



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Strategie Planungsbeschleunigung

24. Mai 2017

Strategie

Planungsbeschleunigung

Deutschland ist als starke Industrienation im Herzen Europas auf leistungsfähige Verkehrsnetze angewiesen. Sie sind ein entscheidender Standortfaktor der Bundesrepublik und ermöglichen gleichzeitig allen Bürgerinnen und Bürgern individuelle Mobilität.

Zu Beginn dieser Legislaturperiode hat die Bundesregierung einen beispiellosen Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur angestoßen. Im Jahr 2018 werden wir über 14 Milliarden Euro in die Hand nehmen, um die Verkehrsnetze des Bundes zu sanieren und bedarfsgerecht auszubauen. Dies entspricht einem Anstieg der Investitionen von rund 40 Prozent innerhalb einer Wahlperiode.

Die zusätzlichen Mittel dürfen unserer Wirtschaft und den Bürgerinnen und Bürgern jedoch nicht nur auf dem Papier zugutekommen. Sie müssen zeitnah dort in Planungen und Bauleistungen investiert werden, wo wir sie dringend benötigen.

Die Vorhabenträger, Genehmigungsbehörden und Gerichte arbeiten in Deutschland akribisch daran, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte zügig und rechtskonform abgeschlossen werden können. Dennoch bietet unser Planungsrecht bedeutende Potenziale zur Beschleunigung der Vorhaben. Diese müssen wir nutzen. Mit dieser 12-Punkte-Strategie schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass wir hochwertige Infrastrukturvorhaben in Zukunft schneller realisieren können.

1. Integrierte Planungs- und Genehmigungsprozesse

Infrastrukturprojekte werden in Deutschland in der Regel in einem zweistufigen Prozess bestehend aus Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zugelassen. Jedes Verkehrsprojekt wird dabei in unterschiedlichen Planungsständen von unterschiedlichen Behörden und aus unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft. Es kommt zu vielen zeitaufwändigen Doppelarbeiten. So wird z. B. sowohl im Raumordnungs- als auch im Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Deshalb werden wir einzelne Projekte des Vordringlichen Bedarfs in Abstimmung mit den betroffenen Ländern als

Pilotvorhaben für ein integriertes Genehmigungsverfahren vorsehen, in dem die Belange der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren geprüft werden. Wir wollen in der Praxis testen, inwieweit wir dadurch die Umweltverträglichkeitsprüfung einfacher und effizienter gestalten und gleichzeitig die Bürgerbeteiligung in einem zentralen Zulassungsverfahren bündeln können. Für dieses integrierte Verfahren wäre auch nur noch eine Behörde zuständig.

2. Vereinfachte Genehmigungsverfahren, insbesondere für Ersatzneubauten

Für einfache Projekte wie z. B. für Ersatzneubauten von Brücken und Schleusen müssen wir vereinfachte Genehmigungsverfahren stärker nutzen können. Zwar sieht das Verfahrensrecht für einfach gelagerte Fälle bereits jetzt das Plangenehmigungsverfahren vor. Dieses wird aber zu wenig genutzt, u. a. weil nach nationalem Recht bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine mündliche Erörterung vorgesehen und damit die Erteilung einer Plangenehmigung ausgeschlossen ist. Das wollen wir ändern.

Wir werden eine Änderung der Fachplanungsgesetze initiieren, so dass für bestimmte UVP-pflichtige Ersatzneubauten eine qualifizierte Plangenehmigung mit reduzierter Öffentlichkeitsbeteiligung erteilt werden kann.

3. Vorläufige Genehmigung von vorbereitenden Baumaßnahmen

Um Vorhaben zügig zu realisieren, besteht teilweise das Bedürfnis, bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit vorbereitenden Baumaßnahmen zu beginnen. § 14 Abs. 2 WaStrG sieht für die Wasserstraße bereits eine vorläufige Anordnung von Teilmaßnahmen vor, wenn mit einer positiven Genehmigungsentscheidung zu rechnen ist und an dem vorzeitigen Beginn ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

Wir werden auch für die Straße und die Schiene entsprechende Änderungen des FStrG und des AEG initiieren.

4. Beauftragung eines Projektmanagers für das Planfeststellungsverfahren

Im Energiebereich hat sich die Möglichkeit bewährt, dass die zuständige Behörde in Abstimmung mit dem Vorhabenträger für das Planfeststellungsverfahren einen Projektmanager einsetzen kann, der die Vorbereitung und Durchführung von behördlichen Verfahrensschritten übernimmt (§§ 29 NABEG, 43g EnWG).

Wir werden daher die Aufnahme entsprechender Regelungen in die Fachplanungsgesetze initiieren.

5. Stärkere Einbindung des Deutschen Bundestages bei der Trassenführung

Bei Projekten, die in der Öffentlichkeit sehr kontrovers diskutiert werden, kann es für das Planfeststellungsverfahren vorteilhaft sein, wenn die Trasse bereits im Vorfeld unanfechtbar festgelegt wurde. In Dänemark werden mit Planungsgesetzen gute Erfahrungen gemacht.

Wir werden bei wichtigen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs den Deutschen Bundestag vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens schriftlich über die Vorzugstrasse und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung unterrichten, damit die Realisierung der Projekte politisch flankiert werden und sich die Planungen auf einen breiten gesellschaftlichen Konsens stützen können. Darüber hinaus werden wir prüfen, ob bei einzelnen Vorhaben die Trassenführung auf Basis einer Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfung durch Bundesgesetz festgelegt werden kann.

