

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/5970 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 ausgebautes 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-plan-t.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/planungsbeschleunigung-was-das-bmdv-plan-t.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 Papiers 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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Dauer der Planungs- und Durchführungsschritte von Bauvorhaben in den Bereichen Schiene, Straße, Wasserstraße der Infrastruktur des Bundes – von der Planungsentscheidung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der baulichen Umsetzung – hängt jeweils von Größe, Komplexität und örtlichen Randbedingungen des jeweiligen Vorhabens ab. So wird die Dauer unter anderem von den planerisch-technischen Anforderungen im jeweiligen Planungsraum, den Anforderungen aus dem Bereich des Umwelt- und Naturschutzes und vom Erfordernis und Verlauf der Planfeststellungsverfahren bestimmt, besonders den dort eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen sowie ggf. Klagen. Vor diesem Hintergrund können keine belastbaren Angaben zur durchschnittlichen Dauer ermittelt werden.

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)?

Im Bereich der Bundeswasserstraßen beanspruchten die Gerichtsverfahren nach Auskunft der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Zeitraum ab 2013 zwischen neun Monaten (Beendigung durch Vergleich) und acht Jahren; im Mittel etwa drei Jahre. Dabei wurden im gefragten Zeitraum elf Planfeststellungsbeschlüsse gerichtlich angefochten, wovon vier Verfahren noch anhängig sind.

Eine Statistik für alle Straßen wird von der Bundesregierung nicht geführt. Für Schienenwegeprojekte liegen der Bundesregierung ebenfalls keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Veränderung der Dauer der oben genannten Verfahrensschritte liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

6. Welchen Einfluss auf die Länge der Verfahren hat nach Ansicht der Bundesregierung die europäische Gesetzgebung, und welchen die nationale Gesetzgebung?

Die Organe der Union können im Rahmen der Ausübung der Zuständigkeiten gemäß Artikel 288 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union – AEUV Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen annehmen, die die unterschiedlichsten Rechtsbereiche betreffen können. Eine differenzierte Aussage zum Beitrag der jeweiligen rechtlichen Auswirkungen auf die Verfahrensdauer ist nicht möglich.

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?

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?
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?
24. Wie können Dauer und Abläufe der Planungs- und Genehmigungsprozesse nach Ansicht der Bundesregierung darüber hinaus beschleunigt werden?

Die Fragen 7, 8, 20, 21 bis 21c, 23a und 23b sowie die Frage 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Erreichung des Ziels, die Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgreifend zu beschleunigen und die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren, hat die Bundesregierung mit den Planungsbeschleunigungspaketen I und II bereits einen deutlichen Schub zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und damit zur schnelleren Realisierung von wichtigen Infrastrukturen durchgesetzt. Weitere Maßnahmen wurden als Teil des sogenannten Planungsbeschleunigungspakets III verabschiedet. Nähere Informationen sind unter [www.bundesregierung.de/breg-de/suche/planungen-und-genehmigungen-beschleunigen-transformation-voranbringen-2053076](http://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/planungen-und-genehmigungen-beschleunigen-transformation-voranbringen-2053076) abrufbar.

Zeitnah soll der zweite Teil des Planungsbeschleunigungspakets III vom Kabinett verabschiedet werden. Derzeit befindet sich innerhalb der Bundesregierung ein vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegter Entwurf für ein Genehmigungsbeschleunigungsgesetz in Vorabstimmung. Ziel ist eine zeitnahe Annahme des Entwurfs im Bundeskabinett.

Weiterhin erarbeitet die Bundesregierung derzeit Eckpunkte, um die artenschutzrechtliche Prüfung in Bezug auf ausgewählte und im Schienenbereich besonders relevante Arten fachgerecht zu standardisieren und auf diese Weise Verfahren zu vereinfachen, ohne den Schutzzumfang der betroffenen Arten abzusenken. Außerdem wird es eine Novelle des Bundesimmissionsschutzgesetzes und eine Novelle des Baugesetzbuches geben, die sich der Digitalisierung von Verfahren widmet. Zudem ist geplant, die Regelungen des Planungssicherstellungsgesetzes dauerhaft in die Fachgesetze oder die Verwaltungsverfahren

rensgesetze von Bund und Ländern zu überführen. Darüber hinaus stimmt die Bundesregierung mit den Ländern derzeit einen Bund-Länder-Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung ab.

