

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/21379 –**

### Planungszeiträume im Bereich der Bundesverkehrswege

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang dieses Jahres hat der Deutsche Bundestag das sogenannte Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (kurz: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) beschlossen. Dieses Gesetz sieht unter anderem vor, dass das Eisenbahnbundesamt bzw. die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Vorhabensträger für Planungen in dem genannten Bereich sind und die vorbereitenden Planungsarbeiten bis zur Entscheidung des Deutschen Bundestages erstellen müssen. Dazu gehören u. a. Infrastrukturplanungsentwürfe, die Öffentlichkeitsbeteiligung, die Anhörung, die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen und der Abschlussbericht. Ziel des Gesetzes ist die Beschleunigung der Umsetzung von ausgewählten Verkehrsinfrastrukturprojekten. Zur Abschätzung des Zeitbedarfs für derartige Vorhaben im Vergleich zur herkömmlichen Planung interessieren folgende Fragen.

1. Welche planerischen Arbeitsschritte sind nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, damit ein Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann?

Welcher Zeitbedarf ist hierfür in der Regel erforderlich?

Das im Folgenden beschriebene Verfahren stellt jenes des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 dar.

Für den BVWP 2030 wurden insgesamt über 2.000 Projektvorschläge für Aus- und Neubau, von denen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundes-schienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen entfielen, von zahlreichen Akteuren eingebracht. Anschließend wurden die Projektanmeldungen von Fachgutachtern des Bundes plausibilisiert und unter Nutzung der Verkehrsprognose 2030 als Grundlage einem Bewertungsverfahren mit vier Modulen (Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse, Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, Modul C: Raumordnerische Beurteilung, Modul D: Städtebauliche Beurteilung) unterzogen. Entsprechend den Ergebnissen der Projektbewertungen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im

Weiteren einen Entwurf für den BVWP 2030 aufgestellt und die darin enthaltenen Verkehrsinfrastrukturprojekte nach Dringlichkeitskategorien priorisiert. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und Hinweise einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung hat das Kabinett dann den BVWP 2030 beschlossen.

Den mehrstufigen Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 hat das BMVI mit den Vorbereitungen zur Durchführung des Aufstellungsverfahrens im Jahr 2009 eingeleitet und mit dem Beschluss des Bundeskabinetts im Jahr 2016 abgeschlossen.

Für weitere Informationen wird auf den BVWP 2030 – Gesamtplan, und das Methodenhandbuch zum BVWP 2030, beides auf den Internetseiten des BMVI abrufbar, verwiesen.

2. Welche rechtliche Bedeutung hat die Aufnahme einer Straßenplanung in den Bundesverkehrswegeplan?

Der vom Kabinett am 3. August 2016 beschlossene BVWP 2030 ist ein Regierungsprogramm, in dem die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland dargelegt sind.

Als Kabinettsbeschluss entfaltet der verkehrsträgerübergreifende BVWP 2030 keine Rechtswirkung auf nachfolgende Planungs- und Verwaltungsverfahren. Jedoch ist er die Grundlage für das vom Deutschen Bundestag verabschiedete Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, mit dem der Bedarf von Bundesfernstraßenmaßnahmen festgestellt wird.

3. Wie lange dauert die Planung von Bundesfernstraßen, die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sind, im Regelfall bis hin zur Schaffung von Baurecht (bitte differenziert für die wesentlichen Planungsschritte die üblichen Zeiträume angeben, möglichst getrennt nach Plangenehmigungsverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren)?
4. Wie lange dauert die Planung von Bundeswasserstraßen und Eisenbahnstrecken, die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sind, im Regelfall bis hin zur Schaffung von Baurecht (bitte differenziert für die wesentlichen Planungsschritte die üblichen Zeiträume angeben, möglichst getrennt nach Plangenehmigungsverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Dauer ist von der Komplexität des Vorhabens (planerisch-technische Anforderungen), der Projektgröße, der Anzahl der Betroffenen, dem Verlauf von Planfeststellungsverfahren (Dauer wird insbesondere durch die dort eingebrachten Stellungnahmen und ggf. Klagen bestimmt), dem Konfliktpotential des jeweiligen Eingriffs in Natur und Umwelt bzw. den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abhängig.

Die Aufnahme eines Projektes in den Bedarfsplan der Bundesschienenwege ermächtigt das BMVI lediglich, abhängig von der Verfügbarkeit der Finanzmittel, Finanzierungsvereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu schließen. Die derzeitige Finanzlinie erlaubt es nicht, zeitgleich die Planungen sämtlicher Neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans der Bundesschienenwege durch die Vorhabenträgerin aufnehmen zu lassen. Zudem sind beim Einsatz der verfügbaren Mittel neben den Projekten des Bedarfsplans aus dem Abschnitt 2, Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, auch die lau-

fenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs zu berücksichtigen.

Die Dauer der Vorplanung, d. h. vom Beginn der Grundlagenermittlung bis zur Erstellung der Genehmigungsplanung durch die Vorhabenträgerin wird nicht erfasst. Aktuell beträgt die Dauer der Planfeststellungsverfahren der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege von der Vorprüfung der Antragsunterlagen des Vorhabenträgers bis zur Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses ca. 4 Jahre und 7 Monate. Seit 2016 wurde durch die Vorhabenträgerin für kein Bedarfsplanvorhaben die Baurechtserteilung im Wege einer Plangenehmigung beantragt.

Im Bereich der Wasserstraße scheidet die Durchführung von Plangenehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten im Umfang der Bedarfsplanprojekte aufgrund der Vielzahl der Betroffenheiten in der Regel aus.

Eine pauschale Angabe für die durchschnittliche Dauer eines im jeweiligen Bedarfsplan enthaltenen Fern- oder Wasserstraßenvorhabens von der Vorplanung bis zur Erlangung eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses ist nicht möglich.

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 wurden für die drei Verkehrsträger folgende durchschnittliche Planungszeiträume als Bewertungsgrundlage zugrunde gelegt:

- Schiene: Grundsätzlich sieben Jahre
- Straße
  - Linienbestimmungsverfahren: 18 Monate
  - Entwurfsplanung: 12 Monate
  - Planfeststellungsverfahren: 36 Monate
- Wasserstraße: Projektspezifische Abschätzung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

5. Unterscheiden sich die Zeiträume in den Fragen 3 und 4 von der Planung von wesentlichen Änderungsmaßnahmen?

Wenn ja, bei welchen Planungsschritten, und warum?

Die im BVWP 2030 bzw. in den Bedarfsplänen enthaltenen Vorhaben umfassen auch die wesentlichen Änderungen der bestehenden Infrastruktur. Folglich entsprechen die Zeiträume für die Planung von Änderungsmaßnahmen jenen für die in Frage 3 und 4 und der dazugehörigen Antwort genannten Projekte.

6. Unterscheiden sich die Zeiträume bei den Fragen 3 und 4 voraussichtlich von Planungen, die in einem Verfahren gemäß dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz geplant werden?

Wenn ja, bei welchen Planungsschritten, und warum?

Ziel des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist es, nach Durchführung eines im Wesentlichen dem Planfeststellungsverfahren entsprechenden Verfahrens, die Möglichkeit der konkreten Vorhabenzulassung statt durch einen Planfeststellungsbeschluss durch die unmittelbare Entscheidung des demokratisch legitimierten Gesetzgebers zu schaffen. Hierdurch wird eine größere Akzeptanz der Projekte in der Bevölkerung erwartet und damit eine beschleunigte Umsetzung insgesamt.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*