

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Sven-Christian Kindler, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Situation der Infrastrukturplanung in Deutschland

Allein im Jahr 2020 wurden vier unterschiedliche Gesetze zur Beschleunigung und Verbesserung von Planungsverfahren erlassen (vgl. Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich 3. März 2020, Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz 22. März 2020, Planungssicherstellungsgesetz 20. Mai 2020, Investitionsbeschleunigungsgesetz 5. November 2020). Diese greifen inhaltlich Aspekte des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich von 2018 auf, erfassen weitere Bereiche und sind, nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller, doch in einem Punkt allesamt sehr ähnlich: Keines von ihnen wurde bislang auf seine Wirksamkeit hin evaluiert. Erst kürzlich wieder übergang die Bundesregierung die Aufforderung des Bundesrates in dessen Stellungnahme zum Investitionsbeschleunigungsgesetz die Wirkung der Maßnahmen des Planungssicherstellungsgesetzes zu evaluieren (vgl. Bundestagsdrucksache 19/22778).

Entsprechend liegt dem Parlament und der Öffentlichkeit weder eine aktuelle Bestandserhebung über die Dauer von Bundesverkehrsprojekten noch eine Übersicht über die angewandten Maßnahmen zur Beschleunigung und ihre Wirksamkeit vor.

Doch nur auf einer guten Datenbasis und mit verifizierten Anwendungserfolgen von Maßnahmen kann nach Ansicht der Antragsteller die Planung von Infrastrukturverfahren maßgeblich und wirkungsvoll beschleunigt und verbessert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lange dauerten zwischen 2009 und 2020 die Planung und Umsetzung von Projekten insgesamt (bitte in 25-Prozent-Quantilen angeben) und jeweils aufgeschlüsselt nach Verfahrensabschnitten (Planung ab Planungsbeginn beziehungsweise der Einleitung des Raumordnungsverfahrens, Planfeststellungsverfahren, Gerichtsverfahren, Baubeginn bis zur Inbetriebnahme), bei
 - a) Bundesschienenprojekten über 30 km Länge,
 - b) Bundesfernstraßenprojekten über 20 km Länge,
 - c) Fahrradwegprojekten in Bundeszuständigkeit?

2. Welche Zeitdauer muss hinzugerechnet werden, wenn man den Planungsbeginn (ab Leistungsphase eins „Grundlagenermittlung“) hinzurechnet, bei
 - a) Bundesschienenprojekten über 30 km,
 - b) Bundesfernstraßenprojekten über 20 km,
 - c) Fahrradwegprojekten in Bundeszuständigkeit?
3. Wie viele und welche Bundesschienen- und Bundesfernstraßenprojekte befinden sich jeweils derzeit in Planung (bitte jeweiligen Planungsstand angeben)?
4. Bei wie vielen Bundesschienen- und Fernstraßenvorhaben wurden seit 2009 Plangenehmigungs- anstelle von Planfeststellungsverfahren eingesetzt, und wie groß ist damit deren Anteil an allen Planverfahren?
5. Welche Methoden besseren Planungsmanagements sind bei Schienen- und Straßenprojekten des Bundes aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) besonders für Planungsbeschleunigung geeignet, und wie intensiv werden sie in der Praxis genutzt?
 - a) Setzen die Verwaltungen für die Einholung von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange regelmäßig „Sternverfahren“ ein, und wie bewertet die Bundesregierung das?
 - b) Welche Fristen werden nach Kenntnis der Bundesregierung für diese Stellungnahmen gesetzt, und welche Beschleunigungseffekte bieten solche Fristsetzungen?
 - c) Laden die Verwaltungen Träger öffentlicher Belange zu einer gemeinsamen Besprechung ein, und wie bewertet die Bundesregierung das?
 - d) Bei wie vielen Projekten wird die Möglichkeit, Projektmanager einzusetzen, bereits intensiv genutzt, und mit welchen Erfolgen (Beispiele)?
 - e) Bei wie vielen Projekten wird ein Beteiligungsforum genutzt, und bei wie vielen eine Mediation durchgeführt?
6. Werden finanzielle Anreize, um kürzere Bauzeiten für Bauträger unter Beachtung der rechtlichen Standards zu erreichen, bei der Mehrheit der Projekte genutzt, und in welchem finanziellen Rahmen bewegen sich diese Anreize (bitte in 25-Prozent-Quantilen angeben)?
7. Welche der zehn Empfehlungen aus dem Endbericht „Bau von Großprojekten: Komplexität beherrschen – kostengerecht, termintreu und effizient“ (Berlin 2015) der vom BMVI begleiteten Reformkommission wurden bereits umgesetzt, und welche nicht (bitte je Empfehlung jeweils Umsetzungsstand, beschlossene und/oder aktuell im Abstimmungsverfahren befindliche relevante Verordnungen und/oder Gesetze sowie etwaige beispielhaften Projekte auflisten)?
8. Welche Beschleunigungseffekte werden von der neuen Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die Planfeststellung bundesweiter Schienenvorhaben erwartet oder sind schon eingetreten (bitte konkreter Projekte und konkreter Zeitersparnisse angeben)?
9. Wie wirkt sich die neue Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes auf Projekte nichtbundeseigener Eisenbahnen oder Projekte in Verbindung mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen aus?