9. Welche Beschleunigungseffekte verspricht sich die Bundesregierung durch den Einsatz von Building Information Modelling (BIM)?

Mit der Methode „Building Information Modeling“ (BIM) sollen Planungs- und Bauprozesse effizienter, kostengünstiger und transparenter gestaltet werden. Das BIM-Prinzip „erst digital, dann real bauen“ bewirkt eine wesentlich höhere Termin- und Kostenstabilität von Projekten, da im Gegensatz zum konventionellen Vorgehen die bauliche Umsetzung vorab modellbasiert abgestimmt und qualitätsgesichert werden kann. Bereits in einer frühen Planungsphase stehen alle erforderlichen Informationen für ingenieur- und finanztechnische Entscheidungen zur Verfügung. Dadurch können Planungsfehler, die im späteren Bauablauf zu kostspieligen Änderungen führen würden, wesentlich früher erkannt und rechtzeitig behoben werden.

10. Wie ist der aktuelle Stand der Einführung von BIM bei der  
a) Deutsche Bahn AG,

Im Bereich der DB Netz AG werden seit 2020 neue Infrastrukturprojekte nach der BIM-Methodik geplant, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Bei der DB Station&Service AG ist seit 2017 grundsätzlich die BIM-Methodik bei der Planung von neuen Projekten anzuwenden.

- b) Autobahn GmbH,

Die Einführung der neuen BIM-Methode in die Autobahn GmbH des Bundes wird entsprechend der Vorgaben des Masterplan BIM Bundesfernstraßen (abrufbar unter: [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bim-rd-masterplan-bundesfernstrassen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bim-rd-masterplan-bundesfernstrassen.pdf?__blob=publicationFile)) umgesetzt. Diverse Maßnahmen, wie ein Datenmanagement und die Definition der Fachmodelle sind bereits abgeschlossen, weitere wie der Arbeitsplatz 4.0 sind in der Konzeptionierungsphase. Ein praxisbezogenes Vergabe- und Vergütungsmodell für BIM-Leistungen sowie weitere Projekte werden derzeit umgesetzt.

- c) Wasserstraßenverwaltung?

Im Bereich der Wasserstraße werden derzeit mehrere Erfahrungsprojekte durchgeführt. Weitere Erfahrungsprojekte befinden sich in Umsetzung. Diese betreffen die Schleusen Wedtlenstedt, Lüneburg, Pleidelsheim, Kriegenbrunn und Brunsbüttel, das Wehr Quitzöbel sowie mehrere Brückenbauwerke. Zudem sind weitere Projekte in Vorbereitung.

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?
54. Plant die Bundesregierung, Bagatellschwellen bei der UVP-Pflicht (UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung), etwa für Änderungs- und Modernisierungsvorhaben, einzuführen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Die Fragen 11 bis 18 und die Frage 54 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit befindet sich der Entwurf eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes innerhalb der Bundesregierung in Vorabstimmung. Auf die Antwort zu den Fragen 7, 8, 20, 21 bis 21c, 23a und 23b sowie die Frage 24 wird verwiesen.

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?
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?

Die Fragen 19 und 22 bis 22b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) wurde zur Bewältigung der akuten Gaskrise aufgrund des russischen Angriffskriegs im Februar 2022 auf die Ukraine geschaffen. Zweck und Anwendungsbereich wurden vor diesem Hintergrund speziell auf die Planung und Zulassung von Vorhaben zum Import von LNG zugeschnitten. Tragende Bestandteile waren Anpassungen bei den Vorgaben für Planungs- und Genehmigungsverfahren (inklusive umwelt- und naturschutzrechtlicher Aspekte) und beim Vergaberecht.

Das LNGG ermöglicht den Genehmigungsbehörden, im Rahmen der Einzelfallprüfung anhand der konkreten Umstände bei schwimmenden LNG-Anlagen und entsprechenden Anbindungsleitungen vorübergehend auf Basis des EU-Rechts unter bestimmten Voraussetzungen von einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) abzusehen. Die im LNGG enthaltenen Ausnahmeregelungen beruhen auf einer sehr engen europarechtlich vorgegebenen Ausnahme von der UVP-Richtlinie für den akuten Krisenfall, unterliegen sehr strengen Anforderungen und sind deshalb mangels Vorliegens einer akuten Krisensituation auf andere Infrastrukturbereiche nicht anwendbar.

