



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, **09. März 2021**  
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel,  
Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS  
90/ DIE GRÜNEN betreffend  
**„Situation der Infrastrukturplanung in Deutschland“**  
- Drucksache 19/25752

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Anlage  
zum Schreiben  
vom **09. März 2021**

Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend  
**„Situation der Infrastrukturplanung in Deutschland“**  
- Drucksache 19/25752

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Die in dieser Legislaturperiode erfolgreich auf den Weg gebrachten vier Planungsbeschleunigungsgesetze setzen Vorgaben des Koalitionsvertrags, des Klimaschutzprogrammes 2030 sowie des Koalitionsbeschlusses vom März 2020 zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren von (Verkehrs-)Infrastrukturvorhaben um.

So wurden Regelungen, die in anderen Bereichen nachweislich zu einer effizienteren Abwicklung der Verfahren beitragen, wie etwa der Einsatz von Projektmanagern oder der Erlass einer vorläufigen Anordnung für vorbereitende Maßnahmen, in die Fachplanungsgesetze der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße übertragen. Die Genehmigungsverfahren für bestimmte Ersatzneubauten sowie von Elektrifizierungs- und Digitalisierungsmaßnahmen der Schiene wurden vereinfacht. Die Neuregelungen sehen auch eine Förderung der Transparenz und der Digitalisierung der Verfahren vor. Darüber hinaus wurden zur schnelleren Realisierung von Kreuzungsbauwerken die Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entlastet. Durch die mit Wirkung vom 7. Dezember 2020 in Kraft getretene Bündelung von Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren im Bereich der Schiene beim Eisenbahn-Bundesamt werden Schnittstellen reduziert, Synergien genutzt und Doppelprüfungen vermieden.

Bei den Gerichtsverfahren wurden im Verkehrsbereich die Klagebegründungsfrist vereinheitlicht und die verwaltungsgerichtlichen Verfahren durch Schaffung von Eingangszuständigkeiten bei den Obergerichtsinstanzen bzw. dem Bundesverwaltungsgericht gestrafft.

Schließlich wurde mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz die Genehmigung von ausgewählten Verkehrsprojekten durch Gesetz ermöglicht. Durch die unmittelbare Entscheidung des demokratisch legitimierten Gesetzgebers über die konkrete Vorhabenzulassung soll deren gesellschaftliche Akzeptanz verbessert werden. In den hierzu vorgesehen Verfahren hat auch die Bürgerbeteiligung eine Stärkung erfahren.

Somit tragen die in dieser Legislaturperiode von der Bundesregierung beschlossenen Regelungen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verschlanken, um Infrastrukturinvestitionen zukünftig schneller und effektiver realisieren zu können.

In die Bundesschienenwege wurden im Zeitraum 2009 bis 2020 rd. 60,3 Mrd. Euro investiert, die Aufteilung auf die einzelnen Jahre kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden (Angaben in Mio. Euro):

2009 Ist	2010 Ist	2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist	2016 Ist	2017 Ist	2018 Ist	2019 Ist	2020 Ist
4.106	4.434	4.473	4.044	4.141	3.976	4.554	4.994	6.360	5.843	6.018	7.331

Im Finanzplanungszeitraum 2021 bis 2024 sind für die Bundesschienenwege nachfolgende Investitionen vorgesehen (Angaben in Mrd. Euro):

2021*	2022	2023	2024
14,940	8,901	9,075	9,083

\* Davon Eigenkapitalerhöhung an die DB AG zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 i.H.v. 2,125 Mrd. Euro und 5 Mrd. Euro zum Ausgleich von Schäden in Folge der Corona- Pandemie

In die Bundesfernstraßen wurden im Zeitraum 2009 bis 2020 rd. 74,7 Mrd. Euro investiert, die Aufteilung auf die einzelnen Jahre kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden (Angaben in Mio. Euro):

2009 Ist	2010 Ist	2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist	2016 Ist	2017 Ist	2018 Ist	2019 Ist	2020 Ist
6.198	5.485	5.245	5.358	5.447	5.489	5.272	6.034	6.777	7.684	7.761	7.919

Im Finanzplanungszeitraum 2021 - 2024 sind im Bundesfernstraßenhaushalt nachfolgende Investitionen vorgesehen (Angaben in Mrd. Euro):

2021	2022	2023	2024
8,65	8,31	8,40	8,43

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

**Frage 2:** *Welche Zeitdauer muss hinzugerechnet werden, wenn man den Planungsbeginn (ab Leistungsphase eins „Grundlagenermittlung“) hinzurechnet*  
 a) *bei Bundesschienenprojekten über 30 km?*  
 b) *bei Bundesfernstraßenprojekten über 20 km?*  
 c) *bei Fahrradwegprojekten in Bundeszuständigkeit?*

**Antwort:**

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

Anhand der vorliegenden Daten lassen sich für Bedarfsplanvorhaben im Bereich Schiene folgende Angaben zur durchschnittlichen Dauer einzelner Projektphasen ableiten:

	<b>25%-Quantil</b>	<b>Mittelwert</b>
Grundlagenermittlung/Vorplanung	3 Jahre, 9 Monate	5 Jahre, 11 Monate
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	2 Jahre, 4 Monate	3 Jahre, 8 Monate
Planfeststellungsverfahren	3 Jahre, 2 Monate	4 Jahre, 8 Monate
Bauzeit bis Inbetriebnahme	3 Jahre, 11 Monate	8 Jahre, 7 Monate

Statistische Angaben zu weiteren Phasen, wie z.B. Klageverfahren, liegen der Bundesregierung nicht vor. Da die Angaben jeweils aus unterschiedlichen, stark schwankenden Vorhabenportfolios ermittelt wurden, ist ein Rückschluss auf die Gesamtverfahrensdauer nur eingeschränkt möglich. Zu Vergleichszwecken sind deshalb auch die Mittelwerte der betrachteten Phasen angegeben.

Die Planung, die Durchführung der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren sowie der Bau von Bundesfernstraßen und von Radwegen an Bundesfernstraßen wurden bis zum 31. Dezember 2020 von den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung durchgeführt.

