelmäßig auf Messen. Seit dem Jahr 2022 verfügt unsere Behörde über einen eigenen Imagefilm, der das FBA mit seinen Aufgaben attraktiv vorstellt. Die handelnden Personen waren

Mitarbeitende aus verschiedenen Berufsgruppen und an verschiedenen Standorten.

Die Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) unter der BMV-Arbeitgeberdachmarke „Damit alles läuft“ war für uns von Anfang an gewinnbringend: Neben der gemeinsamen Vorstellung als Arbeitgeber/Dienstherr auf Jobmessen ist der Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen der Behördenfamilie stets sehr hilfreich.

7.1.3 Fortbildung

Der sich zunehmend beschleunigende Erkenntnisgewinn in Wissenschaft und Technik führt dazu, dass Wissen schneller denn je veraltet. Zusätzlich erfordert die sich beständig ändernde Arbeitswelt ausgeprägte überfachliche Kompetenzen von unseren Beschäftigten. Das FBA sah und sieht daher eine systematische Beschäftigtenqualifizierung als Schlüsselbereich, um den an uns als Bundesoberbehörde gestellten Aufgaben und der damit verbundenen Verantwortung gewachsen zu sein.

Indem wir gezielt in das Wissen unserer Beschäftigten investieren, erhöhen wir darüber hinaus auch unsere Attraktivität als Arbeitgeber und Dienstherr. Wir möchten unsere Beschäftigten motivieren und langfristig an uns binden. Wir streben an, dass sich alle Beschäftigten unabhängig von Hierarchie und Fachbereich weiterentwickeln können.

Die Fortbildungsbereitschaft zeigte sich insgesamt betrachtet hoch. Mit zunehmendem Personalaufwuchs erhöhte sich auch die Anzahl der wahrgenommenen Fortbildungen. Nicht nur neue Beschäftigte, sondern auch das Bestandspersonal bildeten sich kontinuierlich fort. Insbesondere während der Hochphasen der Corona-Pandemie (2021–2022) wurden Online-

Fortbildungen genutzt. In den Jahren danach erhöhte sich auch die Anzahl der Präsenz-Fortbildungen. Gleichzeitig wurde das Angebot an Online-Fortbildungen sowie digitalen Lernplattformen (E-Learning-Plattformen), u. a. vor dem Hintergrund der Vereinbarkeit von Beruf und Familie, weiterhin stark nachgefragt und genutzt.

Auch die Relevanz interner Fortbildungsveranstaltungen nahm zunehmend einen hohen Stellenwert ein. Behördeninterne Expertinnen und Experten vermittelten ihr Wissen als Multiplikatoren nicht nur referats-, sondern abteilungsübergreifend und unterstützten so ein professionelles Wissensmanagement und den interdisziplinären Austausch.

	2021	2022	2023	2024
Fortbildungen gesamt	313	339	579	653
Präsenz	25	102	284	264
Online	288	237	295	389

Übersicht der besuchten Fortbildungen; ausgenommen sind Fortbildungen über E-Learning-Plattformen

	2021	2022	2023	2024
Fortbildungen gesamt	313	339	579	653
Pflicht- schulungen	130	175	164	162
Freiwillige Schulungen	183	164	415	491

Übersicht der besuchten Fortbildungen; ausgenommen sind Fortbildungen über E-Learning-Plattformen

7.2 Standorte und Liegenschaften

Standort Leipzig

Adresse: Friedrich-Ebert-Straße 72–78, 04109 Leipzig

Fläche: 11.458 m²

Anzahl Beschäftigte: 261

Standorteröffnung: 15. Oktober 2018

Im Oktober 2020 Umzug vom Interim Lange Straße 40, 04103 Leipzig in den aktuellen Standort, 1. Januar 2022 Übernahme Bauteil C, am 7. August 2024 Übernahme Bauteil A

Anzahl Dienst-KFZ: 4



Abb. 75: Standort Leipzig (Foto: FBA)

Standort Bonn

Adresse: Ulrich-von-Hassell-Straße 74–76, 53123 Bonn

Fläche: 2.408 m²

Anzahl Beschäftigte: 80

Standorteröffnung: 1. Oktober 2020

Anzahl Dienst-KFZ: 2



Abb. 76: Standort Bonn (Foto: FBA)

Standort Gießen

Adresse: Philipp-Reis-Straße 4, 35398 Gießen

Fläche: 1.646 m²

Anzahl Beschäftigte: 34

Standorteröffnung: 1. Juli 2020

Anzahl Dienst-KFZ: 2



Abb. 77: Standort Gießen (Foto: FBA)

Standort Hannover

Adresse: Göttinger Chaussee 76 a, 30453 Hannover

Fläche: 1.545 m²

Anzahl Beschäftigte: 40

Standorteröffnung: 1. Januar 2020

Anzahl Dienst-KFZ: 2



Abb. 78: Standort Hannover (Foto: FBA)

7.3 Praxisbericht Brandschutz

Der Brandschutz ist ein ständiger Begleiter in den Dienststellen des Fernstraßen-Bundesamtes. Um dies zu veranschaulichen, bietet der Brandschutzbeauftragte am Standort Leipzig regelmäßig Rundgänge mit dem Hauptaugenmerk auf Flucht- und Rettungswegen sowie der Handhabung der zur Verfügung stehenden Rettungsmittel durch.

Bei diesen Begehungen fallen aber auch immer wieder kleinere Herausforderungen im gelebten Brandschutz auf, die dann abgestellt werden können. Beispielsweise ein fehlendes Sammelplatzschild in Leipzig, das nachgerüstet werden konnte.

Am Standort Leipzig konnte durch die Bauarbeiten am Bauteil A eine gute Anzahl an Probealarmen geübt werden. Im Jahr 2022 waren es vier Auslösungen, im Jahr 2023 in den Funktionszeiten sechs (insgesamt 22 Auslösungen) und im Jahr 2024 vier Auslösungen.

In Bonn und Hannover wurden im Jahr 2024 auch Probealarme mit Evakuierungen durchgeführt. In Gießen befinden wir uns noch in Planung für eine Übung.

Eine zentrale Rolle spielt auch die ständige Aktualisierung der Brandschutzordnung, die für jeden Standort angepasst wird. Dazu finden jährlich Begehungen mit den Fachkräften für Arbeitssicherheit und den Betriebsärzten statt. Auch hier wurden Kolleginnen und Kollegen u. a. in die Handhabung von den „Evac-Chairs“ eingewiesen.



Abb. 79: Brandschutzrundgang am FBA-Standort Leipzig (Foto: FBA)



Abb. 80: Einweisung in die Handhabung eines „Evac-Chairs“ (Foto: FBA)

7.4 Gesundheitsmanagement

Die Etablierung und Förderung einer gesundheitsbewussten Unternehmenskultur gehört zum Selbstverständnis unserer Behörde als moderner und verantwortungsbewusster Arbeitgeber. Die Erhaltung und Stärkung der physischen sowie psychischen Gesundheit der Beschäftigten ist eine grundlegende Voraussetzung für Leistungsfähigkeit, Motivation und eine langfristige Mitarbeitendenzufriedenheit.

Im Fokus unserer Bestrebungen stehen die Prävention arbeitsbedingter Erkrankungen, die Förderung individueller Gesundheitskompetenzen sowie die Sensibilisierung für eine gesundheitsförderliche Lebensweise. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der sowohl körperliche als auch mentale Aspekte der Gesundheit berücksichtigt. Durch gezielte Maßnahmen soll das

Bewusstsein für gesundheitsrelevante Themen gestärkt und die Eigenverantwortung der Beschäftigten gefördert werden.

Im Rahmen bisheriger Maßnahmen wurden verschiedene gesundheitsfördernde Angebote unterbreitet. Hierzu zählten unter anderem die Bereitstellung von Obst- und Gemüsekörben zur Unterstützung einer ausgewogenen Ernährung am Arbeitsplatz sowie die Durchführung von Yoga-kursen und Rückenschulprogrammen, die auf die besonderen Anforderungen überwiegend sitzender Tätigkeiten im Büroalltag ausgerichtet waren.

Diese Maßnahmen verfolgen das Ziel, die Gesundheitskompetenz der Beschäftigten zu stärken und ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das von Wertschätzung und Fürsorge geprägt ist.