Mit Blick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hat das LNGG die Durchführung eines Erörterungstermins fakultativ gestellt und die Fristen für eine verbindlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung auf ein für diesen Ausnahmefall als angemessen zu rechtfertigendes Mindestmaß gesenkt. Die Durchführung eines Erörterungstermins im Rahmen von Zulassungsverfahren ist nach den meisten Fachgesetzen bereits jetzt schon nicht zwingend vorgegeben.

Die vergaberechtlichen Regelungen im LNGG sind Sonderregelungen aufgrund der äußersten Dringlichkeit der LNG-Vorhaben und der Gefährdung überragender öffentlicher Interessen bei einer Gasmangellage. Sie betreffen sowohl die Vergabeverfahren selbst (z. B. hinsichtlich der Dringlichkeits- und losweisen Vergabe), als auch die Nachprüfungsverfahren (z. B. durch besonders kurze Fristen sowie die Belange für Abwägungen von Eilentscheidungen). Eine Übertragung der Inhalte auf andere Bereiche setzt eine ebensolche Dringlichkeits- bzw. Gefährdungslage voraus. Bei einer voraussetzungslosen Übertragung auf weitere Bereiche besteht die Gefahr, den Wettbewerb erheblich zu beeinträchtigen und der Allgemeinheit damit mehr zu schaden als zu nutzen.

23. 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?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) arbeitet intensiv an der Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf dem Erhalt und der Qualitätsverbesserung der Bestandsnetze. Die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel bleibt dem Aufstellungsverfahren des Bundeshaushalts vorbehalten.

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?

Je später im Projektablauf Änderungen erforderlich werden, desto größer sind die Auswirkungen auf die Projektkosten und die Projektlaufzeit. Die Bundesregierung unterstützt daher Maßnahmen zur Vermeidung von Projektänderun-

gen zu späten Zeitpunkten. Dazu können auch eine vorgezogene Ausführungsplanung und eine parallele Durchführung von Planungen gehören.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die öffentlichen Vergabeverfahren in dieser Legislaturperiode zu vereinfachen, zu professionalisieren, zu digitalisieren und zu beschleunigen. Die rechtlichen Aspekte sollen in einem Gesetzesvorhaben gebündelt werden („Vergabetransformationspaket“). Hierzu wurde ein öffentliches Konsultationsverfahren durchgeführt. Die Auswertung der Stellungnahmen ist noch nicht abgeschlossen. Daher kann noch keine Aussage zu konkreten Maßnahmen getroffen werden.

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?

Bei jeder Anpassung von Schwellenwerten ist zu beachten, dass das Vergaberecht wichtige Funktionen erfüllt. Es dient unter anderem dem fairen Wettbewerb zwischen den Bietern, der Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots, der Verwirklichung des EU-Binnenmarkts, der Korruptionsbekämpfung und der wirtschaftlichen Mittelverwendung. Die Schwellenwerte können weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene einseitig geändert werden, ohne gegen das bindende WTO Government Procurement Agreement (GPA) zu verstoßen.

Die Bundesregierung plädiert daher dafür, dieses Thema im völkerrechtlichen Rahmen mit entsprechender Mandatierung der Europäischen Kommission zu adressieren. Der derzeitige, nur an Wechselkursentwicklungen orientierte Mechanismus zur Anpassung der Schwellenwerte deckt Inflations- und sonstige Preisentwicklungen nicht ab. Die Bundesregierung hat auf europäischer Ebene wiederholt eine Anpassung der vergaberechtlichen Schwellenwerte adressiert. So war diese Forderung unter anderem Gegenstand der unter deutscher Ratspräsidentschaft beschlossenen Ratsschlussfolgerungen zur öffentlichen Beschaffung vom 26. November 2020.

