

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/27412 –**

Erfahrungen der Bundesregierung mit der Anwendung von Maßnahmegesetzen im Verkehrsbereich

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Umsetzung von notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland dauert nach Auffassung der Fragesteller immer länger. Ob auf der Straße, der Schiene oder dem Wasser: Von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme von Verkehrswegen vergehen heute häufig mehrere Jahrzehnte. Einen der entscheidenden Engpässe stellt das Planungs- und Genehmigungsrecht dar. Trotz diverser Reformen ist es immer noch zu komplex und bürokratisch, um Planverfahren in einer überschaubaren Zeit abzuschließen. Während in der Vergangenheit ein zügiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur häufig an der Bereitstellung entsprechender Mittel scheiterte, erweist sich heute häufig fehlendes Baurecht als große Hürde.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, hat der Deutsche Bundestag in der laufenden 19. Legislaturperiode bereits mehrere Gesetze verabschiedet. Im November 2018 wurde das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Planungsbeschleunigungsgesetz) beschlossen. Im Januar 2020 hat der Deutsche Bundestag zudem das Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmegesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) sowie das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich verabschiedet.

Das Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz ermöglicht seitdem erstmalig die Genehmigung von Infrastrukturprojekten im Bereich der Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege durch Beschluss des Deutschen Bundestages anstelle durch einen Verwaltungsakt. Der Deutsche Bundestag wird damit zum Vorhabenträger und Verantwortlichen für die Durchführung von Genehmigungsverfahren bei ausgewählten Verkehrsprojekten von nationaler Bedeutung. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Gesetzes war jedoch unklar, inwieweit eine gesetzliche Zulassung eines Infrastrukturprojekts tatsächlich zu einer beschleunigten Umsetzung im Vergleich zum herkömmlichen Verwaltungsverfahren führt. Nach Auffassung der Fragesteller ist es daher wichtig, schnell Erfahrungen mit den Maßnahmegesetzen zu sammeln und die im Gesetz aufgezählten Verkehrsinfrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung zeitnah umzusetzen.

1. Für welche der im Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz aufgelisteten Verkehrsinfrastrukturprojekte plant die Bundesregierung eine Genehmigung durch ein Maßnahmegesetz statt durch einen Verwaltungsakt?
3. Für welche der im Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz aufgelisteten Verkehrsinfrastrukturprojekte plant die Bundesregierung keine Genehmigung durch ein Maßnahmegesetz anstatt durch einen Verwaltungsakt (bitte Begründung angeben)?

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für alle im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) enthaltenen Projekte ist grundsätzlich eine gesetzliche Genehmigung vorgesehen. Im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing (ABS 38) sollen die Knotenmaßnahmen „Truderinger Kurve“, „Walperskirchner Spange“ und „Zweigleisiger Ausbau von Erding nach München-Flughafen“ nicht durch Gesetz genehmigt werden. Damit wird ein Widerspruch zur Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung vermieden.

2. Für welche der im Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz aufgelisteten Verkehrsinfrastrukturprojekte hat die Bundesregierung bereits konkrete Schritte für eine Genehmigung durch ein Maßnahmegesetz anstatt durch einen Verwaltungsakt eingeleitet, und welche konkreten Schritte sind dies jeweils (bitte pro Projekt einzeln angeben)?
5. Hat die Bundesregierung bereits mit den Ländern bzw. den Vorhabenträgern hinsichtlich der durch ein Maßnahmegesetz zu realisierenden Vorhaben Gespräche geführt?

Falls ja, mit wem, wann, und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 2 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projektbezeichnung	Sachstand
Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing (ABS 38)	Das Projekt befindet sich in der Entwurfsplanung.
Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hof über Marktredwitz und Regensburg nach Obertraubling	Die Grundlagenermittlung / Vorplanung läuft; im Abschnitt Hof – Marktredwitz ist sie bereits abgeschlossen.
Ausbau der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Halle (Teilstrecke der Bedarfsplanmaßnahme Ostkorridor Nord)	Die Grundlagenermittlung / Vorplanung läuft.
Neubau der Kurve von Mönchhof nach Ihringshausen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Halle	Derzeit erfolgt der Trassenauswahlprozess.
Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz	Die Grundlagenermittlung läuft.
Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld	Der Planungsdialog hat begonnen. Der erste Termin war am 14. Januar 2021. Bei fünf Trassenvarianten wurde die Wirtschaftlichkeit positiv nachgewiesen.
Ausbau der Eisenbahnstrecke von der Grenze D/NL über Kaldenkirchen, Viersen und Rheydt nach Odenkirchen	Vor Realisierung der Strecke ist eine Einigung mit Belgien und den Niederlanden über die Ausbaumaßnahmen erforderlich.
Ausbau der Eisenbahnstrecke von Niebüll über Klanxbüll nach Westerland	Die Planung hat im Jahr 2020 begonnen.

Projektbezeichnung	Sachstand
Fahrrinnenanpassung der Außenweser und Unterweser (Nord)	Die Genehmigungsplanung läuft.
Abladeoptimierung der Fahrrinnen des Mittelrheins	Grundlagenermittlung / Vorplanung laufen. Im ersten Halbjahr 2021 beginnt die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für den ersten von drei Teilabschnitten.
Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenerhebung bei Ersatzneubau	Die Vorplanung läuft.
Fahrrinnenvertiefung des Untermain bis Aschaffenburg	Die Planungen können aufgenommen werden, sobald die Streckenausbaumaßnahmen oberhalb von Würzburg beendet sind.
Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals	Die Planungen können aufgenommen werden, sobald die vorlaufenden Maßnahmen abgeschlossen sind (Anpassung der Oststrecke, Schleusenneubauten und -instand-setzungen Brunsbüttel u. Kiel-Holtenau)

Hinzu kommen die durch Art. 4 des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen (StStG) aufgenommenen Projekte. Insoweit sind die Länder zunächst für die Auswahl bzw. Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte des StStG zuständig. Die Projektumsetzung wird bei den Schienenprojekten anschließend mit der DB Netz AG und den Ländern abgestimmt. Im Bereich Straße wäre es Aufgabe der Autobahn GmbH des Bundes, die sechsstreifige Erweiterung der A 13 zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem Autobahndreieck Spreewald (§ 2a Satz 1 Nr. 16 Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz) zu planen und danach in Abstimmung mit dem Fernstraßen-Bundesamt die gesetzliche Bauerschaffung zu erreichen.

4. Für welche Verkehrsinfrastrukturprojekte, die nicht im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgelistet sind, plant die Bundesregierung eine Genehmigung durch ein Maßnahmengesetz anstatt durch einen Verwaltungsakt?

Für welche dieser Projekte hat die Bundesregierung bereits konkrete Schritte für eine Genehmigung durch ein Maßnahmengesetz eingeleitet, und welche konkreten Schritte sind dies jeweils (bitte pro Projekt einzeln angeben)?

Keine.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, Maßnahmengesetze auch im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden?

Falls ja, warum hat sie noch keinen entsprechenden Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht?

Das MgvG sieht für vier Bundesfernstraßenvorhaben die Möglichkeit der Bauerschaffung durch Gesetz vor (§ 2a Satz 1 Nr. 13 bis 16 MgvG). Vorher sind die Projekte planerisch zu entwickeln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.