Für den abgefragten Zeitraum gibt es ein Bundesfernstraßenprojekt über 20 km Länge:

	<b>25-%-Quantil</b>	<b>Mittelwert</b>
Grundlagenermittlung/Vorplanung	-	4 Jahre
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	-	5 Jahre
Planfeststellungsverfahren	-	6 Jahre
Gerichtsverfahren	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	-	Bau in 2 Bauabschnitten 3,5 Jahre je BA

Von folgenden Ländern wurden für „Fahrradwegprojekte“ in Auftragsverwaltung nachfolgende Angaben gemacht. Als Fahrradprojekt wird dabei ein Neu- oder Ausbauprojekt an einer Bundesfernstraße bezeichnet, das hauptsächlich der Herstellung eines Radweges (ggf. in Kombination mit einem Fußweg) in der Baulast des Bundes umfasst.

Hessen meldet für Radwegprojekte mit Planfeststellungsverfahren:

	<b>25-% - Quantil</b>	<b>Mittelwert</b>
Voruntersuchung	19 Monate	2,1 Jahre
Vorentwurf	11 Monate	1,8 Jahre
Planfeststellungsverfahren	12 Monate	1,5 Jahre
Baudurchführung	11 Monate	1,3 Jahre

Mecklenburg-Vorpommern:

	25%-Quantil	Mittelwert
Grundlagenermittlung/Vorplanung	9 Monate	1 Jahr
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	1 Jahr	2 Jahre
Planfeststellungsverfahren	10 Monate	1 Jahre
Gerichtsverfahren	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	1 Jahr	1,5 Jahre

Niedersachsen:

	25%-Quantil	Mittelwert
Grundlagenermittlung/Vorplanung	ca. ½ Jahr	ca. 2 Jahre
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	ca. 1 Jahr	ca. 3 Jahre
Planfeststellungsverfahren	ca. ½ Jahr	ca. 1 ½ Jahre
Gerichtsverfahren	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	ca. 3 Monate	ca. 8 Monate

Saarland:

	25%-Quantil	Mittelwert
Grundlagenermittlung/Vorplanung	4 Jahre, 8 Monate	kA
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	2 Jahre, 9 Monate	kA
Planfeststellungsverfahren	11 Monate	kA
Gerichtsverfahren	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	1 Jahr, 1 Monat	kA

Sachsen-Anhalt meldet nach Auswertung der Datenlage von acht Radwegprojekten in unterschiedlichen Verfahrensabschnitten:

	25%-Quantil	Mittelwert	Stichprobenumfang
Grundlagenermittlung/Vorplanung	1,00 Jahre	1,86 Jahre	8
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	2,00 Jahre	3,70 Jahre	8



Planfeststellungsverfahren	3,93 Jahre	3,93 Jahre	4
Gerichtsverfahren	-	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	0,50 Jahre	0,63 Jahre	4

Thüringen:

	<b>25-%-Quantil</b> (in Zeile 2 enthalten)	<b>Mittelwert</b> (in Zeile 2 enthalten)
Grundlagenermittlung/Vorplanung		
Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (einschließlich Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren)	5 Jahre 3 Monate	5 Jahre 10 Monate
Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren	6 Monate	10 Monate
Gerichtsverfahren	-	-
Bauzeit bis Inbetriebnahme	6 Monate	8 Monate

**Frage 3:** *Wie viele und welche Bundesschiene- und Bundesfernstraßenprojekte befinden sich jeweils derzeit in Planung (bitte jeweiligen Planungsstand angeben)?*

**Antwort:**

Für Bundesschieneprojekte wird auf Anlage 1 verwiesen. Für Bundesfernstraßenprojekte in Auftragsverwaltung wird für die Meldung einzelner Länder auf die Anlage 2 verwiesen. Für Bundesfernstraßenprojekte in Bundesverwaltung wird für die Meldung der Autobahn GmbH des Bundes auf die Anlage 3 verwiesen.

**Frage 4:** *Bei wie vielen Bundesschiene- und Fernstraßenvorhaben wurden seit 2009 Plangenehmigungs- anstelle von Planfeststellungsverfahren eingesetzt und wie groß ist damit deren Anteil an allen Planverfahren?*

**Antwort:**

Im Bereich der Bundesschienevorhaben wurden im Zeitraum von 2009 bis 2020 insgesamt 8.980 Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen. Der Anteil der Plangenehmigungen an allen Planverfahren beträgt in dem genannten Zeitraum 70 Prozent.

Für die Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung führen die Länder keine einheitliche Statistik. Folgende Länder melden:

Land	Anzahl (Anteil an allen Verfahren)	Anmerkung
Berlin	0	
Brandenburg	0	für Fernstraßenvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan seit 2009
Bremen	0	
Hessen	(7 - 10 %)	Geschätzt für den Zeitraum von 2013 bis 2020

Mecklenburg-Vorpommern	1 (4,35 %)	
Niedersachsen	57 (39 %)	
Nordrhein-Westfalen	0	
Rheinland-Pfalz	0	
Saarland	7 (35 %)	Insgesamt wurden seit 2009 im Zuständigkeitsbereich der saarländischen Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen 20 Verfahren (Planfeststellung (11), Plangenehmigung (7) und Fall unwesentlicher Bedeutung (2)) abgeschlossen bzw. sind noch anhängig. Dies entspricht einem Anteil der Plangenehmigung an allen Verfahren von 35 %.
Sachsen	6 (<5%)	bei allen zu planenden Projekten (<20 km)
Sachsen-Anhalt	9 (8%)	
Schleswig-Holstein	2 (0,74 % bzw. 8,33 %)	Der Anteil an allen Planverfahren beträgt in dem genannten Zeitraum 0,74 Prozent, soweit man als Bezugswert auch bspw. Planergänzungsbeschlüsse und Fehlerheilungsverfahren miteinbezieht bzw. 8,33 Prozent, soweit man lediglich von Ausgangsverfahren als Bezugswert ausgeht.
Thüringen	46 (12 %)	

Für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung meldet die Autobahn GmbH für 2020 Fehl-  
anzeige.