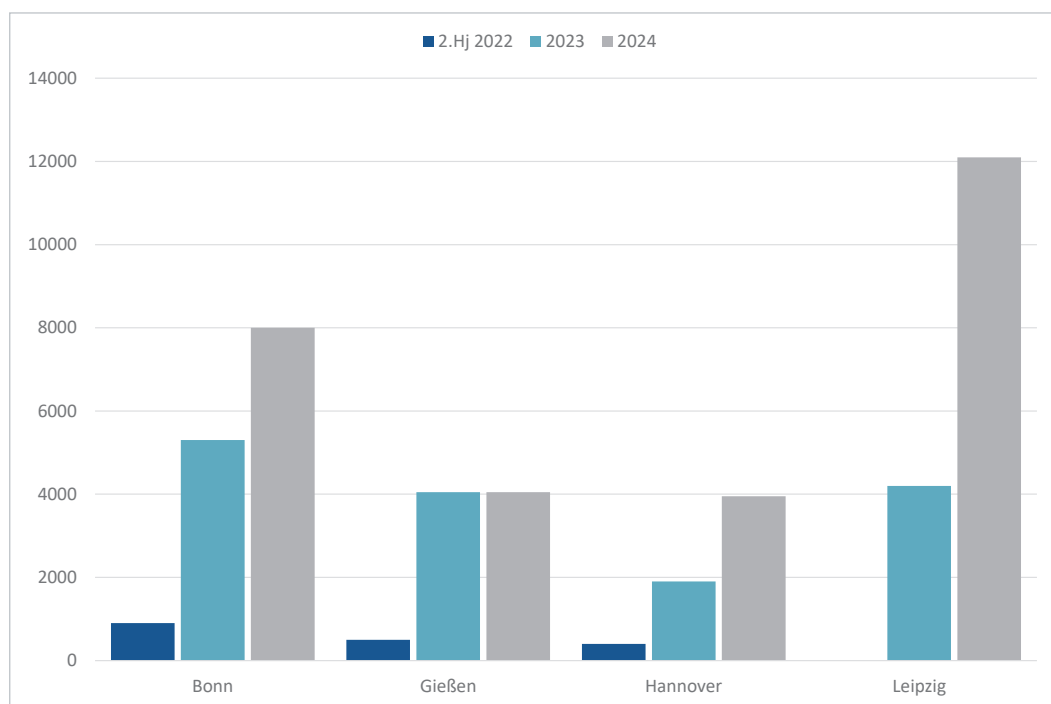


Abb. 81: Eingesetzte Haushaltsmittel für das Betriebliche Gesundheitsmanagement an den FBA Standorten nach Einführung im 2. Hj. 2022: Seit dem 2. Hj. 2022 stellt das FBA jährlich ein gesondertes Budget für jeden Standort bereit, um das Betriebliche Gesundheitsmanagement zu etablieren. Die bereitgestellten Mittel beliefen sich auf 27.100 Euro für das zweite Halbjahr 2022, auf 57.100 Euro im Jahr 2023 und 53.800 Euro im Jahr 2024 (Quelle: FBA)

7.5 Haushalt und Controlling

Der Haushalt nimmt in jeder Behörde eine zentrale Rolle ein, so auch im FBA. Die Haushaltsmittel des Bundes werden stets in ausreichender Höhe bereitgestellt, um die gesetzlichen und hoheitlichen Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes erfüllen zu können. Dabei wird besonderer Wert auf Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gelegt, um die öffentlichen Mittel effizient einzusetzen.

Zu den Kernaufgaben gehört die langfristige Planung der Haushaltsmittel sowie deren Anmeldung im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens für den kommenden Bundeshaushalt. Zudem wird überwacht, dass die Ist-Ausgaben die vorgesehenen Haushaltsansätze nicht überschreiten und die Einhaltung der gesetzlichen

Vorschriften sichergestellt ist. Auf diese Weise wird eine solide finanzielle Grundlage für die Arbeit der Behörde geschaffen.

Das Controlling ergänzt diese Aufgaben durch die Analyse von Daten und die Erstellung von Berichten, um Leistung und Effizienz der Behörde abzubilden. Budgets werden errechnet und Kostentransparenz geschaffen, wodurch das Kostenbewusstsein gestärkt und ein eigenverantwortlicher Umgang mit den Behördenressourcen gefördert wird. Ziel ist es, Vergleichbarkeit herzustellen, Optimierungspotenziale zu identifizieren und fundierte Kennzahlen für die Behördenleitung bereitzustellen. Dadurch wird wirtschaftliches Handeln innerhalb der Behörde nachhaltig gefestigt und unterstützt.

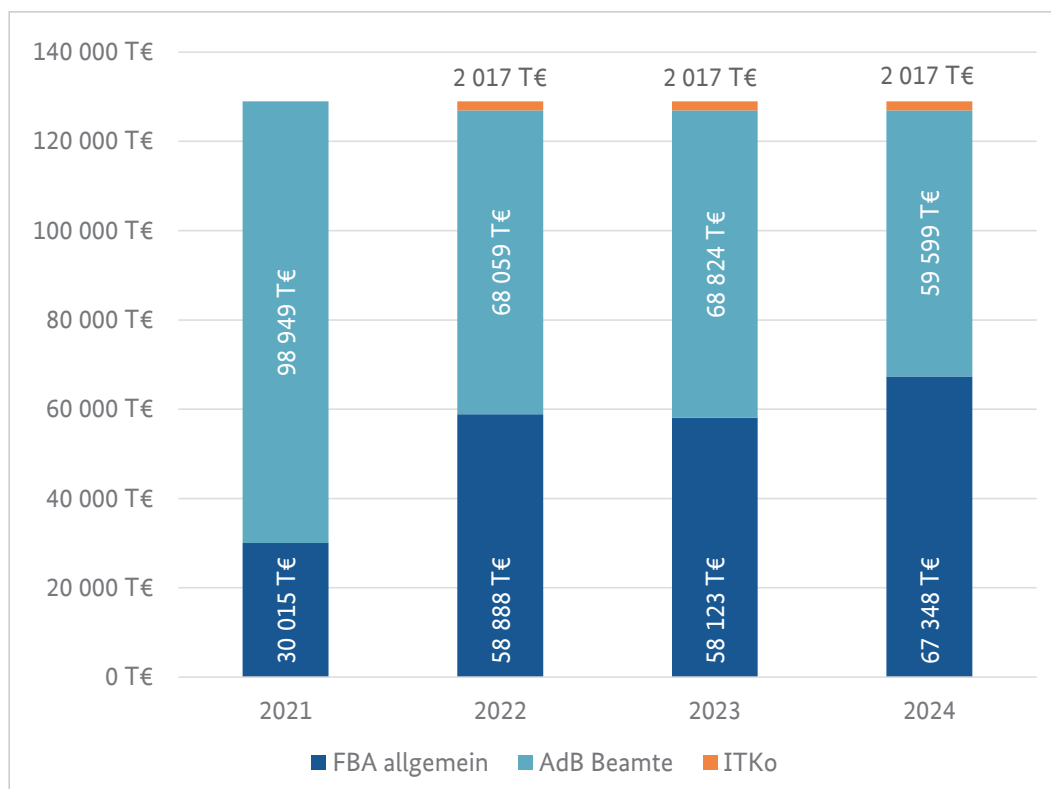


Abb. 82: Sollansätze 2021–2024 (Quelle: FBA)

7.6 Vergaben

Der Schwerpunkt der Vergaben lag in den Beschaffungen im Zusammenhang mit Erörterungsterminen für Planfeststellungsverfahren sowie Ingenieurdienstleistungen für Tunnelinspektionen oder Gutachten.

Darüber hinaus ist im August 2022 die Bearbeitung der vergaberechtlichen Themen und die Durchführung von Vergabeverfahren für die Koordinierung der Bund/Länder-Fachinforma-

tionssysteme im Straßenwesen (ITKo) von der BASt auf das FBA übergegangen. Maßgebliche Verfahren waren etwa die Beschaffung der Wartungs- und Pflegeverträge für die Software „GE/Office LVseven“, das IT-System „elK€“ und das Projekt „SIB-BW 2.0“ sowie die Erstellung eines Systems für die programmgestützte Digitalisierung des Handbuches für die Vergabe und Ausführung von Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA StB).

