

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Maßnahmen zur Planung und Beschleunigung bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch die Bundesregierung**

Eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist nach Auffassung der Fragesteller ein absolutes Muss für die Mobilitäts- und Exportnation Deutschland. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist nach Ansicht der Fragesteller ein gut funktionierendes und ausgebautenes Verkehrsnetz. Es geht um die soziale Sicherheit und die Teilnahme der Menschen in unserem Land. Für die heimische Wirtschaft ist sie die Grundlage für eine hohe Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrswege schafft nach Ansicht der Fragesteller wirtschaftliche Dynamik, trägt zur Stärkung der Standortattraktivität bei und sichert eine gute Vernetzung der Menschen untereinander – in Stadt und Land.

Eine große Herausforderung bei der Instandsetzung und Ertüchtigung der Infrastruktur sind die nach Ansicht der Fragesteller langwierigen Verfahren bei der Planung und Genehmigung der Projekte und die Dauer für die Vorbereitung, Ausschreibung und Vergabe der Planungs- und Bauleistungen. Die Komplexität und Dauer dieser Prozesse führen nach Ansicht der Fragesteller zu erheblichen Behinderungen, Verzögerungen und Kostensteigerungen.

Die nach Meinung der Fragesteller unzureichende Instandhaltung und Ertüchtigung der Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, der Energieversorgung und anderer Bereiche der Daseinsvorsorge wirkt sich nach Auffassung der Fragesteller zunehmend nachteilig auf die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Anlagen und damit negativ auf die Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit aus.

Zum Abbau des aus Sicht der Fragesteller bestehenden Nachholbedarfs und zur dauerhaften Gewährleistung der Funktion der Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge sind nach Ansicht der Fragesteller eine grundlegende Vereinfachung und Optimierung der Prozesse und eine massive Beschleunigung der Rechtsverfahren dringend notwendig. Die Vorschriften für die Planung und Genehmigung sowie für die Ausschreibung und Vergabe der Planungs- und Bauleistungen sind nach der in Gesprächen mit den Fragestellern geäußerten Ansicht einer Vielzahl sowohl von Experten und Praktikern überfrachtet und nur noch schwer und mit enormem Aufwand praktikabel. Das ist nach Einschätzung der Fragesteller eine der wesentlichen Ursachen dafür, dass es zu wenige fertige Planungen für die Sanierung und Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur gibt.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Dezember 2022 ein Papier über einen „Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ (vgl. u. a. [www.fdp.de/stillstand-ist-keine-option](http://www.fdp.de/stillstand-ist-keine-option)) vorgelegt, mit dem die Sanierung, der Erhalt und der Ausbau

der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland weiter beschleunigt werden sollen (vgl. [www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/bmdv-planungsbeschleunigung-auch-fuer-strassenprojekte-3291062](http://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/bmdv-planungsbeschleunigung-auch-fuer-strassenprojekte-3291062) und [www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/planungsbeschleunigung-was-das-bmdv-plaut.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/planungsbeschleunigung-was-das-bmdv-plaut.html)). Systematisch zugrunde liegen die im letzten Jahr vom Deutschen Bundestag auf den Weg gebrachten Gesetze zum beschleunigten Bau von Windkraftanlagen und LNG-Terminals (LNG = Flüssigerdgas). Nach Bekanntwerden des Papieres des BMDV kam es nach Meinung der Fragesteller zu widersprüchlichen Aussagen der Koalitionspartner SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Auch der am 26. Januar 2023 einberufene Koalitionsausschuss von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP brachte keine Einigung (vgl. u. a. [www.rnd.de/politik/strassenbau-und-klimaschutz-koalitionsausschuss-ohne-einigung-zu-ende-gegangen-D7T2HNZBXQP3F3EDTUQ5LWWYEA.html](http://www.rnd.de/politik/strassenbau-und-klimaschutz-koalitionsausschuss-ohne-einigung-zu-ende-gegangen-D7T2HNZBXQP3F3EDTUQ5LWWYEA.html)).

