

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gudrun Kopp, Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Mechthild Dyckmans, Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 61. Sitzung am 27. Oktober 2006 den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (Bundestagsdrucksache 16/54) angenommen. Das Gesetz vom 9. Dezember 2006 wurde am 16. Dezember 2006 im Bundesgesetzblatt verkündet und ist am 17. Dezember 2006 in Kraft getreten. Hauptziel des Gesetzes war die Beschleunigung, Vereinfachung und Stabilisierung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben im Verkehrs- und Energiebereich.

Mit dem Gesetz war die Übertragung der sachlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes in erster Instanz für insgesamt 85 Projekte der verschiedenen Verkehrsträger (Schiene 22, Straße 57, Wasserstraße 6 Projekte) wegen ihrer aus bundespolitischer Sicht überragenden verkehrlichen Bedeutung verbunden. In der Gesetzesbegründung heißt es dazu unter anderem:

„In den ostdeutschen Ländern wird die Planung von Verkehrswegen bis heute durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz dadurch erheblich begünstigt, dass das Bundesverwaltungsgericht im ersten Rechtszug für alle Streitigkeiten zuständig ist, welche u. a. Vorhaben für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, von Bundeswasserstraßen, Bundesfernstraßen und Verkehrsflughäfen betreffen.“

Der Erfahrungsbericht der Bundesregierung verbindet dies mit einer Verkürzung des Zeitraumes bis zur Bestandskraft des streitigen Plans von bis zu 1,5 Jahren. Im Vergleich zu den Rechtschutzverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht entfällt damit das Risiko eines anschließenden Revisionsverfahrens mit dem genannten Zeitbedarf (...)

Weiter heißt es in der Gesetzesbegründung im Abschnitt „Gesetzesfolgen“ unter Nr. 1 – Kosten für die öffentlichen Haushalte:

„Die Übertragung neuer erstinstanzlicher Zuständigkeiten auf das Bundesverwaltungsgericht wird zu einer höheren Geschäftsbelastung des Gerichts führen. Die Aufgaben werden aber wegen des Wegfalls von Zuständigkeiten nach anderen Gesetzen, u. a. nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, mit dem bisherigen Personal wahrgenommen werden können.“

In der Sachverständigenanhörung am 17. Mai 2006 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung warnte der damalige Präsident des Bundesverwaltungsgerichts, Eckart Hien, explizit vor einem drohenden Flaschenhalseffekt aufgrund eintretender Überlastung des Gerichts.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Planfeststellungsbeschlüsse für im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz aufgeführte Projekte befinden sich seit Inkrafttreten des Gesetzes in der rechtlichen Überprüfung beim Bundesverwaltungsgericht (Anzahl der vorläufigen Rechtschutzverfahren und Hauptsacheverfahren, Zeitpunkt der Rechtshängigkeit)?
2. Wie viele Verfahren konnten im Zeitraum seit Inkrafttreten des Gesetzes mit welchem Ergebnis inzwischen abgeschlossen werden?
3. Sieht die Bundesregierung Anzeichen für einen Bearbeitungsstau beim Bundesverwaltungsgericht?
4. Falls ja, welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um einen solchen Bearbeitungsstau aufzulösen?
5. Hält die Bundesregierung an ihrer Einschätzung fest, dass die Zuständigkeitsübertragung auf das Bundesverwaltungsgericht einen Beitrag zur Gesamtbeschleunigung von wichtigen Infrastrukturvorhaben leistet?
6. Wie viele Klagen Planfeststellungsbeschlüsse für Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend wurden in den Jahren 1991 bis 2006 jeweils beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht?
7. Welche durchschnittliche Verfahrensdauer – aufgeteilt nach den einzelnen Verkehrsträgern – wiesen die in Frage 6 genannten Klageverfahren auf?
8. Wie viele zugelassene Revisionen Planfeststellungsbeschlüsse für Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend wurden in den Jahren 1991 bis 2006 jeweils beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt?
9. Wie viele Nichtzulassungsbeschwerden Planfeststellungsbeschlüsse für Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend wurden in den Jahren 1991 bis 2006 jeweils beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt?
Wie viele davon führten zur Zulassung der Revision?
10. Welche durchschnittliche Verfahrensdauer – aufgeteilt nach den einzelnen Verkehrsträgern – wiesen die Revisionsverfahren Planfeststellungsbeschlüsse für Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend in den Jahren 1991 bis 2006 am Bundesverwaltungsgericht auf?

11. Wie viele Revisionsverfahren Planfeststellungsbeschlüsse für Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend wurden in den Jahren 1991 bis 2006 vom Bundesverwaltungsgericht verworfen oder zurückgewiesen?

Berlin, den 20. Februar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