**Frage 5:**

*Welche Methoden besseren Planungsmanagements sind bei Schienen- und Straßenprojekten des Bundes aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) besonders für Planungsbeschleunigung geeignet und wie intensiv werden sie in der Praxis genutzt?*

- a) *Setzen die Verwaltungen für die Einholung von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange regelmäßig „Sternverfahren“ ein und wie bewertet die Bundesregierung das?*
- b) *Welche Fristen werden nach Kenntnis der Bundesregierung für diese Stellungnahmen gesetzt und welche Beschleunigungseffekte bieten solche Fristsetzungen?*
- c) *Laden die Verwaltungen Träger Öffentlicher Belange zu einer gemeinsamen Besprechung ein und wie bewertet die Bundesregierung das?*
- d) *Bei wie vielen Projekten wird die Möglichkeit, Projektmanager einzusetzen bereits intensiv genutzt und mit welchen Erfolgen (Beispiele)?*
- e) *Bei wie vielen Projekten wird ein Beteiligungsforum genutzt und bei wie vielen eine Mediation durchgeführt?*

**Antwort:**

Das Anhörungsverfahren ist in § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt.

Bei Schienen- und Straßenprojekten wird die Öffentlichkeit bereits im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung umfassend beteiligt. Bei allen Neubauvorhaben wurden regelmäßige Austauschformate mit allen Stakeholdern der Region etabliert, die die Planungen bereits seit Beginn der frühen Projektphasen begleiten.

Die Anzahl der Projekte, bei denen ein Projektmanager eingesetzt wird, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Bei Schienenverkehrsprojekten kommt nach Auskunft der DB AG das Sternverfahren nicht zum Einsatz.

Bei Bundesfernstraßenprojekten, deren Zulassung im Rahmen der Auftragsverwaltung erfolgt, entscheiden die Länder über die Ausgestaltung des Verfahrens. Fast alle Länder beteiligen die Träger öffentlicher Belange im Sternverfahren und setzen eine Frist bis 3 Monate entsprechend den landesrechtlichen Verfahrensregelungen. In der Regel äußern sich die Träger öffentlicher Belange im Rahmen eines Erörterungstermins. Getrennt davon finden Besprechungen mit den Trägern öffentlicher Belange im Vorfeld der Einleitung des förmlichen Zulassungsverfahrens statt. In einem Land wurde in insgesamt 25 Fällen Projektmanager eingesetzt. Eine Entlastung konnte nach Angaben dieses Landes nicht ermittelt werden. Zwei Länder haben in vier Fällen positive Erfahrungen mit dem Einsatz eines Projektmanagers gemacht. In einem weiteren Land soll der Einsatz im Rahmen eines Pilotprojekts erprobt werden. Beteiligungsforen wurden von den Ländern als Instrumente informeller Öffentlichkeitsbeteiligung bislang in 14 Fällen genutzt. Mediationsverfahren werden selten genutzt.

Erfahrungswerte des seit 1. Januar 2021 zuständigen Fernstraßen-Bundesamt (FBA) im Rahmen der praktischen Verwaltungstätigkeit bestehen noch nicht.

**Frage 6:** *Werden finanzielle Anreize, um kürzere Bauzeiten für Bauträger unter Beachtung der rechtlichen Standards zu erreichen, bei der Mehrheit der Projekte genutzt und in welchem finanziellen Rahmen bewegen sich diese Anreize (bitte in 25%-Quantilen angeben)?*

**Antwort:**

Bei Schienenverkehrsprojekten werden keine finanziellen Anreize genutzt. Für Bundesfernstraßenprojekte können Vereinbarungen einer Beschleunigungsvergütung nach dem Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB) geschlossen werden. Die Länder und die Autobahn GmbH des Bundes machen hiervon Gebrauch.

**Frage 7:** *Welche der zehn Empfehlungen aus dem Endbericht „Bau von Großprojekten: Komplexität beherrschen – kostengerecht, termintreu und effizient“ (Berlin 2015) der vom BMVI begleiteten Reformkommission wurden bereits umgesetzt und welche nicht (bitte je Empfehlung jeweils Umsetzungsstand, beschlossene und/oder aktuell im Abstimmungsverfahren befindliche relevante Verordnungen und/oder Gesetze sowie etwaigen beispielhaften Projekten auflisten)?*

**Antwort:**

Die Handlungsempfehlungen der Reformkommission Großprojekte nehmen den gesamten Bauprozess - von der Projektidee bis zur Inbetriebnahme - in den Blick und richten sich an alle Beteiligten. Die Umsetzung der Empfehlungen ist eine Daueraufgabe, die kontinuierlich vorangetrieben wird.



**Frage 8:** *Welche Beschleunigungseffekte werden von der neuen Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die Planfeststellung bundesweiter Schienenvorhaben erwartet oder sind schon eingetreten (bitte um Angabe konkreter Projekte und konkreter Zeitersparnisse)?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung erwartet von der neuen Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) insbesondere eine Straffung des Genehmigungsverfahrens, eine Bündelung von Aufgaben und Optimierung von Verfahrensabläufen (vgl. Drucksache 19/4459 vom 24. September 2018, S. 46). Durch den Wegfall der zusammenfassenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde soll das Verfahren im Mittel um insgesamt 126 Arbeitstage verkürzt werden. Konkrete Zahlen liegen mit Blick auf die erst am 7. Dezember 2020 auf das EBA übergegangene Zuständigkeit für das Anhörungsverfahren noch nicht vor.

**Frage 9:** *Wie wirkt sich die neue Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes auf Projekte nicht-bundeseigener Eisenbahnen oder Projekte in Verbindung mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen aus?*

**Antwort:**

Dem EBA obliegt gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 BEVVG ausschließlich die Planfeststellung für Betriebsanlagen bundeseigener Eisenbahnen. Die Zuständigkeit für Planfeststellungs- und damit auch für Anhörungsverfahren für nicht-bundeseigene Eisenbahnen liegt nach wie vor bei den Ländern.