Die Fragesteller interessiert, wie die Bundesregierung den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sicherstellen wird und welche Maßnahmen zur Beschleunigung der Infrastrukturprojekte, auch vor dem Hintergrund der benannten Ziele im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“, S. 10), auf den Weg gebracht werden sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lange dauert nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell durchschnittlich die Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland (bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren)?
2. Wie viel Zeit beanspruchen nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland im Durchschnitt
  - a) die Planung bis zur Erstellung der Genehmigungsunterlagen bzw. Planfeststellungsunterlagen (bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren),
  - b) das Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren vom Zeitpunkt der Antragstellung bis zur bestandskräftigen Genehmigung (bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren)?
3. Wie viele genehmigte Verkehrsinfrastrukturprojekte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren gerichtlich angefochten, und wie lange war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Verfahrensdauer (bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren)?
4. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren bei den vorgenannten Verfahrensschritten (Planung, Genehmigung und Gerichtsverfahren) Veränderungen hinsichtlich der Dauer gegeben (bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren)?
5. Wenn die Frage 4 bejaht wurde, worauf sind Veränderungen (Verlängerung oder Verkürzung) nach Ansicht der Bundesregierung zurückzuführen?
6. Welchen Einfluss auf die Länge der Verfahren hat nach Ansicht der Bundesregierung die europäische Gesetzgebung, und welchen die nationale Gesetzgebung?
7. Durch welche Maßnahmen und Instrumente will die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode eine Halbierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren erreichen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“, S. 10)?

8. Hält die Bundesregierung eine Verfahrensverkürzung um ein Drittel für realistisch, und wenn ja, worauf stützt sie diese Erwartung?
9. Welche Beschleunigungseffekte verspricht sich die Bundesregierung durch den Einsatz von Building Information Modelling (BIM)?
10. Wie ist der aktuelle Stand der Einführung von BIM bei der
  - a) Deutsche Bahn AG,
  - b) Autobahn GmbH,
  - c) Wasserstraßenverwaltung?
11. Stellen der Erhalt, der Ausbau und der Neubau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für die Bundesregierung ein „überragendes öffentliches Interesse“ dar (bitte differenziert nach Erhalt, Ausbau und Neubau darstellen und jeweils begründen; dabei bitte nach Schiene, Straße und Wasserstraße differenzieren)?
12. Plant die Bundesregierung die Feststellung eines „überragenden öffentlichen Interesses“ für die Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, und wenn nein, warum nicht?
13. Plant die Bundesregierung die Feststellung eines „überragenden öffentlichen Interesses“ für Maßnahmen der „Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung“, und wenn nein, warum nicht?
14. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend dem Verfahren nach § 8a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Erteilung vorläufiger Genehmigungen auch für Verkehrsinfrastrukturprojekte des „überragenden öffentlichen Interesses“ einzuführen bzw. die bestehenden Möglichkeiten der „Vorläufigen Anordnung“ von vorbereitenden oder Teilmaßnahmen (z. B. § 14 Absatz 2 des Wasserstraßengesetzes) zu erleichtern oder zu erweitern, und wenn nein, warum nicht?
15. Welchen Nutzen für die öffentliche Sicherheit haben nach Ansicht der Bundesregierung der Erhalt, der Ausbau und der Neubau der Straßeninfrastruktur in Deutschland (bitte differenziert nach Erhalt, Ausbau und Neubau darstellen und jeweils begründen)?
16. Welche zwischen den zuständigen Ressorts abgestimmte Position vertritt die Bundesregierung in Bezug auf die Planungs-, Genehmigungs- und Baubeschleunigung von Bundesfernstraßen?
17. Welche zwischen den zuständigen Ressorts abgestimmte Position vertritt die Bundesregierung in Bezug auf die Planungs-, Genehmigungs- und Baubeschleunigung bei der Sanierung von Brücken?
18. Welche zwischen den zuständigen Ressorts abgestimmte Position vertritt die Bundesregierung in Bezug auf die Planungs-, Genehmigungs- und Baubeschleunigung bei der Sanierung von Tunneln?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass das LNG-Beschleunigungsgesetz eine Blaupause für die allgemeine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren darstellt, inklusive der Anpassung des Vergaberechts, bei der auch die Planungs- und Bauindustrie in der Projektplanung stärker eingebunden wird, um Planungsfehler zu vermeiden, Schnittstellen zu reduzieren und Geschwindigkeit aufzunehmen?