7.7 Betreuung der Beamtinnen und Beamten bei der Autobahn GmbH des Bundes

Im Zuge der Bundesfernstraßenreform wurde dem Fernstraßen-Bundesamt die Aufgabe übertragen, die dienstliche Aufsicht für ehemalige Landesbeamtinnen und -beamte zu übernehmen, die zum Bund übergeleitet worden sind.

Um diese Übergänge zuverlässig begleiten zu können, wurde bereits im Jahr 2019 das Referat Z4 in der Zentralabteilung gegründet. Ziel war es, die Überleitung der Beschäftigten zur neu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes zum 1. Januar 2021 rechtssicher und gut vorbereitet umzusetzen. Seither leisten die 680 AdB-Beamtinnen und -Beamten ihren Dienst in den Niederlassungen vor Ort und in der Zentrale der Autobahn GmbH.

Das Referat Z4 übernahm die vollständige Personalverwaltung für diese Gruppe. Neben rechtlichen Grundlagen wurden auch technische Schnittstellen geschaffen – insbesondere zwischen den bestehenden Personalverwaltungssystemen des Bundesverkehrsministeriums und der

Autobahn GmbH. Zum Stichtag 31. Dezember 2024 betreute das Fernstraßen-Bundesamt noch 530 AdB-Beamtinnen und -Beamte.

Gründungs- und Aufbauphase

In den Anfangsjahren 2019/2020 standen zwei zentrale Aufgaben im Mittelpunkt: Zum einen sollten qualifizierte Beamtinnen und Beamte aus den Ländern für eine Tätigkeit bei der Autobahn GmbH des Bundes gewonnen werden. Zum anderen musste die Überleitung einer anfangs schwer kalkulierbaren Zahl an Beschäftigten gut organisiert werden.

Bereits in dieser Phase kam es im Jahr 2020 zu ersten vorzeitigen Übertritten zur Autobahn GmbH. Herausforderungen wie die Anerkennung von Laufbahnen, der Wechsel von Führungskräften als Beamtinnen und Beamte auf Probe oder Zeit sowie die Sicherstellung einer pünktlichen Besoldung zum Start der Autobahn GmbH konnten schrittweise erfolgreich gelöst werden.



Abb. 83: Birgit Schenderlein und Gunther Adler, ehemaliger Geschäftsführer der Autobahn GmbH des Bundes, am 1. Oktober 2019 bei der Unterzeichnung der Anwendungsrichtlinien sowie der Zuweisungs- und Beurlaubungsvereinbarung für die Beamtinnen und Beamten bei der Autobahn GmbH des Bundes (Foto: FBA)

2021 – Konsolidierung und Strukturaufbau:

Mit dem offiziellen Start der Autobahn GmbH am 1. Januar 2021 begann die aktive Betreuung der Beamtinnen und Beamten im laufenden Betrieb – trotz noch im Aufbau befindlicher Strukturen sowohl bei der Autobahn GmbH als auch beim Fernstraßen-Bundesamt.

Im Fokus standen vor allem:

- die beamtenrechtliche Eingliederung („Onboarding“),
- die Entwicklung einheitlicher Personalprozesse

- sowie eine enge Zusammenarbeit mit den Personalstellen in den Niederlassungen und der Zentrale der Autobahn GmbH.

Zusätzlich wurde ein erstes Beförderungskonzept für die Jahre 2021/2022 erstellt. Es diente als Planungsgrundlage für eine Vielzahl von möglichen Beförderungen in sämtlichen Besoldungsgruppen. Ziel des Konzeptes war es, die Beamtinnen und Beamten langfristig als Beschäftigte der Autobahn GmbH zu gewinnen und deren Entwicklungsmöglichkeiten transparent darzustellen. Trotz einzelner Anlaufschwierigkeiten gelang es, die neuen Beschäftigten verlässlich zu

betreuen. Informationsveranstaltungen, feste Ansprechpersonen und ein speziell eingerichtetes Intranet unterstützten die Beamtinnen und Beamten beim Start ihrer neuen Tätigkeit im Bundesdienst.

2022 – Einführung des ersten Regelbeurteilungsverfahrens und Beförderungen

Ein wichtiger Schwerpunkt lag in diesem Jahr auf der Bewertung der Dienstposten sowie der Durchführung des ersten Regelbeurteilungsverfahrens.

Da dieses Verfahren in der Autobahn GmbH für die Beamtinnen und Beamten neu eingeführt wurde, benötigten die Beteiligten bei der Autobahn GmbH zunächst etwas Zeit, um sich mit dem System des Bundesministeriums für Verkehr vertraut zu machen. Trotz dieser Einarbeitungsphase und damit einhergehenden Verzögerungen konnten bis Jahresende 88 Beamtinnen und Beamte befördert werden. Damit wurde ein erster wichtiger Schritt in Richtung Karriereentwicklung und Anerkennung gemacht.

2023 – Verstetigung der Prozesse

Im Folgejahr wurde das erste Regelbeurteilungsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Gleichzeitig wurden die Bewertungen und die Aushändigung der Dienstposten weitergeführt.

Das Beförderungskonzept 2021/2022 konnte nun vollständig umgesetzt werden: Über 190 Beamtinnen und Beamte bei der Autobahn GmbH erhielten ihre Beförderungsurkunden. Das war nicht

nur ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem Vorjahr, sondern auch ein starkes Zeichen der Wertschätzung gegenüber den Beschäftigten.

Auch die Vorbereitung des nächsten Regelbeurteilungsverfahrens wurde in Angriff genommen, um die regelmäßige Entwicklung und Förderung der Beamtinnen und Beamten langfristig zu sichern. Zusätzlich häuften sich klassische personalrechtliche Vorgänge – etwa im Bereich Dienstunfähigkeit oder Disziplinarverfahren.

2024 – Etablierung des Regelbetriebs

Auf Basis der in den Vorjahren gesammelten Erfahrungen konnte das zweite Regelbeurteilungsverfahren reibungslos und effizient durchgeführt werden.

Erstmals fanden persönliche Sprechstunden vor Ort in einzelnen Niederlassungen der Autobahn GmbH statt. Das stärkte die Nähe zwischen der Personalverwaltung und den Beamtinnen und Beamten und förderte den direkten Austausch.

Auch in diesem Jahr wurden weitere Beförderungen umgesetzt. Insgesamt wurden seit dem Start

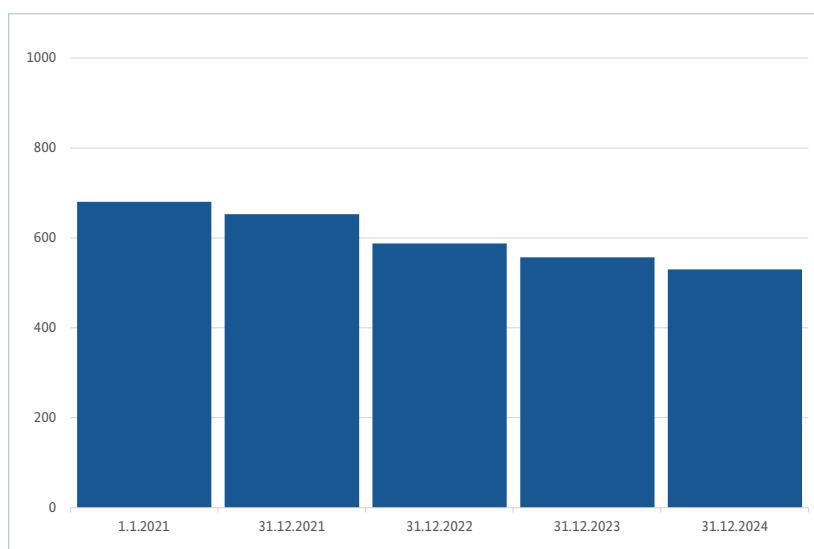


Abb. 84: Anzahl der Autobahn-Beamtinnen und Beamten (Quelle: FBA)

der Autobahn GmbH rund 60 Prozent der vom FBA betreuten Beamtinnen und Beamten befördert – ein klarer Beleg für die kontinuierliche Wei-

terentwicklung der Personalprozesse und das Engagement des Dienstherrn für seine Beschäftigten.