**Frage 10:** *Wieviel Personal ist beim EBA bis 2030 notwendig, um eine ausreichende Planungskapazität sowohl für die bisher geplanten Projekte als auch für zusätzliche Projekte im Zuge der Umsetzung des Ziels der Bundesregierung Verkehr auf die Schiene zu verlagern bereitzustellen?*

a) *Wie viel Personal ist derzeit beim EBA angestellt, wie sehen die konkreten Personalplanungen bis 2030 aus und welche Bilanz zeigt die aktuell laufende Personalakquise?*

b) *Wie hat sich der Personalbestand in den Auftragsverwaltungen für die Planung von Bundesfernstraßen von 2003 bis 2020 in Deutschland entwickelt?*

c) *Welche Rolle spielt dabei, dass die Auftragsverwaltungen der Länder für die Planung von Bundesfernstraßen seit Jahrzehnten pauschal 3 Prozent der Baukosten erstattet bekommen?*

d) *Welchen Anteil der Gesamtprojektkosten machten die Planungskosten für Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 aus und wie hoch waren diese jeweils in absoluten Beträgen?*

e) *Welcher Personalbestand ist bis 2030 im Fernstraßen-Bundesamt (FBA) in welchen Schritten geplant?*

f) *Welcher Personalbestand ist bis 2030 im Fernstraßen-Bundesamt (FBA) in welchen Schritten für die Planung und Überwachung von Bundesautobahnen geplant?*

g) *Wieviel dieses Personalbestandes wurde von den entsprechenden Länderbehörden direkt übernommen (bitte nach Bundesländern angeben)?*

**Antwort:**

Das EBA führt keine eigenen Planungen durch. Als Planfeststellungsbehörde entscheidet es auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ob dessen Pläne für den Bau oder die Änderung seiner Eisenbahnbetriebsanlagen zulässig sind.

Zu Beginn des Jahres 2021 verfügte das EBA über insgesamt 240 Planstellen im Bereich Planfeststellung. Alle mit Haushaltsgesetzen 2020 und 2021 erhaltenen Planstellen im Bereich Planfeststellung sind entweder besetzt oder befinden sich im Ausschreibungsverfahren bzw. die Personalauswahl wurde getroffen. Die konkreten Personalplanungen für die Folgejahre obliegen dem Haushaltsgesetzgeber.

Zu Frage 10 b): Über den Anfragezeitraum von 2003 bis 2020 liegt dem BMVI keine einheitliche Erfassung der Länder zum abgefragten Personalbestand vor.

Der Personalbestand des FBA wird derzeit bis Ende 2022 wie folgt geplant:

Stand 1. März 2021: 112 Personen im Dienst (auf 112,0 (Plan-)Stellen),  
Plan 31. Dezember 2021: insgesamt 359,5 besetzte (Plan-)Stellen,  
Plan 31. Dezember 2022: insgesamt 423 besetzte (Plan-)Stellen.

Zum Stand 1. März 2021 sind im FBA 48 Personen für Aufgaben der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde eingestellt. Im Zuge des Personalübergangs nach dem Fernstraßen-Überleitungsgesetz wechselten 21 Beschäftigte von Ländern zum FBA (Hessen: 13; Schleswig-Holstein: 2; Sachsen: 1; Sachsen-Anhalt: 1; Niedersachsen: 3; Brandenburg: 1).

Die Länder erhalten durch den Bund die Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht entstehen, durch die Zahlung einer Pauschale abgegolten, die an Bundesstraßen 5 vom Hundert der Baukosten beträgt. Bei Bundesautobahnen sind es für die Jahre 2018-2020: sechs Prozent, für das Jahr 2021: fünf Prozent, für 2022: drei Prozent und für 2023: ein Prozent. Nach den vorhandenen Rückmeldungen der Länder sind keine Auswirkungen auf den Personalbestand gegeben.

Zu Frage 10 d) melden für Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung folgende Länder:

Bayern:

Für die Jahre 2009 und 2010 liegen keine Daten mehr vor. In den Jahren 2011 bis 2020 hatten die Planungs- und Bauleitungskosten für die Bundesfernstraßen in Summe von rd. 1.750 Mio. Euro einen Anteil von 14 Prozent an den Gesamtprojektkosten in Summe von rd. 12.460 Mio. Euro.

Brandenburg:

Der Anteil der Planungskosten für Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 an den Gesamtprojektkosten machten i. d. R. ca. 10 bis 15 Prozent der Baukosten aus. In den Jahren 2009 bis 2019 ergaben sich folgende absoluten Beträge:

<b>Jahr</b>	<b>Planungskosten in Mio. Euro</b>
2009	27,7
2010	28,6
2011	26,2
2012	23,5
2013	25,3
2014	23,0
2015	26,7
2016	33,9
2017	32,9

2018	35,0
2019	38,8

Hessen:

Jahr	Bauinvestitionen Bundesfernstraßen Euro	Personalkosten, Ingenieur- / Fremdleistungen Euro
2012	616.894.876,76	66.016.950,48
2013	611.312.967,39	82.752.123,34
2014	625.816.847,87	78.718.614,43
2015	710.247.368,26	86.776.529,34
2016	649.289.616,72	93.724.226,91
2017	695.259.463,96	99.053.142,13
2018	743.142.769,23	97.135.263,16
2019	830.945.124,29	98.273.372,53

Mecklenburg-Vorpommern:

Jahr	Eingesetzte Werkvertragsmittel für Bundesfernstraßenplanungen	
	Absolut Euro	in Relation (Prozent) zum Bauvolumen
2009	19.290.000,00	14,31
2010	16.310.000,00	11,94
2011	16.382.000,00	13,39
2012	17.955.000,00	15,76
2013	18.804.000,00	14,63
2014	15.826.000,00	10,00
2015	16.157.000,00	7,67
2016	16.384.000,00	10,33
2017	16.966.000,00	9,92
2018	22.037.000,00	9,69
2019	22.922.000,00	12,34
2020	19.740.000,00	11,35

Niedersachsen:

Jahr	Planungskosten für ex- terne Ingenieurbüros in Mio. Euro	Anteil an Baukosten in Prozent
2009	19,70	2,68
2010	18,97	3,08
2011	17,06	3,41
2012	16,41	2,89
2013	17,82	2,86
2014	21,54	3,50

2015	20,17	3,55
2016	23,23	3,67
2017	25,55	3,40
2018	26,52	3,21
2019	26,85	3,21
2020	23,67	3,21

**Nordrhein-Westfalen:**

Die Gesamtprojektkosten der zwischen 2009 und 2020 in einer Planungsphase oder im Bau befindlichen Projekte belaufen sich auf 2.870 Mio. Euro. Gesamtprojektkosten beziffern hierbei die reinen Bau- und Grunderwerbskosten excl. der Planungskosten. Die Planungskosten durch Vergabe an Dritte belaufen sich auf 18,4 Mio. Euro für den Zeitraum zwischen 2009 und 2020.