10. Wieviel Personal ist beim EBA bis 2030 notwendig, um eine ausreichende Planungskapazität sowohl für die bisher geplanten Projekte als auch für zusätzliche Projekte im Zuge der Umsetzung des Ziels der Bundesregierung Verkehr auf die Schiene zu verlagern bereitzustellen?
 - a) Wie viel Personal ist derzeit beim EBA angestellt, wie sehen die konkreten Personalplanungen bis 2030 aus, und welche Bilanz zeigt die aktuell laufende Personalakquise?
 - b) Wie hat sich der Personalbestand in den Auftragsverwaltungen für die Planung von Bundesfernstraßen von 2003 bis 2020 in Deutschland entwickelt?
 - c) Welche Rolle spielt dabei, dass die Auftragsverwaltungen der Länder für die Planung von Bundesfernstraßen seit Jahrzehnten pauschal 3 Prozent der Baukosten erstattet bekommen?
 - d) Welchen Anteil der Gesamtprojektkosten machten die Planungskosten für Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 aus, und wie hoch waren diese jeweils in absoluten Beträgen?
 - e) Welcher Personalbestand ist bis 2030 im Fernstraßen-Bundesamt (FBA) in welchen Schritten geplant?
 - f) Welcher Personalbestand ist bis 2030 im Fernstraßen-Bundesamt (FBA) in welchen Schritten für die Planung und Überwachung von Bundesautobahnen geplant?
 - g) Wie viel dieses Personalbestandes wurde von den entsprechenden Länderbehörden direkt übernommen (bitte nach Bundesländern angeben)?
11. Werden Daten früherer Verfahren sowie Anleitungen und Leitfäden für die Umsetzung des Umweltrechts in Deutschland derzeit auf digitalen Plattformen gesammelt und den zuständigen Verwaltungen zur Verfügung gestellt, und wenn ja, welche Plattformen sind das?
12. Will das BMVI die 2017 eingerichteten UVP-Portale des Bundes und der Länder ergänzen und Zulassungsentscheidungen archivieren, um es als gemeinsames „UVP-Gedächtnis“ zu nutzen und um die Expertise der Umweltverbände, ihr Wissen und ihre Datenbestände zur Verfügung stellen zu können, und wenn nein, warum nicht?
13. Welche der folgenden Ansätze, um das Umweltrecht besser handhabbar zu machen sowie bessere und rechtssichere Planungsverfahren zu erreichen, werden vom BMVI angestrebt oder bereits praktiziert:
 - a) kooperative Zusammenarbeit mit anerkannten Umweltverbänden auf digitalen Plattformen,
 - b) aktuelle Anwendungsleitfäden zum Umweltrecht,
 - c) Veröffentlichung von Empfehlungen zu den ökologischen Erhebungs- und Bewertungsverfahren?
14. Wie viele Bundesschienen- und Fernstraßenvorhaben zwischen 2009 und 2020 mussten vor Gericht verhandelt werden (bitte absolute sowie relative Zahlen angeben)?
 - a) Wie viele Monate beanspruchte die gerichtliche Befassung jeweils (bitte in 25-Prozent-Quantilen angeben)?
 - b) Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Dauer der Gerichtsverfahren sowie der Verzögerung der Planungen einerseits und der personellen Ausstattung der zuständigen Gerichte andererseits?