7.8 *Blitzlichter aus der Organisation nach dem Aufbau*

Sechs Jahre nach Errichtungserlass hat sich das Fernstraßen-Bundesamt organisatorisch konsolidiert und als leistungsfähige Verwaltungseinheit etabliert. Die strategische Weiterentwicklung erfolgte entlang der zentralen Handlungsfelder:

Strategie

Mit der Behördenleitung und unter breiter Beteiligung der Führungskräfte sowie der Mitarbeitenden wurde eine Behördenstrategie samt Leitbild entwickelt, die sich an den Prinzipien einer effizienten Verwaltung als zentraler Gestalter im Team Bundesfernstraßen und der Nachhaltigkeit orientiert. Die Strategie dient als Rahmen für Entscheidungen in Projekten, Personalentwicklung und Ressourceneinsatz.

Prozesse

Zeitgleich wurde mit dem Aufbau eines strukturierten Geschäftsprozessmanagements die Basis für eine kontinuierliche Organisationsentwicklung im Sinne der Strategie gelegt. Prozesse werden im Fernstraßen-Bundesamt kontinuierlich dokumentiert, analysiert und schrittweise digitalisiert.

Struktur

Die Organisationsstruktur des FBA wurde in den letzten Jahren auf die Prozesse angepasst. Auf veränderte Aufgaben, Projektlagen und strategische Prioritäten konnte flexibel reagiert werden. Fokus dabei war immer eine prozessorientierte und transparente Übernahme der Verantwortung, die Einführung von agilen Arbeitsweisen und eine bereichsübergreifende, interdisziplinäre Zusammenarbeit.

Mit Blick auf diese Entwicklung konnten in den letzten Jahren im Fernstraßen-Bundesamt moderne Arbeitsabläufe und Strukturen geschaffen werden. Gestützt werden diese durch eine prozessorientierte Organisationsentwicklung und zeitgemäße Regelungen, wie zum Beispiel zum mobilen Arbeiten.

Vision

Wir gestalten digital und nachhaltig die Mobilität der Zukunft für Mensch, Wirtschaft und Umwelt. Als innovativer Partner im Team Bundesfernstraßen organisieren wir effiziente Straßenverwaltung aus einer Hand für Deutschland.

Mission mit fünf Schwerpunktbereichen

- 1. Gemeinsam für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz:** Unser Ziel ist es, gemeinsam mit unseren Partnern BMV, Autobahn GmbH des Bundes, den Ländern und der Gesellschaft eine leistungsfähige Verkehrslandschaft zu gestalten. Als starke Bundesoberbehörde arbeiten wir zielorientiert für eine intakte und zukunftsweisende Straßeninfrastruktur. Wir stehen für Kompetenz, Verantwortung und Zuverlässigkeit.
- 2. Innovative Gestaltung für Deutschland:** In einer sich stetig wandelnden Welt nutzen wir strategische Planung, kreative Lösungsansätze und moderne Methoden, um die Bundesfernstraßen aktiv mitzugestalten. Wir setzen auf Innovation und arbeiten konsequent digital.
- 3. Integrierte Nachhaltigkeit:** Das Fernstraßen-Bundesamt verpflichtet sich einer integrierten und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur, die Mensch, Umwelt und Wirtschaft in einer dynamischen Welt vereint. Darunter verstehen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der verschiedene Dimensionen miteinander verbindet, um langfristige und umfassende Lösungen für komplexe Probleme zu schaffen.
- 4. Effiziente Fachbehörde in der Mobilitätslandschaft:** Das Fernstraßen-Bundesamt organisiert effiziente und resiliente Prozesse. Wir orchestrieren wirkungsvoll Planung, Genehmigung, Verwaltung und Aufsicht über den gesamten Lebenszyklus Bundesfernstraße. Wir nutzen Ermessensspielräume zur Verwaltungsvereinfachung und Planungsbeschleunigung.
- 5. Kompetenzen für eine zukunftsorientierte Straßenverwaltung:** Wir sind eine Behörde mit interdisziplinären Fachexpertisen, die durch kontinuierliche Weiterentwicklung und Zusammenarbeit eine leistungsfähige Straßenverwaltung garantieren. Für uns sind wertschätzende Kommunikation, motivierende Arbeitsmethoden und eine starke Verpflichtung zur Exzellenz unverzichtbar.



Abb. 85 (Foto: A. Dollmeyer/FBA)



8 Resümee

8.1 Abteilung P: Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Bundesautobahn

Mit dem Betriebsstart des FBA am 1. Januar 2021 galt es, parallel den personellen wie fachlich-inhaltlichen Aufbau der Abteilung Planfeststellung quasi „am offenen Herzen“, das heißt ohne größere Schonfrist, zu gestalten und dabei die ständige Arbeitsbereitschaft zu gewährleisten.

Besondere Herausforderung war hier vor allem die Gewinnung und nachfolgende Integration neuer Kolleginnen und Kollegen für die zeitgleich völlig neu aufzubauende Abteilung an allen vier Standorten des FBA. Dies alles zudem in Zeiten, die durch die Corona-Pandemie mit ganz ungewohnten Anforderungen und iterativen Rahmenbedingungen einher gingen.

Trotz dieser alles andere als idealtypischen Ausgangslage ist es uns rückblickend sehr gut gelungen, an allen vier Standorten und in allen fünf Referaten der Abteilung, jeweils hoch motivierte sowie fachlich versierte Teams aufzubauen. In den Referaten arbeiten nun mehr als 120 Kolleginnen und Kollegen mit diversen fachlichen Hintergründen zusammen und haben in den ersten Jahren mehrfach in herausfordernden Verfahren ihre Arbeitsfähigkeit unter Beweis stellen können.

Hier gilt es vor allem die Begleitung der kurzfristig nötigen Ersatzneubauten der Talbrücke Rahmede (A 45) sowie der Ringbahn- und West-



Abb. 86: Frank Paulat leitet die Abteilung Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

endbrücke in Berlin (A 100) und die ob ihres Umfangs und ihrer verkehrsmäßigen Bedeutung besonders anspruchsvollen Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (A 100) in Berlin als auch zum sechsstreifigen Ausbau der A 59 in Duisburg zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh zu nennen. In diesen, aber auch in den weiteren, vom FBA im Berichtszeitraum durchgeführten Planfeststellungs-, Planänderungs- und Fehlerheilungsverfahren konnte mein Team seine fachliche Expertise und hohe Motivation wie Flexibilität unter Beweis stellen.

Insbesondere die Arbeit in interoperablen Arbeitsteams – in der Abteilung P arbeiten Verwaltungsfachangestellte, Juristinnen, Bürosachbearbeiterinnen, Biologinnen, Geologinnen, Umweltplanerinnen, Straßenbauingenieure und weitere Professionen in Form kleiner und schlagkräftiger Verfahrensteams Hand in Hand – hat zur Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren erheblich beigetragen.

Durch die mit der Gründung des FBA erwirkte Genehmigungszuständigkeit für 12 Bundesländer ist der Gesetzgeber dem Reformziel der bundesweiten Vereinheitlichung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung schon sehr nahegekommen. Eine Ausweitung der Zuständigkeit auf alle Bundesländer darf jedoch insbesondere im Hinblick auf die unerlässliche Digitalisierung der Verwaltungsverfahren nicht aus den Augen verloren werden.

Schon unmittelbar nach der Arbeitsaufnahme haben wir uns gemeinsam mit der Vorhabenträgerin Autobahn GmbH des Bundes der Digitalisierung der Verwaltungsabläufe zugewandt und sehr schnell mit einem gemeinsamen Konzeptpapier die Grundlagen der nachfolgend auch vom Bundesministerium für Verkehr aufgegriffenen Digitalisierungsbemühungen gelegt.



In enger Zusammenarbeit mit den Planfeststellungsbehörden des Eisenbahn-Bundesamtes, des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist das FBA unter der fachlichen Koordinierung des BMV zum Motor bei der Digitalisierung avanciert. Mit dem Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben, mit dem zukünftig das Anhörungsverfahren vollständig digital durchgeführt werden wird, konnte ein erster Meilenstein der Digitalisierung und damit auch der Beschleunigung der Genehmigungsprozesse erreicht werden.