**Rheinland-Pfalz:**

Der Anteil der Planungs- und übrigen Projektbetreuungskosten an den Gesamtkosten einer Maßnahme beträgt bei einfachen großflächigen Fahrbahnsanierungen rd. 8 bis 12 Prozent bei zeit- und planungsintensiven kleinflächigen Ausbaumaßnahmen innerorts rd. 18 bis 25 Prozent.

Die absoluten Beträge für die Planungs- und übrigen Projektbetreuungskosten sind in der nachstehenden Tabelle nach externen und internen Kosten zusammengefasst:

Jahr	Bundesfernstraßen		
	Extern Mio. Euro	Intern Mio. Euro	Σ Mio. Euro
2009	15,1	38,6	53,7
2010	13,4	38,3	51,7
2011	14,4	40,7	55,1
2012	11,8	38,1	49,9
2013	10,7	36,9	47,7
2014	15,2	37,7	53,0
2015	12,8	37,8	50,6
2016	17,6	38,4	56,0
2017	18,1	38,5	56,5
2018	18,7	37,3	56,0
2019	16,6	34,8	51,4
2020	14,9	37,9	52,9

**Saarland:**

Eine exakte statistische Erfassung zu den absoluten Beträgen im gewünschten Zeitraum liegt nicht vor. Der Anteil der Planungskosten betrug gemäß einer Prüfung des Landesrechnungshofes in den Jahren 2009 bis 2013 zwischen 11 bis 15 Prozent.

**Sachsen:**

Die kameralistische Haushaltsführung im Freistaat Sachsen sieht keine durchgängige Erfassung und Zuordnung der Planungskosten auf Einzelprojekte vor. Es wird auf die Anlage 4 verwiesen, die hilfsweise eine summarische Übersicht gibt. In dieser werden die anteiligen Ausgaben für Ingenieurleistungen den jährlichen Bauinvestitionen für die Bundesfernstraßen

(entspricht den Ausgaben für alle Projekte) gegenübergestellt. Umfasst ist der Zeitraum ab Gründung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr von 2012 - 2020.

**Sachsen-Anhalt:**

Da es in der Auftragsverwaltung Sachsen-Anhalt keine Kosten-Leistungsrechnung im Sinne eines Projektcontrollings gibt, können nicht die gesamten Planungskosten inkl. Verwaltungskosten/Personalkosten für Landespersonal erfasst werden, sondern lediglich die Ausgaben für die Beauftragung von Ingenieurbüros (Dienstleistungen Außenstehender). Exemplarisch wurden in der nachfolgenden Tabelle Bundesfernstraßenprojekte mit einer Fertigstellung aus den Jahren 2009 bis 2020 im Hinblick auf die angefallenen Planungskosten (Kosten für Dienstleistungen Außenstehender, ohne Personalkosten) ausgewertet.

<b>Straße</b>	<b>Bezeichnung der Maßnahme</b>	<b>Baukosten [Mio. Euro]</b>	<b>Planungskosten [Mio. Euro]</b>	<b>Planungskosten [Prozent]</b>
B 2 / B100	OU Eutsch	15,981	2,012	12,59
B6n	OU Köthen PA 16	65,643	7,073	10,77
B 79	OU Halberstadt - Harsleben	40,500	4,054	10,01
B 81n	Egeln/Nord - B246a	17,303	1,138	6,58
B 107	Sandauer Brücke	10,704	0,917	8,57
B 184	Dessau-Roßlau	25,692	3,092	12,03
B 188	OU Oebisfelde, 1.BA	11,510	0,520	4,52
B 245	OU Bebertal	14,313	0,877	6,13
B 246a	OU Schönebeck 3.BA	45,616	3,460	7,59
A14	Neubau VKE 1.2	61,035	7,103	11,64
A14	Neubau VKE 1.3	91,230	9,659	10,59
Mittelwert				9,18

**Schleswig-Holstein:**

Je nach den Umständen des einzelnen Bundesfernstraßenprojektes ergaben sich unterschiedliche Höhen der Planungskosten. Aus den Erfahrungswerten der Auftragsverwaltung Schleswig-Holstein bei den Bundesfernstraßenprojekten im abgefragten Zeitraum ergab sich ein durchschnittlicher Anteil der Planungskosten von etwa 18 Prozent an den Gesamtprojektkosten.

**Frage 11:** *Werden Daten früherer Verfahren sowie Anleitungen und Leitfäden für die Umsetzung des Umweltrechts in Deutschland derzeit auf digitalen Plattformen gesammelt und den zuständigen Verwaltungen zur Verfügung gestellt?  
Wenn ja, welche Plattformen sind das?*

**Antwort:**

Im Bereich des Schienenverkehrs werden Informationen auf den Internetseiten des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht.

Auch bei der Planung von Bundesfernstraßen werden alle zur Verfügung stehenden Daten genutzt, wenn sie für das konkrete Vorhaben von Relevanz sind.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet zudem die Ausschreibung einer auf künstlicher Intelligenzbasierter Wissensplattform vor, die den Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden alle vorliegenden Informationen zum Umgang mit

geschützten Arten nutzerfreundlich zur Verfügung stellen soll. Sie wird auch Daten aus früheren Planungs- und Genehmigungsverfahren enthalten. Die Vergabeunterlagen sollen zeitnah veröffentlicht werden.