Unterhalb der EU-Schwellenwerte können Planungsleistungen als freiberufliche Leistungen regelmäßig vereinfacht nach § 50 der Unterschwellenvergabeordnung – UVgO vergeben werden. Auch für Bauleistungen greifen teilweise Erleichterungen, z. B. durch Schwellenwerte für Verhandlungsvergaben. Diese sind allerdings in Bund und Ländern uneinheitlich. Im Rahmen des Vergabetransformationspakets werden daher auch die Wertgrenzen überprüft. Auch hier ist trotz des Zieles von Bürokratieabbau zu beachten, dass öffentliche Vergabeverfahren zu mehr Transparenz und Wettbewerb führen und stets das Wirtschaftlichkeitsgebot zu beachten ist.

28. Inwieweit ist eine Prozessbeschleunigung durch die Anhebung der Schwellenwerte für die Prüfung von Planungen für Schienen-, Straßen- und Wasserstraßeninfrastrukturprojekte durch das BMDV geplant?

Eine Anhebung der Schwellenwerte für die Prüfung von Planungen ist seitens BMDV nicht geplant. Im Bereich der Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung



ist insbesondere keine Anhebung der Vorlagegrenzen für die Erteilung des sogenannten Gesehenvermerks geplant. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen wurden die Schwellenwerte und Genehmigungsvorbehalte bereits angepasst, sofern nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) zulässig.

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?

Im Bereich der Bundesschienenwege ist die Planung und Durchführung von Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsmaßnahmen unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und wird in eigener Verantwortung vorgenommen. In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III hat der Bund der DB Netz AG aufgegeben, die Planung für den Ersatz von 500 Eisenbahnbrücken zu beginnen, um eine Kontinuität bei der Brückenerneuerung zu gewährleisten.

Für den Bereich der Bundeswasserstraßen werden zur Bildung von Synergien gleichartige Bauwerke in einem Bauprogramm zusammengefasst um damit eine Beschleunigung in der Planungsphase zu erzielen.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen werden durch die streckenbezogene Zusammenfassung von gleichartigen Bauwerken in Baulosen Synergien für die Umsetzung gehoben. Bei entsprechenden Randbedingungen ist darüber hinaus die funktionale Ausschreibung von Planung und Bau aus einer Hand ein geeignetes Verfahren, um das Know-how der Bauwirtschaft zu heben und möglicherweise entsprechende Beschleunigungseffekte zu erreichen.

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)?

Im Fernstraßen-Bundesamt beträgt die Personalausstattung der Abteilung P „Anhörung und Planfeststellung BAB“ aktuell 178,5 Soll-Vollzeitäquivalente (VZÄ). Im Eisenbahn-Bundesamt sind mit Stand vom 16. März 2023 im Bereich Planfeststellung insgesamt 243,5 Plan-/Stellen vorhanden.

Maßnahmen zur Behebung von Fehlbedarfen werden anlassbezogen entwickelt.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. In der Auftragsverwaltung obliegt die Einrichtung der Behörden einschließlich der Personalplanung den Ländern.

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?
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?

Die Fragen 32, 33 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV treibt die Digitalisierung im gesamten Geschäftsbereich ambitioniert voran. Dazu gehört sowohl die technische Ausstattung als auch die konsequente Fort- und Weiterbildung der Beschäftigten. Ein konkreter Stand der Digitalisierung in den einzelnen Behörden und Organisationseinheiten kann aufgrund des komplexen Sachverhalts nicht dargestellt werden.

Um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, können seit Februar 2023 Anträge auf Planfeststellung und Plangenehmigung für Bauvorhaben unter [beteiligung.bund.de](https://beteiligung.bund.de) eingereicht werden. Mit dem neuen Online-Verfahren entfällt das postalische Einreichen von umfangreichen Papierdokumenten in mehrfacher Ausfertigung. Die zuständigen Behörden können unmittelbar auf die Dokumente zugreifen und diese digital bearbeiten. In der nächsten Stufe wird die Öffentlichkeitsbeteiligung online ermöglicht. Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen, Träger öffentlicher Belange und Umwelt- und Naturschutzvereinigungen können Einwendungen dann online abgeben. Anschließend soll ein digitales Einwendungsmanagement eine medienbruchfreie Kommunikation zwischen allen am Verfahren Beteiligten ermöglichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

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?