Doch das ist erst der Anfang! Denn weitere Digitalisierungselemente wie der Einsatz KI-unterstützter Softwarelösungen, die Etablierung des digitalen Erörterungstermins oder die Implementierung der BIM-Planung, kurz für Building Information Modeling, in die Genehmigungsabläufe werfen ihre Schatten voraus und werden die Arbeitsweise des FBA zukünftig nachhaltig verändern und weiter beschleunigen. Damit tragen wir Sorge, auch den Herausforderungen der Zukunft an immer komplexer werdende Genehmigungsverfahren im digitalen Zeitalter gewachsen zu sein, ohne Abstriche an der Qualität unserer Arbeit machen zu müssen.

Frank Paulat



Abb. 87: Abteilung P v.l.n.r. Petra Textor, Mathias Stahl, Dr. Lars-Henning Fischer, Stefan Hagenberg, Frank Paulat, Michael Lentzen (†2025)
(Foto: A. Dollmeyer/FBA)

8.2 Abteilung S: Straßenrecht/Aufsicht

Das Fernstraßen-Bundesamt hat zum 1. Januar 2021 seine fachliche Tätigkeit aufgenommen. Damit hat meine Abteilung ab diesem Stichtag die gesetzlich zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen, die sich für uns im Wesentlichen aus § 2 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz und § 9 sowie § 23 Bundesfernstraßengesetz ergeben.

Die Aufgaben lassen sich in die Wahrnehmung von gesetzlichen (Eigen-)aufgaben und Unterstützungsaufgaben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) unterteilen. Als gesetzliche Eigenaufgaben haben uns die Rechts- und Fach-

aufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes und die Bearbeitung von anbaurechtlichen Genehmigungsverfahren in den Sonderbauzonen der Autobahnen sowie die Ordnungswidrigkeiten für entsprechend bewährte straßenrechtliche Sachverhalte ab der „Stunde Null“ beschäftigt. Auch die ersten widmungsrechtlichen Verfahren und Linienbestimmungsverfahren haben wir kurz nach der Aufnahme der fachlichen Tätigkeit übergeben bekommen. Zeitgleich haben wir zudem unsere Unterstützungsaufgaben für das BMV übernommen.



Abb. 88: Torsten Riedel leitet die Abteilung Straßenrecht/Aufsicht (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

Wir haben seit 2021 zahlreiche Gesetzgebungsvorhaben vor allem im Kontext des FStrG sowie des Natur-, Klima-, Immissions- und Lärmschutzes begleitet und untergesetzliche Regelungen, Hinweise und Leitlinien ausgearbeitet bzw. hieran mitgewirkt. Mit unserer Beteiligung in der Gremienarbeit und bei der Leitung von Gremien haben wir wichtige Aufgaben zur Weiterentwicklung der Verwaltungsarbeit und damit der Planungsbeschleunigung, Standardisierung und Erhöhung der Anwendungssicherheit aufgenommen.

Parallel zur Aufnahme der fachlichen Tätigkeit war meine Abteilung in den vergangenen vier Jahren stark von einem dynamischen internen Aufbauprozess und den durch die Reform betriebenen externen Transformationsprozess geprägt. Infolge der größten Reform der Fernstraßenverwaltung mit neu gegründeten Organisationen, einer neuen Aufgabenstruktur, einem umfassenden Aufgabenübergang mit zum Teil sehr heterogenen Ausprägungen und dem gemessen hieran relativ kurzen Vorlauf zur Aufgabenwahrnehmung waren umfangreiche Abstimmungen zu Zuständigkeiten, Verfahren und Schnittstellen erforderlich und haben in Teilen auch nicht unwesentlicher Homogenisierungs- und Standardisierungsaufwände bedurft. Dies wirkte sich wesentlich auf den internen Aufbauprozess und die Definition der darzustellenden Prozesse aus.

Gleichzeitig wurde ein hochdynamischer Personalaufbau betrieben. Zum Jahreswechsel 2020/2021 verfügte meine Abteilung über fünf Kolleginnen und Kollegen. Dem standen zum Ende des ersten Quartals 2021 allein in einem meiner Referate bereits 1.000 anhängige Verfahren gegenüber. Der Personalaufbau wurde dabei nachhaltig beeinflusst durch den allgemeinen Fachkräftemangel und die über längere Phasen andauernden pandemiebedingten Beschränkungen. Auch weiterreichende externe Maß-

nahmen wie z. B. zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie zur beschleunigten Umsetzung bestimmter Vorhaben haben die Entwicklungen der Ablauforganisation in unserer Abteilung S durch notwendige – auch temporäre – Anpassungen von Abläufen, Prozessen und Standardisierungen beeinflusst. Die Verzögerungen im Personalaufbau bei gleichzeitigem Aufgabenhochlauf erforderten einen dynamischen Aufbau effizienter Prozesse, um diese an die jeweiligen Anforderungen und Fortschritte anzupassen. Veränderungsfreude, Pragmatismus sowie ein unbeirrbarer Fokus auf unsere Kernaufgaben und -ziele haben uns durch eine herausfordernde Aufbauzeit geführt.

Insgesamt waren die vergangenen vier Jahre neben den Anforderungen der Facharbeit damit stark vom weiteren Aufbau und sich im Umfeld ergebenden Veränderungen geprägt. Dennoch konnten in dieser Zeit sämtliche der übertragenen Aufgaben auf- und wahrgenommen werden. Dies war nur durch hochmotivierte und leistungsbereite Kolleginnen und Kollegen auf allen Ebenen der Abteilung möglich, die an ihre Leistungsgrenzen gegangen sind, sich auf die wiederkehrenden Änderungen eingelassen und diese darüber hinaus trotz der täglich hohen Anforderungen mitgestaltet haben. Unterstützend waren auch fortwährend Priorisierungen in der Aufgabenerledigung notwendig.

In den kommenden Jahren werden wir unsere bewährten Prozesse verstetigen und weiter optimieren. Hierzu haben wir bereits eine begleitende Evaluierung unserer Abläufe und Standards begonnen. Mit effizienten Prozessen und klaren Standards können wir für unsere Verfahrensbeteiligten noch verlässlicher werden und unsere Verfahren weiter beschleunigen. Daneben werden wir die begonnene Digitalisierung der Verfahren nach Kräften fortsetzen. Unser Ziel ist es, unsere digitalen Antragsmöglichkeiten weiter

auszubauen und zu vereinfachen, den Austausch zwischen den Beteiligten medienbruchfrei zu ermöglichen, Mehrfacheingaben auf ein Mindestmaß zu reduzieren und die Bearbeitung digital zu unterstützen. Im Gesamtumfeld der neuen Organisationsstruktur (BMV, FBA und Autobahn GmbH) müssen die Abstimmungen zur Aufgabenabgrenzung fortgeführt und zu Grundsätzen finalisiert werden, um eine effiziente Aufgabewahrnehmung der Gesamtaufgaben zu gewährleisten und Redundanzen zwischen den Aufgabenträgern zu vermeiden.

Mein Fazit zu den Entwicklungen der letzten vier Jahre innerhalb meiner Abteilung fällt positiv aus. Es ist uns trotz des kurzen Vorlaufs von der Gründung des FBA bis zu dessen fachlicher

Tätigkeitsaufnahme und fortgeführt in den letzten vier Jahren gelungen, unsere fachlichen Aufgaben zu übernehmen und mit einem gut qualifizierten sowie hochmotivierten Personal auszufüllen. Dies auch und trotz der agilen Umfeldbedingungen und Anforderungen, die unsere fachliche Tätigkeit und den Aufbau des neuen FBA begleitet haben. Wir haben dabei wichtige Grundlagen für eine Weiterentwicklung des Verwaltungshandels mit effizienten, transparenten Prozessen und die digitale Bearbeitung gelegt. Damit haben wir eine gute Ausgangsposition zur Umsetzung der übergeordneten Ziele der Verwaltungsvereinfachung, der Verfahrensbeschleunigung und der Digitalisierung geschaffen.