**Frage 12:** *Will das BMVI die 2017 eingerichteten UVP-Portale des Bundes und der Länder ergänzen und Zulassungsentscheidungen archivieren, um es als gemeinsames „UVP-Gedächtnis“ zu nutzen und um die Expertise der Umweltverbände, ihr Wissen und ihre Datenbestände zur Verfügung stellen zu können?  
Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort:**

Die UVP-Portale des Bundes und der Länder sind ein hilfreiches Instrument, um den Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu Informationen über Infrastrukturvorhaben zu erleichtern. Die Nutzung als permanent aktualisiertes und vollständiges Archiv können die Portale nicht leisten.

**Frage 13:** *Welche der folgenden Ansätze, um das Umweltrecht besser handhabbar zu machen sowie bessere und rechtssichere Planungsverfahren zu erreichen werden vom BMVI angestrebt oder bereits praktiziert?  
a) kooperative Zusammenarbeit mit anerkannten Umweltverbänden auf digitalen Plattformen,  
b) aktuelle Anwendungsleitfäden zum Umweltrecht,  
c) Veröffentlichung von Empfehlungen zu den ökologischen Erhebungs- und Bewertungsverfahren.*

**Antwort:**

Ziel der Bundesregierung ist es, Planungen von Infrastrukturvorhaben schneller, besser, rechtssicherer und unter Beteiligung aller Betroffenen und Wissensträger durchzuführen. Anwendungsleitfäden und Auslegungshilfen zum Umweltrecht werden in einem ständigen Prozess aktualisiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

**Frage 14:** *Wie viele Bundesschienen- und Fernstraßenvorhaben zwischen 2009 und 2020 mussten vor Gericht verhandelt werden (bitte absolute sowie relative Zahlen angeben)?  
a) Wie viele Monate beanspruchte die gerichtliche Befassung jeweils (bitte in 25%-Quantilen angeben)?  
b) Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Dauer der Gerichtsverfahren sowie der Verzögerung der Planungen einerseits und der personellen Ausstattung der zuständigen Gerichte andererseits?  
c) Plant die Bundesregierung die personelle Situation der Gerichte zu verbessern? Wenn ja, wie und wenn nein, warum nicht?  
d) Wie haben sich die Haushaltsmittel im Zeitraum 2009 bis 2019 (10 Jahre) für Personal am Bundesverwaltungsgericht entwickelt (bitte nach einzelnen Personalgruppen aufschlüsseln) und wieviel Mittel sind davon tatsächlich abgeflossen?*

**Antwort:**

Die Gerichtsverfahren beanspruchten im Bereich Schiene nach Auskunft der DB AG folgende Zeiten:



Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25%-Quantile)
Jahr *	Anzahl	
2011	1	6 Monate
2012	-	-
2013	2	1 Jahr
2014	4	1 Jahr, 4 Monate
2015	2	1 Jahr, 10 Monate
2016	3	9 Monate
2017	4	2 Jahre, 9 Monate
2018	14	2 Jahre
2019	6	3 Jahre
2020	5	11 Monate
noch laufend	11	noch keine zahlenmäßige Angabe des Quantils möglich

\* Die angegebene Jahreszahl bezeichnet jeweils das Ende des Verfahrens.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung melden folgende Länder für Gerichtsverfahren gegen die Zulassungsentscheidung (keine Vergabe oder Baurechtsstreitigkeiten; die angegebene Jahreszahl bezeichnet jeweils das Ende des Verfahrens; bei noch laufenden Verfahren keine Angabe des Quantils möglich):

Berlin:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2010	1	19 Monate

Hessen:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2009	4	1 Jahr 5 Monate
2010	6	9 Monate
2011	1	10 Monate
2012	7	1 Jahr 11 Monate
2013	7	7 Monate
2014	4	1 Jahr 6 Monate
2015	4	1 Jahr 3 Monate
2016	1	2 Monate
2017	1	8 Monate
2018	4	4 Jahre 7 Monate
2019	3	4 Jahre 2 Monate
2020	4	7 Monate
noch laufend	6	-

Mecklenburg-Vorpommern:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25-%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2009	0	-
2010	0	-
2011	0	-
2012	0	-
2013	0	-
2014	1	1 Jahr
2015	0	-
2016	0	-
2017	3	1 Jahr
2018	1	2 Jahre
2019	0	-
2020	1	4 Jahre
noch laufend	2	-

Niedersachsen:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25-%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2009	3	1 Jahr
2010	3	1 Jahr
2011	3	1 Jahr
2012	-	-
2013	3	1 Jahr 6 Monate
2014	3	3 Jahre
2015	2	1 Jahr 7 Monate
2016	5	1 Jahr 6 Monate
2017	1	3 Jahre
2018	1	1 Jahr
2019	13	1 Jahr 6 Monate
2020	1	1 Jahr 6 Monate
noch laufend	6	-

Nordrhein-Westfalen:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung*
Jahr	Anzahl	
2009	5	18 Monate
2010	4	19 Monate
2011	4	12 Monate
2012	6	12 Monate
2013	3	1 Monate
2014	6	36 Monate
2015	3	1 Monate

2016	1	48 Monate
2017	6	11 Monate
2018	5	7 Monate
2019	8	6,5 Monate
2020	2	17 Monate
noch laufend	8	-

\* Aufgrund der teilweise sehr geringen Anzahlen in den Verteilungen der einzelnen Jahre wurde auf eine Angabe der 25%-Quantile verzichtet, da diese nach Auskunft des Landes nicht aussagekräftig sind.

Rheinland-Pfalz:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2009	2	10 Monate
2010	1	3 Monate
2011	1	6 Monate
2012	1	1 Jahr, 6 Monate
2013	2	1 Jahr, 6 Monate
2014	1	3 Jahre
2015	3	3 Jahre, 5 Monate
2016	-	-
2017	-	-
2018	3	7 Monate
2019	1	4 Monate
2020	1	2 Jahre, 5 Monate

Sachsen:

In dem Zeitraum liegen insgesamt zehn Gerichtsverfahren. Der Mittelwert für die Verfahrensdauer liegt bei 51 Monaten. Das 25%-Quantil beträgt sieben Monate.

Sachsen-Anhalt:

In Sachsen-Anhalt wurden 41 Klagen im Zeitraum zwischen 2009 und 2020 zu Straßenprojekten erhoben.