20. Wie ist der Satz „Beschleunigen kann man nicht parallel alles“ von Andreas Kübler, Sprecher des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), im Rahmen der Regierungspressekonferenz vom 7. Dezember 2022 zu verstehen, und welche Auswirkungen hat diese Auffassung des BMUV auf die Beschleunigung der Umsetzung der Straßeninfrastrukturprojekte in Deutschland aus Sicht des BMDV und aus Sicht der Bundesregierung?
21. Gilt die Aussage im Koalitionsvertrag, dass es das Ziel der Koalition der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sei, „die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren“ auch für die Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur (Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“, S. 10)?
  - a) Wenn ja, wie wird dieses Ziel nach Ansicht der Bundesregierung erreicht?
  - b) Wenn nein, mit welcher Begründung wird die Straßeninfrastruktur von diesem Kontext nicht umfasst?
  - c) Gilt diese Aussagen auch für den Tunnelbau und die Tunnelsanierung?
22. Welche Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung haben sich nach Ansicht der Bundesregierung bei der Planung, Genehmigung und Umsetzung neuer LNG-Terminals und bei der schnellen Beseitigung von Schadensereignissen besonders bewährt?
  - a) Welche dieser Maßnahmen sollen bei Infrastrukturprojekten allgemein zur Anwendung kommen?
  - b) Wann und wie ist die Umsetzung dieser Maßnahmen geplant?
23. Plant die Bundesregierung, zur Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Projekte der Verkehrsinfrastruktur weitere Maßnahmen umzusetzen, und wenn ja, welche?
  - a) Werden von der Bundesregierung Gesetzesvorhaben in diesem Jahr auf den Weg gebracht?
  - b) Wenn ja, welche Gesetzesvorhaben werden im laufenden Jahr von der Bundesregierung angestoßen?
  - c) Beabsichtigt die Bundesregierung, die Infrastruktur in Deutschland in den kommenden Jahren massiv auszubauen und dafür auch die staatlichen Mittel, insbesondere im Bundeshaushalt 2024, zu erhöhen?
24. Wie können Dauer und Abläufe der Planungs- und Genehmigungsprozesse nach Ansicht der Bundesregierung darüber hinaus beschleunigt werden?
25. Wie steht die Bundesregierung zu den Optionen, Fachplanungen zeitlich parallel zu organisieren und kostensteigernde Nachträge und Bauverzögerungen bei komplexeren Projekten durch eine belastbare Basis für die Ausschreibung durch eine vorgezogene Ausführungsplanung zu minimieren?
26. Sind von der Bundesregierung Maßnahmen vorgesehen, um die Vergabe von Planungs- und Bauleistungen für Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverkehrsprojekte zu vereinfachen und zu beschleunigen, und wenn ja, welche?
27. Wie steht die Bundesregierung zur Anhebung der Schwellenwerte für die Vergabe von Planungs- und Bauleistungen und zur vereinfachten Vergabe von Planungsleistungen im Wege der Einholung von Vergleichsangeboten qualifizierter Büros und zu Präqualifizierungsverfahren mit anschließender Direktvergabe?