Im Zuge der Corona-Pandemie hat die Bundesregierung mit dem Planungssicherstellungsgesetz positive Erfahrungen gemacht. Die Bestimmungen wurden bis Ende 2023 verlängert. Basierend auf der Ende 2022 abgeschlossenen Evaluierung sollen nunmehr Regelungen des Planungssicherstellungsgesetzes dauerhaft in die Fachgesetze oder die Verwaltungsverfahrensgesetze von Bund und Ländern überführt werden.

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?

Die Bundesregierung hat die Leistungen für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundesautobahnen über den Geschäftsbesorgungsvertrag an die Autobahn GmbH des Bundes übertragen. Im Rahmen ihrer Aufsicht prüft die Bundesregierung die Umsetzung und Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen.

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)?

Die Annahme, wonach in den letzten Jahren Steigerungen der Ausgaben im Einzelplan des BMDV zu verzeichnen waren, trifft ausweislich der Einzelpläne 12 von 2021 bis 2023 nicht zu, weder bezogen auf die Ausgaben allgemein noch auf investive Ausgaben und auf Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte.

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?

Das Brückenmodernisierungsprogramm ist Teil der Erhaltung der Bundesfernstraßen. Hierfür stehen 2023 insgesamt 4,6 Mrd. Euro zur Verfügung. Hinzu kommen sowohl bei Bundesautobahnen wie bei Bundesstraßen Ausgabeanteile, so dass die zu Verfügung stehenden Mittel 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?
67. Wie sieht der weitere Zeitplan des vom BMDV am 7. November 2022 gestarteten Infrastrukturdialoges aus?
- a) Unter welchen Voraussetzungen wurden die Interessenvertreter, Einrichtungen, Organisationen und Verbände ausgewählt, die am Infrastrukturdialog teilnehmen?

- b) Welche Zielsetzung hat der Infrastrukturdialo­g konkret zur Beschleunigung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland?
- c) Wann ist geplant, das nächste Zusammenkommen des Infrastrukturdialo­ges durchzuführen?

Die Fragen 39, 40 und 67 bis 67c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Auftaktveranstaltung zum Infrastrukturdialo­g am 7. Dezember 2022 wurde der Dialo­gprozess mit Verbänden zum Infrastruktorkonsens gestartet. Dazu wurden mehr als 170 auf Bundesebene tätige Verbände u. a. aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Umwelt- und Klimaschutz sowie Verbraucherschutz eingeladen. Davon nahmen an der Auftaktveranstaltung ca. 90 Verbände teil. Damit werden unterschiedliche Perspektiven, Vorstellungen und die Expertise der Verbände sowohl für einen Infrastruktorkonsens als auch für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung eines neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 in den Prozess eingebunden. Die nächste Veranstaltung im Rahmen des Infrastrukturdialo­gs ist für Anfang Mai 2023 vorgesehen.

Der Infrastrukturdialo­g und die gesetzlich vorgesehene Überprüfung der Bedarf­pläne (BPÜ) sind zeitlich parallel ablaufende und eigenständige Prozesse. Es ist vorgesehen, die BPÜ und ihre Ergebnisse im Rahmen des Infrastrukturdialo­gs zu erörtern. Ziel des Infrastrukturdialo­gs ist es zudem, sich über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans zu verständigen. Die BPÜ soll bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Der Infrastrukturdialo­g soll nach aktuellem Planungsstand bis ca. Anfang 2024 fortgeführt 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-leistungsfae-hige-autobahnbruecken.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfae-hige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile))?

Die Fragen 41 und 41a werden gemeinsam beantwortet.

Die vom BMDV angekündigten Maßnahmen sollen bis 2026 umgesetzt werden.

- 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?

Ein organisatorischer Kapazitätsausgleich zwischen den verschiedenen Regionen ist bei der Autobahn GmbH des Bundes bei Bedarf auch niederlassungsübergreifend möglich. Diese Entscheidung trifft die Autobahn GmbH des Bundes im Einzelfall.

- c) Wie unterstützt die Bundesregierung die Autobahn GmbH des Bundes, um mehr Personal zur Wahrnehmung dieser Aufgaben zu gewinnen?