- c) Plant die Bundesregierung, die personelle Situation der Gerichte zu verbessern, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
- d) Wie haben sich die Haushaltsmittel im Zeitraum von 2009 bis 2019 (zehn Jahre) für Personal am Bundesverwaltungsgericht entwickelt (bitte nach einzelnen Personalgruppen aufschlüsseln), und wie viel Mittel sind davon tatsächlich abgeflossen?
15. Liegen bereits Klagen gegen das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vor (bitte näher ausführen), und wenn nein, sind der Bundesregierung bereits Klageankündigungen bekannt?
16. Werden bei der Strategischen Umweltprüfung (SUP) von Verkehrsinvestitionen und Verkehrsprojekten kooperative Verfahren wie Workshops oder dialogische Formate genutzt?
17. Teilt die Bundesregierung die Rechtsauffassung der EU-Kommission (vgl. Reaktion der Europäischen Kommission auf die „Beschwerde des BUND e. V. vom 26. August 2016 gegen die Bundesrepublik Deutschland“ vom 5. August 2019, ENV.E3/CT/ad/CHAP(2016)2839), dass die Bedarfsgesetze und nicht der rechtlich unverbindliche Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 einer SUP unterzogen werden müssen?
- Wenn ja, warum?
- Wenn nein, warum nicht?
18. Wird die Bundesregierung entsprechend bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 2021/22 beim Fernstraßenausbaugesetz sowie beim Schienenwegeausbaugesetz eine SUP nachholen?
- Wenn ja, in welchem Umfang?
- Wenn nein, warum nicht?
19. Welche Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung durch frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sollen künftig nach Auffassung der Bundesregierung im Fernstraßenbau (Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Auftragsverwaltung der Länder), des Schienenausbaus sowie des Baus von Fahrradwegen in Bundeszuständigkeit künftig genutzt werden, und wie plant sie, diese verbindlich zu implementieren?
- a) Welche kooperativen bzw. dialogischen Bausteine des „Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung“ des BMVI wurden seit 2015 genutzt (bitte differenziert nach Schienen- und Straßenprojekten angeben)?
- b) Findet die Öffentlichkeitsbeteiligung im Raumordnungsverfahren seit 2018 bisher nur im Rahmen der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme statt oder werden auch Konsultations- und Erörterungstermine angeboten (bitte differenziert nach Schienen- und Straßenprojekten angeben), und wenn ja, wie oft?
- c) Wie häufig, gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte, wurden informelle Verfahren im Rahmen von Raumordnungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?
- d) Wie häufig, gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte, wurden seit 2013 informelle Verfahren als frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?

- e) Wie häufig, gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte, wurden informelle Verfahren im Rahmen von Planfeststellungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?
- f) Wie häufig, gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte, wurden Mediationsverfahren im Rahmen von Planfeststellungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?
20. Welche Beschleunigungsmöglichkeiten für die Planung des bundesweiten Baus von Fahrradparkhäusern (etwa an allen Fernbahnhöfen) sieht die Bundesregierung, und welche Planungsbeschleunigungsmöglichkeiten ergeben sich, wenn die DB AG die Planungen zentral übernimmt?
21. Welche konkreten Beschleunigungseffekte erwartet das BMVI von der im Investitionsbeschleunigungsgesetz beschlossenen Entbindung von der UVP-Pflicht beziehungsweise von der Ermöglichung vereinfachter standortbezogener UVP-Prüfungen?
22. Ist das BMVI bereit, eine empirische Studie auf Bundesebene beispielsweise analog zur o. g. Studie von Prof. Jan Ziekow u. a. „Dauer von Zulassungsverfahren“ aus dem Jahre 2005 über die Ursachen langer Planungs-dauern und den Wirkungen bisheriger oder anderer, möglicherweise wirksamerer, Beschleunigungsmaßnahmen auf Projekte in Baden-Württemberg in Auftrag zu geben?
- Falls ja, wann ist das geplant?
- Falls nein, warum erachtet es die Bundesregierung für nicht notwendig die Wirkung von ihr vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren?
23. Welche weiteren Gesetze zur Planungsbeschleunigung plant die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode, beziehungsweise an welchen Stellen sieht die Bundesregierung noch Verbesserungsbedarf bei den bereits bestehenden Planungsbeschleunigungsgesetzen?

Berlin, den 15. Dezember 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