28. Inwieweit ist eine Prozessbeschleunigung durch die Anhebung der Schwellenwerte für die Prüfung von Planungen für Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastrukturprojekte durch das BMDV geplant?
29. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, um die Ausschreibungen von Planungsleistungen für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur, unter anderem bei der Ertüchtigung von Brücken, an den Bedarf anzupassen, und wenn ja, welche?
30. Wie ist die Personalausstattung der für Planung, Genehmigung und Bau der Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur zuständigen Bundesbehörden, und wie soll ein möglicher Fehlbedarf behoben werden (bitte differenziert nach Bundesbehörden darstellen und Bedarfe erläutern)?
31. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Personalausstattung der für Planung, Genehmigung und Bau der Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur zuständigen Landesbehörden und Gerichte, und falls ein Fehlbedarf vorliegt, ist die Bundesregierung mit den Ländern im Gespräch, um die Personalausstattung zu erhöhen?
32. Wie ist der Stand der Digitalisierung bei den im Geschäftsbereich des BMDV für die Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten zuständigen Stellen (bitte differenziert nach Abteilungen und Referaten im BMDV und weiteren Bundesbehörden darstellen)?
33. Gibt es Bereiche im Geschäftsbereich des BMDV, und wenn ja welche, bei denen der Umgang mit und die Bearbeitung von digitalen Planungen wegen mangelnder Ausstattung und Kenntnisse der Beschäftigten nicht oder nur eingeschränkt möglich sind?
34. Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die im Zuge der Einschränkungen der Corona-Pandemie eingeführte Möglichkeit, verschiedene Schritte in Planungs- und Genehmigungsverfahren auch digital durchzuführen, genutzt, und hat dies nach Kenntnis der Bundesregierung zu Beschleunigungen in Verfahren geführt, und wenn ja, zu welchen Arten von Beschleunigungen?  
Könnten diese Erkenntnisse aus Sicht der Bundesregierung Vorbild für die weitere Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sein?
35. Wie ist der Stand der Verarbeitung digitaler Planungen bei den für die Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten ansonsten zuständigen Behörden des Bundes, und wo gibt es ggf. Engpässe?
36. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die für die Erhaltung, Ertüchtigung und den Ausbau der Bundesfernstraßen erforderlichen Planungen, Genehmigungen und Ausschreibungen in den im Bundesverkehrswegeplan 2030 und beim Brückengipfel 2022 genannten Zeiträumen zur Verfügung stehen, und wenn ja, welche?
37. Ist die Steigerung der Ausgaben im Einzelplan des BMDV zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass die zeitnahe Umsetzung von in Planung befindlichen bzw. bereits begonnenen Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland trotz steigender Bau- und Rohstoffpreise sichergestellt werden soll, und wenn ja, in welcher Höhe ist die Steigerung auf diesen Umstand zurückzuführen (bitte in Euro und in Prozent angeben)?

38. Wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund stark steigender Material- bzw. Baupreise – nach Schätzungen im Jahr 2022 um 20 Prozent und 2023 voraussichtlich um 10 Prozent (vgl. u. a. [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23\\_N006\\_61.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N006_61.html) und [www.zdf.de/nachrichten/politik/bau-bruecken-strassen-statistik-100.html#:~:text=14%2C2%20Milliarden%20f%C3%BCr%20Investitionen%20in%20Infrastruktur&text=So%20wurden%20im%20vergangenen%20Jahr,Stra%C3%9Fen%20und%20Br%C3%BCcken%20zu%20bauen](http://www.zdf.de/nachrichten/politik/bau-bruecken-strassen-statistik-100.html#:~:text=14%2C2%20Milliarden%20f%C3%BCr%20Investitionen%20in%20Infrastruktur&text=So%20wurden%20im%20vergangenen%20Jahr,Stra%C3%9Fen%20und%20Br%C3%BCcken%20zu%20bauen)) – mehr Haushaltsmittel für das Brückenprogramm bereitstellen oder geht die Bundesregierung davon aus, dass 950 Mio. Euro im Jahr 2023 dafür ausreichen werden?
39. Wann ist mit Ergebnissen des Dialogprozesses für den „neuen Infrastrukturkonsens“ im Hinblick auf die Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu rechnen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“, S. 38)?
40. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Dialogprozess für den „neuen Infrastrukturkonsens“ (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“, S. 38) alle betroffenen Gruppierungen – regional und überregional – eingebunden werden?
41. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung, vor dem Hintergrund, dass im Jahr 2022 195 Brücken-Teilbauwerke saniert bzw. ersatzneugebaut wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/5085), umsetzen, um Brücken, insbesondere Ersatzneubauten, schneller sanieren zu können und ihr Ziel 400 Brücken pro Jahr zu sanieren umzusetzen?
- a) Wann werden die vom BMDV angekündigten Maßnahmen, wie z. B. eine beschleunigte Umsetzung von Brückenersatzneubauten durch Standardisierung, Typisierung und Vereinheitlichung der Bauweisen, durch innovative und schnelle Bauverfahren und durch Nutzung innovativer Vergabeverfahren (z. B. funktionale Ausschreibung) zu erreichen, umgesetzt (vgl. „Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken – [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsaehige-autobahnbruecken.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsaehige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile))?
- b) Plant die Autobahn GmbH des Bundes zwischen den Niederlassungen zur Wahrnehmung der schnellen Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten einen organisatorischen Kapazitätsausgleich, und wenn ja, in welcher Form?
- c) Wie unterstützt die Bundesregierung die Autobahn GmbH des Bundes, um mehr Personal zur Wahrnehmung dieser Aufgaben zu gewinnen?
42. Welche Empfehlungen des Abschlussberichts der Beschleunigungskommission Schiene plant die Bundesregierung umzusetzen, und wann sollen dafür die notwendigen gesetzlichen Regelungsentwürfe von der Bundesregierung vorgelegt werden?
43. Welchen konkreten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur, und welche Beschleunigungseffekte erhofft sie sich durch eine vereinfachte Finanzierungsarchitektur?