Die Personalgewinnung ist Aufgabe der Autobahn GmbH des Bundes. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr stellt ihr gemäß § 7 Absatz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG) die erforderlichen Mittel zur Finanzierung der ihr obliegenden Aufgaben aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung.

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?

Derzeit prüft die Bundesregierung die Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene. Ein konkreter Zeitplan über legislative Maßnahmen ist abhängig von dem Prüfergebnis.

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?

Das BMDV wird alle Möglichkeiten nutzen, um mit der Gründung einer neuen Infrastrukturgesellschaft zum 1. Januar 2024 auch die Umsetzung einer neuen, einfacheren und transparenteren Finanzierungsarchitektur zu ermöglichen. Dabei sollen bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und somit zügigere Investitionen in die Schieneninfrastruktur ermöglicht werden.

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 – [www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://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?

Nach Auskunft der DB AG plant die DB Netz AG dringlich notwendige Überleitstellen, um den Bahnbetrieb u. a. bei Störungen stabilisieren zu können.

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?

Für jedes Projekt werden unterschiedlich viele Planungsaufträge vergeben. Zudem werden für jedes Projekt unterschiedliche Einzelplanungen in unterschiedlichen Planungstiefen benötigt, z. B. Wasserwirtschaftsplanung, Umweltplanung, Schallschutzplanung, Straßenplanung, Baugrundplanung und konstruktive Bauwerksplanung.

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?

Der seitens des Fragestellers beschriebene Zusammenhang kann von der Bundesregierung nicht bestätigt werden. Maßnahmen zur Veränderung des Verteilungsschlüssels sind nicht geplant.

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.?

Zur Frage der Häufigkeit hat die Bundesregierung keine Kenntnis, da hierzu keine Statistik geführt wird. Derzeit sind funktionale Ausschreibungen vor allem Pilotverfahren, deren Beschleunigungsmechanismen nach Fertigstellung evaluiert werden. Derzeit liegen noch keine belastbaren Informationen zum Beschleunigungseffekt vor.

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“?

Die Fragen 48 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verwaltungsvorschriften für die Vergabe von Bauleistungen im Bereich der Bundesinfrastruktur sehen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in der Regel keine höhere Wichtung als 30 Prozent von qualitativen Zuschlagskriterien gegenüber dem Preis vor. Wenn es der Zweck der Baumaßnahme erfordert, ist eine davon abweichende Gewichtung zulässig.

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?

Mit der im März 2023 geänderten Fassung des Raumordnungsgesetzes sollen Planungs- und Genehmigungsverfahren unter anderem durch eine weitere Digitalisierung der Beteiligungsverfahren und die Einführung einer Frist für die Erstellung des Gutachtens der Raumordnungsbehörde von maximal sieben Monaten zeitlich gestrafft werden.

Mit dem Gesetzentwurf zur Stärkung der Digitalisierung im Bauleitplanverfahren, der sich derzeit im parlamentarischen Verfahren befindet, sind insbesondere digitale Lösungen zur Beschleunigung vorgesehen. Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf eine kürzere Genehmigungsfrist für bestimmte Bauleitpläne vor.

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?

Die Bundesregierung hat ihre Strategie auf dem Brückengipfel am 10. März 2022 vorgestellt. Bei der Brückenmodernisierung werden bestimmte Autobahnkorridore, die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders bedeutsam sind, vordringlich bearbeitet. Aus diesen Korridoren entsteht ein vordringliches Netz an Autobahnabschnitten, das Brückenmodernisierungsnetz. Etwa 4 000 Brücken-Teilbauwerke in diesem prioritären Netz gelten als besonders modernisierungsbedürftig und werden vordringlich bearbeitet. Darüber hinaus sollen auch die schwächsten Bauwerke im Bundesautobahn-Netz außerhalb des Kernnetzes (Traglastindex V) mit in die Modernisierung einbezogen werden, so dass auch Schwachpunkte außerhalb des Kernnetzes schnell beseitigt werden.

52. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Brückenersatzneubauten über Verfügbarkeitsmodelle auszuschreiben, um eine langfristige gesicherte und sachgerechte Instandhaltung ohne aufwendige Folgeauschreibungen zu ermöglichen?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Möglichkeit von Verfügbarkeitsmodellen.