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (Summe über die Zeitdauer der Einzelverfahren)
Jahr *	Anzahl	
2009	0	-
2010	3	39 Monate
2011	5	41 Monate
2012	3	3 Monate
2013	2	12,5 Monate
2014	3	64 Monate
2015	2	3 Monate
2016	11	261 Monate
2017	1	14 Monate
2018	4	12 Monate

2019	5	30 Monate
2020	2	24,5 Monate
noch laufend	3	-

Land Schleswig-Holstein:

Gerichtsverfahren		Zeitbedarf für die gerichtliche Befassung (25-%-Quantil)
Jahr	Anzahl	
2009	-	-
2010	2	1 Jahr 3 Monate, sowie 5 Monate
2011	-	-
2012	-	-
2013	-	-
2014	-	-
2015	2	2 Jahre, sowie 2 Monate
2016	-	-
2017	-	-
2018	-	-
2019	-	-
2020	1*	1 Jahr 6 Monate
2020	1	1 Jahr 6 Monate
noch laufend	4	-

\*Das gerichtliche Verfahren zum Vorhaben der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) wurde trotz der Führung des eisenbahnrechtlichen Planungsrechts durch das Amt für Planfeststellung Verkehr durchgeführt.

Beim seit dem 1. Januar 2021 zuständigen FBA wurden bislang keine Klageverfahren geführt.

Die Dauer verwaltungsbehördlicher und verwaltungsgerichtlicher Verfahren hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, insbesondere von der Komplexität des Sachverhalts und der sich stellenden Rechtsfragen. Infrastrukturvorhaben, die Schienen- und Straßenprojekte auf Bundesebene betreffen, sind regelmäßig durch eine hohe Komplexität gekennzeichnet.

Im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz zum Pakt für den Rechtsstaat vom 31. Januar 2019 haben Bund und Länder verschiedene Maßnahmen zur nachhaltigen und dauerhaften Stärkung des Rechtsstaats vereinbart. Der Pakt sieht einen Personalzuwachs bis Ende 2021 von insgesamt 2.000 neuen Stellen für Richterinnen und Richter sowie Staatsanwältinnen und Staatsanwälte vor. Hinzu kommen weitere Stellen für das notwendige Personal im nicht-richterlichen und nicht-staatsanwaltschaftlichen Bereich.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) Maßnahmen auf den Weg gebracht, die der Beschleunigung verwaltungsgerichtlicher Verfahren dienen. Die Sollansätze der Hauptgruppe 4 können den jeweiligen Haushaltsplänen des Bundes entnommen werden. Die Ist-Ausgaben in der Hauptgruppe 4 können der jeweiligen Haushaltsrechnung entnommen werden.

**Frage 15:** *Liegen bereits Klagen gegen das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vor (bitte näher ausführen) und wenn nein sind der Bundesregierung bereits Klageankündigungen bekannt?*

**Antwort:**

Der Bundesregierung sind aktuell weder Klagen noch Klageankündigungen bekannt.

**Frage 16:** *Werden bei der Strategischen Umweltprüfung (SUP) von Verkehrsinvestitionen und -projekten kooperative Verfahren wie Workshops oder dialogische Formate genutzt?*

**Antwort:**

Die Umweltauswirkungen werden im Zuge der Aufstellung des BVWP auf der Ebene einzelner Projekte ermittelt, beschrieben und bewertet. Der BVWP 2030 wurde erstmalig einer SUP gemäß § 33 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterzogen, in deren Rahmen auch eine Beteiligung der betroffenen Behörden sowie der Öffentlichkeit erfolgte.

**Frage 17:** *Teilt die Bundesregierung die Rechtsauffassung der EU-Kommission (vgl. Reaktion der Europäischen Kommission auf die „Beschwerde des BUND e. V. vom 26. August 2016 gegen die Bundesrepublik Deutschland“ vom 05.08.2019, ENV.E3/CT/ad/CHAP(2016)2839), dass die Bedarfsgesetze und nicht der rechtlich unverbindliche BVWP 2030 einer SUP unterzogen werden müssen?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort:**

Die Reaktion der EU-Kommission ist der Bundesregierung nicht bekannt.

**Frage 18:** *Wird die Bundesregierung entsprechend bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 2021/22 beim Fernstraßenausbaugesetz sowie beim Schienenwegeausbaugesetz eine SUP nachholen?  
Wenn ja, in welchem Umfang?*

**Antwort:**

Das BMVI wird, wie durch das UVPG festgelegt, für den BVWP 2030 ein SUP-Monitoring einrichten. Dieser eigenständige Prozess ist grundsätzlich unabhängig und getrennt von der ebenfalls vorgesehenen nächsten Überprüfung der drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße.

**Frage 19:** *Welche Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung durch frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sollen künftig nach Auffassung der Bundesregierung im Fernstraßenbau (Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Auftragsverwaltung der Länder), des Schienenausbaus sowie des Baus von Fahrradwegen in Bundeszuständigkeit künftig genutzt werden und wie plant sie diese verbindlich zu implementieren?  
a) Welche kooperativen bzw. dialogischen Bausteine des „Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung“ des BMVI wurden seit 2015 genutzt (bitte differenziert nach Schienen- und Straßenprojekten angeben)?  
b) Findet die Öffentlichkeitsbeteiligung im Raumordnungsverfahren seit 2018 bisher nur im Rahmen der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme statt oder werden auch Konsultations- und Erörterungstermine angeboten (bitte differenziert nach Schienen- und Straßenprojekten angeben)?  
Wenn ja, wie oft?  
c) Wie häufig gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte wurden informelle Verfahren im Rahmen von Raumordnungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?*

- d) *Wie häufig gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte wurden seit 2013 informelle Verfahren als frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?*
- e) *Wie häufig gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte wurden informelle Verfahren im Rahmen von Planfeststellungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?*
- f) *Wie häufig gemessen an der Gesamtzahl geplanter Projekte wurden Mediationsverfahren im Rahmen von Planfeststellungsverfahren genutzt (bitte differenziert nach Schienen-, Straßen- und Fahrradwegprojekten angeben)?*

**Antwort:**

2012 hat das BMVI das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ veröffentlicht, 2013 hat der Gesetzgeber die Hinwirkungspflicht der Behörden zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 Absatz 3 VwVfG festgeschrieben.