Torsten Riedel

Abb. 89 (Foto: A. Dollmeyer/FBA)



8.3 Abteilung B: Bau- und Verkehrstechnik

Das Jahr 2021 markiert den Anfang unserer Abteilung Bau- und Verkehrstechnik. Zu diesem Zeitpunkt bestand die Abteilung aus zwei Mitarbeitenden und einer Führungskraft. Die Struktur der Abteilung war in Grundzügen klar, musste allerdings mit der Untersetzung von Aufgaben und Stellenbeschreibungen gefüllt werden. Rückblickend ist festzustellen, dass die Abteilung B trotz dieser anfänglichen Herausforderungen in den letzten Jahren eine beeindruckend positive Entwicklung durchlaufen hat. Auf diesem soliden Fundament können wir heute aufbauen und uns weiter als Fachstelle entwickeln.

Bis Ende 2024 konnten trotz der angespannten Marktlage alle Führungspositionen und drei Viertel der Stellen in der Abteilung B erfolgreich besetzt werden. Mit knapp 60 Mitarbeitenden – vor allem Ingenieurinnen und Ingenieure – sind wir heute gut aufgestellt, um die vielfältigen Aufgaben zu bewältigen und unsere Fachkompetenz unter Beweis stellen zu können.

Der erreichte Personalstand ist nicht nur ein bedeutender Meilenstein für die Facharbeit. Er zeigt insbesondere das Interesse der Mitarbeitenden an hochqualifizierter Facharbeit. Diesen Stand in einem arbeitnehmerfreundlichen Fachkräftemarkt zu halten und weiter auszubauen, erfordert große Anstrengungen. Hier bedarf es zukünftig vor allem weiter fachlich attraktiver Themen und einer noch engeren Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit unseren Partnern. Verbesserungen sind immer möglich, daran gilt es weiterhin gemeinsam zu arbeiten.

In Abteilung B ist es in den Jahren 2021 bis 2024 erfolgreich gelungen, den Aufgabenbereich des technischen Straßenwesens fachlich zu konzentrieren und nahezu komplett abzubilden. Das

fachliche Know-how der Kolleginnen und Kollegen umfasst dabei das Wissen zu straßenbaulicher Innovation und Forschung, Informationstechnik für das Straßenwesen, Straßenbau, konstruktivem Ingenieurbau, Tunnelsicherheit, Verkehrstelematik bis hin zum Betriebsdienst. Diese Bündelung an Fachexpertise ermöglicht es uns – eng abgestimmt – fachlich weit ausgewogen und gezielt zusammen zu arbeiten. In der Abteilung B bündeln wir so umfangreiches Wissen von neuen straßenbaulichen Entwicklungen bis hin zur praxisnahen Erfahrung im Betriebsdienst.

Die Abgrenzung der Aufgaben zwischen BMV, BASt, der Autobahn GmbH des Bundes und dem FBA konnte in den zurückliegenden Jahren seit 2021 noch nicht vollständig abgeschlossen werden. Dadurch umfassen die Aufgaben der Abteilung B derzeit hauptsächlich Unterstützungsleistungen für das BMV. Eigene oder gesetzlich definierte Aufgaben gehören noch nicht zum Aufgabenportfolio.

Die Abgrenzung einzelner Aufgaben gestaltet sich manchmal komplex. Durch individuelle Abstimmungen kann es jedoch gelingen, gemeinsam Lösungen zu finden. Bis Ende 2024 konnten der Aufgabenumfang und damit der Arbeitsanfall noch nicht soweit geregelt werden, dass eine optimale Personalsteuerung möglich ist. Hieran gilt es weiter zu arbeiten und letzte Entscheidungen zu treffen. Die Mitarbeitenden der Abteilung B stehen bereit, zukünftig fachlich noch umfassender zu unterstützen. Ein großes Themenfeld ist dabei die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes.

Trotz der bestehenden Herausforderungen ist die Motivation unserer Kolleginnen und Kollegen



Abb. 90: Dirk Röder leitet die Abteilung Bau- und Verkehrstechnik (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

hoch. Das Engagement und die Fachkompetenz des Teams sind beeindruckend, sie bilden die Basis für zukünftige Erfolge. Ich bin zuversichtlich, dass die abgestimmte, gegenseitig ergänzende und wertschätzende Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten weiterhin wachsen und die konsequente Umsetzung der Empfehlungen aus den Evaluierungen der Jahre 2023 und 2024 in Zukunft zu weiteren Erfolgen führen wird.

Ich blicke insgesamt mit Optimismus auf die kommenden Jahre. Die Fortschritte und Erfolge, die wir seit 2021 bereits erzielt haben, sind eine solide Basis für die Zukunft. Ich bin stolz auf die Kolleginnen und Kollegen und auf das, was wir bereits gemeinsam erreicht haben. Zusammen werden wir weiterhin an einer effizienten und

zukunftsorientierten Abteilung B arbeiten, um die Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern.

Ein wichtiger Schwerpunkt in der Abteilung liegt dabei auf dem weiteren Ausbau und der Standardisierung der Digitalisierung für die Bundesfernstraßen. Wir werden unsere Prozesse digitaler gestalten, um noch effizienter und transparenter zu arbeiten. Zudem sehen wir großes Potenzial in der internationalen Zusammenarbeit, die wir weiter ausbauen möchten, um von Best Practices zu profitieren und unsere Expertise international zu stärken.

Im Bereich der Straßenerhaltung und Straßenbautechnik hoffen wir, noch stärker in die Pro-

zesse des BMV eingebunden zu werden. Eine intensivere Zusammenarbeit in diesem Bereich wird allen Beteiligten helfen, die Qualität und Nachhaltigkeit unserer Arbeit weiter zu verbessern und gemeinsam noch mehr und bessere Ergebnisse zu erreichen.

Im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus streben wir eine weitere Verstetigung der bereits heute guten Zusammenarbeit an. Wir haben das Know-how und die Stärke, Bauwerksentwürfe zentral für das BMV zu prüfen und damit die Quantität und Qualität gemeinsam weiter zu steigern. Zudem hoffen wir, dass das Anerkennungswesen für Prüfengeure auf Bundesebene bald starten kann. Dies trägt zur Sicherheit aller auf den Bundesfernstraßen bei.

Der Themenbereich Betriebsdienst bietet ein großes Potenzial, die Zusammenarbeit mit dem BMV weiter zu stärken. Effektivere Betriebsdienstansätze bieten die Chance, die Abläufe wei-

ter zu optimieren, die Schnittstellen zu verbessern und damit die Effizienz, die Servicequalität und auch die Dauerhaftigkeit der Straßeninfrastruktur für alle Nutzer zu steigern.

Trotz anstehender Veränderungen bleibt der Themenbereich Verkehrstelematik ein starker und wichtiger Zweig innerhalb unserer Abteilung. Wir werden die Entwicklungen in diesem Bereich weiter aktiv begleiten, um innovative wie praktikable Lösungen für den Verkehrsraum zu entwickeln.

Insgesamt bin ich zuversichtlich, dass wir mit unserem engagierten Team und einer klaren strategischen Ausrichtung die kommenden Jahre erfolgreich gestalten werden. Gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen werden wir unsere Abteilung Bau- und Verkehrstechnik weiterentwickeln und auf einem hohen Qualitätsniveau halten.

Dirk Röder

Abb. 91: Abteilung B v.l.n.r. Dr. Andreas Kochs, Dr. Jens Fleischhauer, Florian Grimmer, Dirk Röder, Thomas Mayer (Foto: A. Dollmeyer/FBA)



8.4 Abteilung Z: Zentralabteilung

Rückblick: Zeit des Aufbaustabs (2018–2020)

Am 1. Oktober 2018 wurde das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMV mit Hauptsitz in Leipzig errichtet. Für den Aufbau des FBA an allen vier Standorten bis zum 31. Dezember 2020 wurde ein Aufbaustab gebildet, der aus sechs Beschäftigten inklusive Leitung bestand. Diese sechs Beschäftigten standen vor der Aufgabe, zunächst zentrale Bereiche wie Personalgewinnung, Haushalt, Innerer Dienst, Organisation und IT, die Personalbetreuung der Beamtinnen und Beamten der Autobahn GmbH des Bundes und auch die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation nach innen und außen für das FBA aufzubauen und diese neue Behörde überall bekannt zu machen, insbesondere für potentielle Bewerbende. Kurz gesagt sollte sich aus dem Aufbaustab eine Zentralabteilung entwickeln, die die Grundlage für die Aufnahme der fachlichen, durch Gesetz bestimmten Aufgaben des FBA schaffte und wiederum die Fachabteilungen aufbaute.