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?

Das BMDV steht zu dem genannten Vertragsverletzungsverfahren in kontinuierlichem Austausch mit der Europäischen Kommission. Derzeit werden innerhalb der Bundesregierung verschiedene Möglichkeiten geprüft, um entsprechend dem Koalitionsvertrag Rechtsschutz durch fachgerichtliche Überprüfbarkeit zu schaffen und damit auf die Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens hinzuwirken.

55. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Stichtagsregelung im Verwaltungsverfahren, damit bei lange andauernden Verfahren die Unterlagen nicht regelmäßig aktualisiert werden müssen?

Die Einführung von Stichtagsregelungen wird geprüft.

56. Plant die Bundesregierung die Wiedereinführung einer europarechtlich sicher ausgestalteten materiellen Präklusion, und wenn ja, wie konkret, und wenn nein, warum nicht?

Im Bereich von Artikel 9 Absatz 2 der Aarhus-Konvention, d. h. bei Klagen gegen die Genehmigung von Projekten und Anlagen nach der UVP-Richtlinie, bestehen nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 14. Januar 2021 in der Rs. C/826/18 („Stichting Varkens“), derzeit keine Spielräume, die materielle Präklusion auf nationaler Ebene wieder einzuführen. Vielmehr wäre zuvor eine Anpassung von europäischem bzw. internationalem Recht notwendig.

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?

Eine Anpassung der Aarhus-Konvention und einschlägiger EU-Normen würde viele Jahre dauern, selbst wenn es die dafür erforderlichen Mehrheiten in der EU und in den Reihen der Aarhus-Vertragsstaaten gäbe, was sehr unwahrscheinlich ist (vgl. Bundestagsdrucksache 19/31266, S. 14 unten).

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?

Deutschland hat die Aarhus-Konvention am 15. Januar 2007 ratifiziert und seit her stets eine strikte 1:1-Umsetzung verfolgt.

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?

In Umsetzung des Koalitionsvertrags plant die Bundesregierung, artenschutzrechtliche Prüfungen in Bezug auf ausgewählte und im Schienenbereich besonders relevante Arten fachgerecht zu standardisieren, um auf diese Weise Verfahren zu vereinfachen, ohne den Schutzzumfang der betroffenen Arten abzusenken. Ein entsprechendes Eckpunktepapier soll zeitnah vom Bundeskabinett verabschiedet werden.

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?

Eine Änderung der Richtlinien kann grundsätzlich nur von der Europäischen Kommission vorgeschlagen werden, die das Initiativrecht zur Änderung von europäischen Legislativakten hat. Um zu prüfen, ob Legislativakte noch „fit for purpose“ sind, kann die Europäische Kommission einen sog. REFIT-Prozess durchführen. Dieser Prozess ist für die Fauna-Flora-Habitat- sowie die Vogel-schutz-Richtlinie im Jahr 2016 abgeschlossen worden.

61. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um eine Verschlan-kung des Verfahrensrechts im Baugesetzbuch und im Bundes-Immission-schutzgesetz zu erwirken, und wenn ja, welche, und wenn nein, wa-rum nicht?

Das Baugesetzbuch und das Bundes-Immissionsschutzgesetz enthalten keine Verfahrensregelungen für Verkehrsinfrastrukturprojekte. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 50 verwiesen.



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?

Die Bundesregierung plant keine Verwaltungsvorschrift zu § 74 Absatz 6 VwVfG. Das VwVfG enthält in §§ 72 bis 78 VwVfG allgemeine Vorschriften zum Planfeststellungsverfahren. Die Anwendung der Vorschriften setzt zusätzlich die Anordnung eines Planfeststellungsverfahrens durch Rechtsvorschrift voraus (§ 72 Absatz 1 VwVfG). Solche Anordnungen gibt es bezogen auf sehr unterschiedliche Vorhaben mit Raumbezug in den dafür einschlägigen Fachplanungsgesetzen, die auch die ergänzenden fachspezifischen Regelungen enthalten. Deshalb wäre eine Verwaltungsvorschrift zu der allgemeinen Regelung in § 74 Absatz 6 VwVfG nicht zweckmäßig.

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?