44. Plant die Deutsche Bahn, die von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlenen kurzfristig realisierbaren kleinen und mittleren Maßnahmen in hochbelasteten Netzen (welche nach Einschätzung der Fragesteller innerhalb von fünf Jahren realisierbar sind und für welche noch keine Finanzierung vorliegt) umzusetzen (vgl. Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene – [https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile)), und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie ist der geplante Zeitplan zur Umsetzung dieser Maßnahmen?
45. Wie hoch ist die Anzahl der Ausschreibungen von Planungsleistungen im Geschäfts- und Verantwortungsbereich des BMDV an Ingenieurbüros für die Sanierung sowie den Ersatzneubau von Brücken?
46. Plant die Bundesregierung, vor dem Hintergrund, dass nach Angaben von Experten rund 80 Prozent der Kosten eines Bauwerks direkt mit der Planungsleistung zusammenhängen, zusätzliche Maßnahmen, um die Planungen einzelner Verkehrsinfrastrukturprojekte zu verbessern?
47. Wie häufig wird nach Erkenntnissen der Bundesregierung bei einer Ausschreibung auf Bundesebene auf die Erstellung aufwendiger Leistungsverzeichnisse verzichtet und stattdessen „funktional“ ausgeschrieben, was Anbietern nach Ansicht der Fragesteller mehr Spielraum für innovative Konzepte, Verfahren und Baustoffe verschafft, und welche Beschleunigungseffekte bestehen in dieser Form der Ausschreibung aus Sicht der Bundesregierung ggf.?
48. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, bei der Vergabe von Infrastrukturprojekten (beispielsweise dem Ersatz der Rahmende-Talbrücke an der Autobahn (A) 45) die im Angebot zugesicherte Herstellungszeit mit 70 bis 80 Prozent bei der Zuschlagserteilung zu berücksichtigen?
49. Wie beurteilt die Bundesregierung eine mögliche höhere Gewichtung des Parameters „Zeit“ bei der Vergabe von Infrastrukturprojekten, insbesondere bei Projekten des „überragenden öffentlichen Interesses“?
50. Sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten, das Bauplanungs- und Raumordnungsrecht des Bundes entsprechend anzupassen, um eine weitere Planungs-, Genehmigungs- und Baubeschleunigung zu erreichen, und wenn ja, welche?
51. Plant das BMDV, eine konkrete Strategie für die Brückenerneuerung in Deutschland, inklusive einer Projekt-Pipeline, nach der die Bauwirtschaft ihre Kapazitäten planen kann, vorzulegen, und wenn ja, wann?
52. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Brückenersatzneubauten über Verfügbarkeitsmodelle auszuschreiben, um eine langfristige gesicherte und sachgerechte Instandhaltung ohne aufwendige Folgeausschreibungen zu ermöglichen?
53. Auf welchem Stand befindet sich das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland wegen des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes, und welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur zügigen Beilegung des Verfahrens?
54. Plant die Bundesregierung, Bagatellschwellen bei der UVP-Pflicht (UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung), etwa für Änderungs- und Modernisierungsvorhaben, einzuführen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

55. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Stichtagsregelung im Verwaltungsverfahren, damit bei lange andauernden Verfahren die Unterlagen nicht regelmäßig aktualisiert werden müssen?
56. Plant die Bundesregierung die Wiedereinführung einer europarechtlich sicher ausgestalteten materiellen Präklusion, und wenn ja, wie konkret, und wenn nein, warum nicht?
57. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, auf die Anpassung der Aarhus-Konvention und einschlägiger EU-Normen hinzuwirken, um schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu ermöglichen, und wenn ja, welche Anpassungen sollten aus Sicht der Bundesregierung vorgenommen werden?
58. Welches Rollenverständnis verfolgt das für die Aarhus-Konvention zuständige Referat im BMUV: eine 1 : 1-Umsetzung der Konvention oder eine jeweilige Verschärfung für Deutschland?
59. Plant die Bundesregierung Änderungen (etwa Standardisierungen) bei artenschutzrechtlichen Vorschriften, wie z. B. dem Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG, um bei Infrastrukturmaßnahmen (Erhaltung, Aus- und Neubau) schneller voranzukommen, und wenn ja, welche?
60. Plant die Bundesregierung, auf Anpassungen bzw. eine regelmäßige Überprüfung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) auf EU-Ebene hinzuwirken, und wenn ja, auf welche, und wenn nein, warum nicht?
61. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um eine Verschlinkung des Verfahrensrechts im Baugesetzbuch und im Bundes-Immissionsschutzgesetz zu erwirken, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
62. Plant die Bundesregierung den Erlass einer Verwaltungsvorschrift, um die Anwendungsvoraussetzungen des § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zu konkretisieren, und wenn ja, wie sieht diese Konkretisierung konkret aus, und wenn nein, warum nicht?
63. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, eine verstärkte bau- und umweltfachliche sowie technische Standardisierung durch die Entwicklung von Musterverfahrensstandards aus behördenübergreifenden „Best-Practice-Erfahrungen“ zu verwenden, damit Bewertungsmaßstäbe nicht erst jeweils in einem langwierigen Verfahren entwickelt werden müssen, und wenn ja, welche?
64. Plant die Bundesregierung, die Bundeshaushaltsordnung dahin gehend anzupassen, dass innovative Partnerschaftsmodelle zwischen Vorhabenträgern und Bauunternehmen per se keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei öffentlichen Aufträgen darstellen, und wenn ja, wie sieht diese Anpassung konkret aus, und wenn nein, warum nicht?

65. Wie bewertet die Bundesregierung die neuen Zahlen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität, die für 2024 eine zu erwartende Steigerung von Transporten auf der Straße von 50 Millionen Tonnen und auf der Schiene von 8 Millionen Tonnen zeigen (vgl. [www.balm.bund.de/DE/Themen/Verkehrsdatenmanagement/Befahrungsstarken\\_deutscheautobahnen/Befahrungsstarken\\_deutsche\\_Autobahnen\\_node.html](http://www.balm.bund.de/DE/Themen/Verkehrsdatenmanagement/Befahrungsstarken_deutscheautobahnen/Befahrungsstarken_deutsche_Autobahnen_node.html)), und welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung umsetzen, um aus Sicht der Fragesteller drohende Engpässe in der Straßen- und Schieneninfrastruktur in Deutschland zu vermeiden?
66. Bis wann plant das BMDV, die Ergebnisse der Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) der Öffentlichkeit vorzustellen?
67. Wie sieht der weitere Zeitplan des vom BMDV am 7. November 2022 gestarteten Infrastrukturdialoges aus?
- Unter welchen Voraussetzungen wurden die Interessenvertreter, Einrichtungen, Organisationen und Verbände ausgewählt, die am Infrastrukturdialog teilnehmen?
  - Welche Zielsetzung hat der Infrastrukturdialog konkret zur Beschleunigung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland?
  - Wann ist geplant, das nächste Zusammenkommen des Infrastrukturdialoges durchzuführen?
68. Wird der „Investitionsrahmenplan 2019–2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)“ für die kommenden Jahren weitergeführt, und wenn ja, wann ist mit der Veröffentlichung zu rechnen, und wenn nein, warum nicht?
69. Wie erfolgt die Abstimmung zwischen dem Finanzrahmenplan der Autobahn GmbH des Bundes und der Bedarfsplanüberprüfung gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes?

Berlin, den 3. März 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**