Gefühlt war das ein Mammutvorhaben, bei dem jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin viele Aufgaben gleichzeitig bewältigen musste bzw. man sich wünschte, an mehreren Orten gleichzeitig zu sein. Rückblickend waren insbesondere die Jahre von der Errichtung des FBA 2018 bis zum Betriebsstart 2021 unglaublich intensiv, arbeitsreich, aber auch sehr motivierend und inspirierend. Auch wenn das BMV immer unterstützend und wegweisend an der Seite des FBA war: Keiner der ersten Beschäftigten des FBA hatte Erfahrungen mit dem Aufbau einer neuen Behörde. Dies wurde als Herausforderung und Chance begriffen, tatsächlich viele Prozesse und Verwaltungspraktiken neu zu denken und aus gemachten beruflichen Erfahrungen zu lernen

und diese an eine junge, moderne, digitale Behörde anzupassen.

Für viele der heute ganz selbstverständlich erscheinenden und genutzten Dinge wurden in dieser Zeit die Grundlagen geschaffen. Nur beispielhaft sei genannt: Die Anmietung und moderne, den Bedürfnissen einer digitalen Behörde angepassten Ausstattung der Liegenschaften an den vier Standorten des FBA in Leipzig, Bonn, Gießen und Hannover, die Erstausrüstung aller Arbeitsplätze mit IT-Hardware und Mobiltelefonen sowie die Vorbereitung der Einführung der E-Akte, die Verständigung auf ein erstes Leitbild für das FBA und die Schaffung erster organisatorischer Regelungen, wie der Dienstvereinbarung Arbeitszeit und der Dienstvereinbarung Mobiles Arbeiten unter breiter Beteiligung aller Beschäftigten. Aber auch Ideen aus dem Bereich Presse und Kommunikation wie zum Beispiel das Lunch-Roulette und der Newsletter „FBA intern“ sorgen bis heute für Information und Vernetzung unter den FBA-Beschäftigten. Nicht zuletzt auch der unter Hochdruck betriebene Personalaufbau trug dazu bei, dass das FBA am 1. Januar 2021 seinen Betrieb aufnehmen konnte. Das Aufbauteam des FBA wuchs bis Ende 2020 auf 45 Beschäftigte an, die in der Interimsliegenschaft Lange Straße 40 in Leipzig untergebracht waren. Hier entwickelte sich eine intensive, enge Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Beschäftigten. Es entstanden ein fruchtbarer, fachlicher Austausch und Freundschaften, die eine gute Basis für den weiteren Aufbau des FBA bildeten.

Die Entwicklung des FBA (2021–2024)

Die Jahre 2021 bis 2024 waren für die Zentralabteilung eine Zeit des Aufbaus, des Wachstums und der Konsolidierung. In dieser Phase ge-



Abb. 92: Birgit Schenderlein leitete bis 2020 den Aufbaustab des FBA, danach übernahm sie die Leitung der Zentralabteilung (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

lang es, das Fernstraßen-Bundesamt nicht nur organisatorisch zu stabilisieren, sondern auch die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Fachabteilungen ihre gesetzlichen Aufgaben wirkungsvoll wahrnehmen können.

Von Beginn an stand der Personalaufbau im Mittelpunkt. Besonders die Abteilung Planfeststellung, deren Arbeitsfähigkeit zum 1. Januar 2021 von höchster Priorität war, musste zügig gestärkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, entwickelte die Zentralabteilung ein innovatives, vollständig digitales Auswahlverfahren, das später sogar mit einem Preis ausgezeichnet wurde. Dieses Verfahren, ergänzt durch einen strukturierten und modernen Onboarding-Prozess, trug wesentlich zum erfolgreichen und signifikanten Personalaufwuchs in den ersten Jahren des FBA bei.

Doch der Aufbau des FBA war mehr als ein technokratischer Prozess. Er war geprägt von Menschen, die ihre neue Aufgabe mit Engagement und Mut annahmen. Dies spiegelt sich auch in den vielen persönlichen Ereignissen der Belegschaft wieder: 62 Geburten und 16 Eheschließungen dokumentieren, dass das FBA in dieser Phase nicht nur eine neue Behörde, sondern auch ein Lebensumfeld für viele Familien wurde.

Zugleich stellten die Jahre 2021–2024 hohe Anforderungen an Flexibilität und Durchhaltevermögen. Die Corona-Pandemie verlangte mit der kurzfristig angeordneten mobilen Arbeit neue Lösungen, die von heute auf morgen umgesetzt werden mussten. Hier bewährte sich die Zentralabteilung als Rückgrat der Behörde: Sie schuf die technischen, organisatorischen und rechtlichen

Rahmenbedingungen, die den Beschäftigten eine sichere und verlässliche Arbeitsweise ermöglichen – unabhängig vom Arbeitsort.

Insgesamt ist es gelungen, die Zentralabteilung Schritt für Schritt zu einem verlässlichen administrativen und technisch-organisatorischen Fundament des Fernstraßen-Bundesamtes auszubauen. Mit der Bereitstellung personeller, sachlicher und finanzieller Ressourcen trug sie entscheidend dazu bei, die Arbeitsfähigkeit aller vier Standorte des FBA sicherzustellen.

Ausblick

Auch in Zukunft wird es die Hauptaufgabe der Zentralabteilung sein, als Dienstleisterin im besten Sinne für das gesamte FBA zu wirken. Im Mittelpunkt steht dabei der Servicegedanke: Information, Beratung, Unterstützung sowie die Schaffung und Weiterentwicklung grundlegender Regelungen und Standards.

Die kommenden Jahre werden geprägt sein von:

- dem Abschluss des Personalaufbaus,
- der weiteren Digitalisierung von Fach- und Verwaltungsprozessen,

- der engen Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH des Bundes bei der Betreuung der Beamtinnen und Beamten,
- der Beratung und Unterstützung der Fachabteilungen in grundsätzlichen juristischen Fragen.

Darüber hinaus gilt es, das FBA vorausschauend für die Herausforderungen von morgen aufzustellen. Themen wie Digitalisierung, der Einsatz von künstlicher Intelligenz, die Ermittlung von Stellen- und Personalbedarf, Aufgabenkritik und Haushaltskonsolidierung werden zentrale Aufgaben sein.

Die Referate der Zentralabteilung sind dabei mehr als nur Verwaltungseinheiten: Sie sind Gestalter und Begleiter. Ihre Aufgabe ist es, Strukturen zu schaffen, Standards zu entwickeln, Impulse zu geben und die Arbeitsfähigkeit der Fachabteilungen jederzeit sicherzustellen.

So bleibt die Zentralabteilung auch in Zukunft das verlässliche Herzstück des Fernstraßen-Bundesamtes – dienend, gestaltend und stets verlässlicher Partner für die gemeinsame Aufgabe.

Birgit Schenderlein



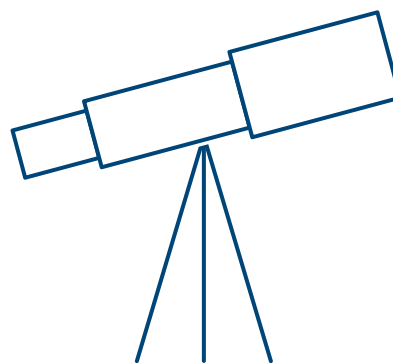
Abb. 93, 94 und 95
(Fotos: A. Dollmeyer/FBA)

8.5 *Schlusswort und Ausblick*

Ich bedanke mich herzlich bei allen Autorinnen und Autoren für die aufschlussreichen und interessanten Einblicke, die sie der Leserschaft ermöglicht haben. Auch für uns Führungskräfte war die Entstehung dieses besonderen Berichts über den Zeitraum unserer ersten Jahre Motivation und Inspiration. Denn was heute und morgen kommt, kann bereits auf ein beachtliches Fundament aufbauen.