Die Standardisierung kann aus Sicht der Bundesregierung nachhaltig dazu beitragen, den Verwaltungsaufwand für Entwicklung, Beschaffung und Unterhaltung zu minimieren, Planungsprozesse zu beschleunigen und die Qualität der Arbeitsergebnisse insgesamt zu verbessern. Beispielsweise wurden im Bereich der Eisenbahnen des Bundes für die Durchführung von planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren Vorlagen und Muster-Planunterlagen erarbeitet oder im Bereich der Bundeswasserstraßen eine Standardisierungskommission eingerichtet. Weiterhin hat das BMDV ein „Handbuch Umweltbelange an Bundeswasserstraßen“ herausgegeben, das Art und Umfang von erforderlichen Untersuchungen sowie Verfahrensschritte beschreibt und ständig fortgeschrieben wird. Trotzdem bleibt im Hinblick auf das jeweilige Projekt immer der Vorbehalt einer Einzelfallbetrachtung.

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?

Die Frage, inwieweit eine Maßnahme mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in Einklang steht, ist stets im jeweiligen Einzelfall zu prüfen. Hierfür steht das Instrument der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Verfügung, die nach § 7 Absatz 2 BHO bei jeder finanzwirksamen Maßnahme in angemessener Form durchzuführen ist. Im Rahmen dieser Untersuchung sind u. a. die mit der Maßnahme zu erreichenden Ziele zu definieren und die zur Zielerreichung relevanten Handlungsalternativen (z. B. Beschaffungsvarianten) zu ermitteln. Hierbei können auch neuartige Handlungsalternativen wie innovative Partnerschaftsmodelle einbezogen und mit bereits etablierten Handlungsalternativen verglichen werden. Wenn die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergibt, dass dieses die wirtschaftlichste Variante darstellt, kann sie umgesetzt werden. Einer Verankerung dieser konkreten Handlungsalternative in der Bundeshaushaltsordnung bedarf es hierfür nicht. Eine explizite gesetzliche Erwähnung ausschließlich einer einzigen Handlungsalternative kommt nicht in Betracht.

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/Befahrungsstaerken\\_deutscheautobahnen/Befahrungsstaerken\\_deutsche\\_Autobahnen\\_node.html](http://www.balm.bund.de/DE/Themen/Verkehrsdatenmanagement/Befahrungsstaerken_deutscheautobahnen/Befahrungsstaerken_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?

Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg zu bringen. Dies beinhaltet nicht zuletzt die Ermittlung der zukünftigen Verkehrsnachfrage durch Prognosen und Szenarien auf Basis der zu erwartenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung sowie unter Berücksichtigung weiterer u. a. gesetzlicher Rahmenbedingungen. Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes erfolgt im Rahmen der Ausbaugesetze für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Die darin jeweils enthaltenen Bedarfspläne legen abschließend fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

66. Bis wann plant das BMDV, die Ergebnisse der Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) der Öffentlichkeit vorzustellen?

Eine öffentliche Vorstellung aller Ergebnisse der Langfrist-Verkehrsprognose 2040 ist spätestens zum Abschluss des Gesamtprojektes geplant. Daneben sind weiterhin Veröffentlichungen von Teilergebnissen vorgesehen. Angaben zum Zeitplan sowie weitere Informationen zur Verkehrsprognose 2040 lassen sich der Internetseite des BMDV entnehmen (abrufbar unter [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html)).

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?

Auf Grundlage der Ausbaugesetze für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen erstellt das BMDV eine Fünfjahresplanung zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen. Eine grundsätzliche Änderung an der bisherigen Praxis zur Aufstellung und Veröffentlichung dieses verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplans ist nicht vorgesehen.

69. Wie erfolgt die Abstimmung zwischen dem Finanzrahmenplan der Autobahn GmbH des Bundes und der Bedarfsplanüberprüfung gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes?

Die Autobahn GmbH des Bundes hat gemäß § 8 Absatz 1 InfrGG nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einen Finanzierungs- und Realisierungsplan für den Zeitraum 2021 bis 2025 aufgestellt, der am 16. Dezember 2020 die Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages erhalten hat. Der nächste Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes wird die Ergebnisse der laufenden Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) berücksichtigen.