Für den Bereich Schiene hat die DB AG 2014 den „Leitfaden Stakeholderkommunikation zur Verbesserung der Akzeptanz von Infrastrukturprojekten“ implementiert. Auf diesen Grundlagen wird bei der Planung von Aus- und Neubauvorhaben eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Für die Beteiligung werden – angepasst an das jeweilige Projekt und Projektumfeld - unterschiedliche Formate der Information, Konsultation und Kooperation eingesetzt. Bei allen großen Aus- / Neubauvorhaben werden kooperative bzw. dialogische Formate genutzt. Die Instrumente der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden auch zur Vorbereitung und Begleitung der Raumordnungsverfahren genutzt. Für den Bundesfernstraßenbau hat das BMVI den Ländern wie auch der Autobahn GmbH des Bundes die Anwendung der Maßnahmen des Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung empfohlen. Sie soll erfolgen, wenn ein Vorhaben wesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben kann. Die Länder machen hiervon regelmäßig Gebrauch und verwenden angepasst an das jeweilige Projekt und Projektumfeld unterschiedliche Formate der Information und Einbindung der Öffentlichkeit (z.B. Dialogforum Fehmarnbelt, abrufbar unter: <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/>). Informelle Verfahren im Sinne von Absprachen und Einigungsversuche des Trägers des Vorhabens mit Betroffenen oder Fachbehörden sind der Regelfall. Es werden auch fachspezifische Dialoge geführt oder Arbeitskreise zu Einzelthemen eingerichtet wie z. B. für den Bau der Bundesautobahn A 20, Abschnitt 3 (Weede bis Wittenborn) einen „Fledermausdialog“ oder für den Abschnitt 6 (L 114 bis AK A 7/A 23) einen Arbeitskreis mit Experten und Ortskundigen (<https://www.deges.de/projekte/projekt/a-20-neubau-in-schleswig-holstein/>). Mediationsverfahren werden vereinzelt im Rahmen von Gerichtsverfahren genutzt. Zahlenmäßige Erfassungen liegen nicht vor. Als seit dem 1. Januar 2021 zuständige Vorhabenträgerin für die Planung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung etabliert die Autobahn GmbH des Bundes transparente Planungsprozesse unter Einbindung der Öffentlichkeit.

Raumordnungsverfahren für Bundesfernstraßenprojekte werden nicht von den Ländern in Auftragsverwaltung geführt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine weiteren Informationen vor.

**Frage 20:** *Welche Beschleunigungsmöglichkeiten für die Planung des bundesweiten Baus von Fahrradparkhäusern (etwa an allen Fernbahnhöfen) sieht die Bundesregierung und welche Planungsbeschleunigungsmöglichkeiten ergeben sich wenn die DB AG die Planungen zentral übernimmt?*



**Antwort:**

Die Planung des Baus von Fahrradabstellanlagen liegt in der Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Das BMVI fördert im Rahmen seiner Finanzhilfe „Sonderprogramm Stadt & Land“ sowohl Abstellanlagen als auch Fahrradparkhäuser. Es ist geplant, eine Informationsstelle einzu-richten, damit die für die Länder und Kommunen relevanten Informationen schnellstmöglich und konzentriert an einer Stelle zur Verfügung gestellt werden können. Die entsprechende Ausschreibung soll in Kürze durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgen.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert im Rahmen der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutz Initiative (NKI) die Bike+Ride Offensive in Kooperation mit der DB AG. Damit soll der Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen für Kommunen erleichtert werden. Die NKI stellt für die zuwendungsfähigen Investitions- und Installationsausgaben einen Bundeszuschuss von bis zu 70 Prozent und für finanzschwache Kommunen von bis zu 100 Prozent bereit. Die DB AG prüft die Flächenverfügbarkeit und sorgt für mietfreie Gestattungsverträge mit den Kommunen, unterstützt bei der Förderantragstellung sowie bei der Planung und Montage der Radabstellanlagen.

**Frage 21:** *Welche konkreten Beschleunigungseffekte erwartet das BMVI von der im Investitionsbeschleunigungsgesetz beschlossenen Entbindung von der UVP-Pflicht beziehungsweise von der Ermöglichung vereinfachter standortbezogener UVP-Prüfungen?*

**Antwort:**

Es wird erwartet, dass die Elektrifizierung von Schienenstrecken und weitere kleinere Baumaßnahmen deutlich schneller realisiert werden können. Die gesetzlichen Änderungen sehen für kleine Schienenprojekte im Einzelfall den Wegfall einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. nur noch eine Vorprüfung vor. Es wird geschätzt, dass durch die Befreiung von der Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungspflicht ein Drittel der Bearbeitungszeit entfällt. Dies entspricht einer erwarteten Einsparung von 95 Tagen.

**Frage 22:** *Ist das BMVI bereit, eine empirische Studie auf Bundesebene beispielsweise analog zur o. g. Studie von Prof. Jan Ziekow u. a. „Dauer von Zulassungsverfahren“ aus dem Jahre 2005 über die Ursachen langer Planungsdauern und den Wirkungen bisheriger oder anderer, möglicherweise wirksamerer Beschleunigungsmaßnahmen auf Projekte in Baden-Württemberg in Auftrag zu geben?  
Falls ja, wann ist das geplant?  
Falls nein, warum erachtet es die Bundesregierung für nicht notwendig die Wirkung von ihr vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren?*

**Frage 23:** *Welche weiteren Gesetze zur Planungsbeschleunigung plant die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode beziehungsweise an welchen Stellen sieht die Bundesregierung noch Verbesserungsbedarf bei den bereits bestehenden Planungsbeschleunigungsgesetzen?*

**Antwort:**

Frage 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesetze zur Planungsbeschleunigung, die in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebracht wurden, werden in den jeweils vorgesehenen Fristen einer Evaluierung unterzogen.