Wir werden weiter alle Kraft daransetzen, die Ziele der Bundesfernstraßenreform umzusetzen. Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, Deutschlands Autobahnnetz bedarfsgerecht und sicher zu erhalten, zu erneuern und auszubauen. Wir sorgen dafür, in vielen Schnittstellen zwischen Landes- und Bundesverwaltung wirksam zu koordinieren und sowohl in der Planfeststellung als auch im Straßen- und Straßenverkehrsrecht bundesweit einheitlich und nachvollziehbar zu handeln.

Die Digitalisierung ist dabei keine Begleitmusik, sie spielt – um im Bild zu bleiben – die erste Geige. Von den Angeboten des Onlinezugangsgesetzes über den verwaltungsübergreifenden Datenaustausch und die interne Vorgangsbearbeitung bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit werden wir die vorhandenen Möglichkeiten von Digitalisierung und künstlicher Intelligenz nutzen und uns daran ausprobieren, um die Einsatzmöglichkeiten nach Kräften auszuweiten. Die Spannungsfelder sind dabei nicht zu übersehen: Selbstverständlich dürfen die Sicherheit unserer IT-Infrastruktur, die Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung und viele Einzelnormen wie etwa das Vergaberecht nicht missachtet werden. Aber sie dürfen ebenso wenig die Verwaltung zu Passivität legitimieren. Wir müssen Lösungen finden statt Probleme zu suchen. Mit der



ITKo leistet das Fernstraßen-Bundesamt einen wesentlichen Beitrag zur Herstellung bundesweit einheitlicher Fachinformationssysteme im deutschen Straßenbau. Mit dem ersten Common Data Environment des Bundes, dem BIM-CDE, haben wir den Grundstein für eine echte Vernetzung der zahlreichen an Planung und Bau beteiligten Akteure gelegt. Und mit den neu entstandenen Antrags- und Beteiligungsportalen sind bereits voll nutzbare digitale Alternativen zur klassischen Behördenkorrespondenz entstanden. Diese positive Zwischenbilanz darf freilich nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir zu technischem Fortschritt und globalen Trends noch kräftig aufschließen müssen. Dabei dürfen wir einerseits die Kräfte von Forschung und Wirtschaft nicht bremsen, andererseits aber auch die bereits mit eigenen Ansätzen in Vorleistung gegangenen Länderstraßenbauverwaltungen nicht überfordern. Ich möchte das Fernstraßen-Bundesamt in diesem Spannungsfeld weiter als „Geburtshelfer“, als Moderator und Lösungsfinder stärken.

In der Planfeststellung haben wir bereits beweisen können, dass wir bundesweit einheitliche Standards setzen und anwenden können, ohne

jedoch die Individualität in jedem Einzelfall zu übersehen. Auch wenn wir zu diesem Zeitpunkt bereits weit mehr Planfeststellungsverfahren absolviert haben wollten, so konnten wir auch abseits der formellen Verfahren doch zahlreiche Vorhaben pragmatisch mit unserem Know-how unterstützen oder für ihre Umsetzung die rechtlichen Voraussetzungen schaffen. Schnell und lokal, umsichtig und ergebnisorientiert. Ich bin zuversichtlich, auch in der Planfeststellung die steigenden Vorhabenzahlen durch den erwarteten Planungshochlauf der Autobahn GmbH des Bundes auf diese Weise bewältigen zu können.

Auch im Bereich des Straßenrechts hat das Fernstraßen-Bundesamt seine Expertise und Handlungsfähigkeit bereits an vielen Stellen bewiesen. Wir haben Standards definiert und die Rechtsvorschriften zu bundesweit einheitlicher Anwendung geführt, politische Weichenstellungen rechtlich zu untersetzen und pragmatisch anzuwenden geholfen und auch abseits der Autobahn in der Planung und Verwaltung des Bundesstraßennetzes unsere Aufgaben zuverlässig und inzwischen auch routiniert erledigt. Auch hier sind Augenmaß und Zielorientierung die wesentlichen Erfolgsfaktoren. Einige Prioritäten und Abläufe mussten verändert werden, etwa zur Umsetzung von Infrastrukturbeschleunigungsmaßnahmen oder des Erneuerbare-Energien-Pakets. Verkehrssicherheit und Netzverfügbarkeit müssen auch weiterhin maßgeblich sein für die Entscheidungen über Bauvorhaben im Nahbereich von Bundesfernstraßen. Trotz verkürzter Bearbeitungsfristen und entfallener Zustimmungserfordernisse bringt sich das Fernstraßen-Bundesamt in den Verfahren und Anhörungen ein. Ich bin stolz sagen zu können, dass wir hier konsequent dem Grundsatz von Risikomanagement statt Risikoausschluss als Behörde folgen. Und das werden wir auch zukünftig so handhaben, kompromissbereit und lösungsorientiert.

Wesentlicher Auftrag aus der Bundesfernstraßenreform war die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes. Alle Abteilungen unserer Behörde, vom Anbaurecht bis zur Baustellensicherheit, von der Anschlussstellenbezeichnung bis zur Netzplanung, von der Personalverwaltung der Autobahn-Beamten bis zur Tunnelprüfung – unsere Arbeitsebenen stemmen ihre Aufgaben tagtäglich in allen Regionen Deutschlands zusammen. Auch die 2023 erfolgte Evaluierung der Organisation und Schnittstellen des Fernstraßen-Bundesamtes attestiert uns funktionsfähige Strukturen und Verfahren. Für die Zukunft erhoffe ich mir hier eine weitere Vernetzung auf allen Ebenen zwischen Autobahn GmbH des Bundes und unserer Rechts- und Fachaufsicht, um eine vertrauensvolle und offene Kommunikation sicherzustellen. Denn am Ende eint uns die gemeinsame Aufgabe: Wir arbeiten für sichere und leistungsfähige Autobahnen in ganz Deutschland.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Doris Drescher



Abb. 96: Treppe v.l.n.r. Thomas Mayer, Birgit Schenderlein, Mathias Stahl, Dr. Andreas Kochs, Steffen Liney, Frank Paulat, Michael Lentzen (*2025), Marco Nitschke, Dr. Lars-Henning Fischer | vorn v.l.n.r. Kristina Seidel, Florian Grimmer, Jana Monse, Dr. Jens Fleischhauer, Doris Drescher, Stefan Hagenberg, Susanne Binder, Dirk Röder, Anne Nikodem, Torsten Riedel, Isabel Pfeiffer, Petra Textor (Foto: A. Dollmeyer/FBA)

Abkürzungsverzeichnis

HVA StB	Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Leistungen im Straßen- und Brückenbau
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
ITKo	Koordinierung der Bund/Länder Fachinformationssysteme im Straßenwesen
ITKo-KompKat	Bundeseinheitliches Kompensationskataster für landschaftspflegerische Maßnahmen für die Straßenbauverwaltung
ITZ Bund	Informationstechnikzentrum des Bundes
KI	Künstliche Intelligenz
KI-VO	Vorschriften für künstliche Intelligenz
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LBP	landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
LOIN	Level of Information Need
MAQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen
NRW	Nordrhein-Westfalen
OKSTRA	Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen
ÖPP	öffentlich-private Partnerschaft
OZG	Onlinezugangsgesetz
OZGÄndG	OZG-Änderungsgesetz
PIARC	Permanent International Association of Road Congresses (Welt-Straßenverband)
PRORA	Project Finance Controlling System on Oracle Database
R BKS	Richtlinien für die projektunabhängige Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau

R FFH VP	Richtlinien für die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Straßenbau
R LBP	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
R UVP	Richtlinien Umweltverträglichkeitsprüfung
RABT	Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAP-Stra	Richtlinien für die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau
RBAP	Richtlinien zur Betriebsplanung auf Bundesautobahnen
RBKS	Richtlinien für die projektübergreifende Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau
RE	Richtlinien für den Entwurf
REB	Regelungen für die elektronische Bauabrechnung
RE-ING	Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten
RSA 21	Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
TEN	Transeuropäische Verkehrsnetze
TP	Teilprojekt
UAG	Unterarbeitsgruppe
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAS	Verkehrsanlagesystem
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung

Impressum

Herausgeber

Fernstraßen-Bundesamt (FBA)
Friedrich-Ebert-Str. 72–78
04109 Leipzig

Stand

Oktober 2025

Gestaltung / Druck

Bundesministerium für Verkehr (BMV)
Druckvorstufe / Hausdruckerei

Bildnachweis

Titel: A. Dollmeyer/FBA

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.