6. Belastbare Finanzierung zur zügigen Planung und Umsetzung von Schienenprojekten

Derzeit zahlt der Bund für die Bundesschienenwege eine Planungskostenpauschale von 18 % auf die Baukosten. Für die Deutsche Bahn AG besteht jedoch trotz Vorfinanzierung der frühen Planungsphasen mit Bundesmitteln durch diese Deckelung keine Motivation, ausreichende Mittel für eine detaillierte Grundlagen- und Entwurfsplanung einzusetzen. BMVI, EBA und Deutsche Bahn AG haben daher in

den vergangenen Monaten eine Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung entwickelt. Gemäß dieser sollen u. a. Planungsleistungen in frühen Phasen ohne Deckelung durch den Bund finanziert werden, um eine hochwertige Planung einschließlich einer frühzeitigen und umfassenden Bürgerbeteiligung zu gewährleisten. Im Zuge der Projektumsetzung soll sich die Deutsche Bahn AG an den Gesamtkosten des Vorhabens beteiligen. Für alle Projektphasen werden zudem verbindliche Meilensteine vereinbart, um Anreize zur wirtschaftlichen und zügigen Umsetzung des Gesamtvorhabens zu setzen.

Wir werden die ausgehandelte Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung abschließend mit der Deutschen Bahn AG vereinbaren und damit der Planung und Umsetzung der komplexen Schieneninfrastrukturvorhaben eine belastbare finanzielle Grundlage geben.

7. Partnerschaftliche Zusammenarbeit stärken

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastruktur treffen viele Projektbeteiligte mit unterschiedlichen Interessen aufeinander. Die Vorhaben sind dadurch konfliktanfällig. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, die frühzeitig einsetzt und kontinuierlich fortgeführt wird, kann einer konfrontativen Grundhaltung und Konflikten zwischen den Beteiligten vorbeugen. Sie findet derzeit jedoch häufig noch nicht statt.

Wir werden in den Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes eine Kultur der partnerschaftlichen Zusammenarbeit schaffen. Dazu führen wir Pilotprojekte durch, die auch finanzielle Anreizmechanismen erproben.

8. Digitalisierung der Bürgerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren

Im Planfeststellungsverfahren existiert bisher keine Verpflichtung, Bekanntmachungen und Pläne im Internet zu veröffentlichen. Das Internet erreicht jedoch wesentlich mehr Menschen als die Möglichkeit der Einsichtnahme im Rathaus.

Wir werden daher eine Änderung der Fachplanungsgesetze initiieren, so dass ergänzend zu den geltenden Bekanntmachungsregelungen alle Planungsunterlagen zwingend im Internet zu veröffentlichen sind.

9. Ausweitung von BIM auf das Planfeststellungsverfahren

Der im Dezember 2015 veröffentlichte Stufenplan des BMVI zur Einführung von Building Information Modeling (BIM) sieht vor, dass der Vorhabenträger bei allen neu zu planenden Projekten regelmäßig BIM anwendet. Sinnvoll wäre es, die Möglichkeiten der Digitalisierung darüber hinaus auch im anschließenden Genehmigungsverfahren besser zu nutzen.

Wir weiten die Aktivitäten zur Umsetzung des Stufenplans aus, um die Genehmigungsbehörden in die Lage zu versetzen, BIM-Planungen vollständig digital weiterzuverarbeiten. Auch die Kommunikation mit Planern, Trägern öffentlicher Belange sowie den Bürgerinnen und Bürgern werden wir stärker digitalisieren.

10. Schaffung einer Wissensplattform zum Umweltschutz und systematische Erfassung von Kartier- und Artendaten

Eine wesentliche Herausforderung bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten sind die umfangreichen umwelt-, natur- und artenschutzrechtlichen Anforderungen. Bei deren Erfüllung bestehen verkehrsträgerübergreifend bei Vorhabenträgern und Behörden zum Teil große Unsicherheiten. Das liegt u. a. daran, dass viele umweltfachliche Informationen, wie z. B. Gutachten, Fachkonventionen und Informationen zum methodischen Vorgehen, nicht zentral verfügbar sind. Auch verkehrsträgerübergreifende Datenbanken, über die alle relevanten Kartier- und Artendaten früherer Projekte abrufbar sind, stehen oft nicht zur Verfügung.

Wir werden daher aktuelle umweltfachliche Informationen für den Verkehrsbereich bündeln und den Vorhabenträgern kontinuierlich zur Verfügung stellen. Die Vorhabenträger in unserem Geschäftsbereich werden wir verpflichten, ihre Kartierungsergebnisse in Datenbanken einzuspeisen und damit nachfolgenden Projekten zur Verfügung zu stellen.

11. Präklusion wiedereinführen – Rechtssicherheit schaffen

Die seit Jahrzehnten bewährte deutsche Präklusionsregelung, die Einwendungen gegen Vorhaben zeitlich begrenzte und den Beteiligten dadurch Rechtssicherheit verschaffte, hat vor dem EuGH für den Umweltbereich keinen Bestand gehabt. Aus Sicht des Gerichts können Einwendungen nur in Missbrauchsfällen, wie z. B. bei vorsätzlicher Zurückhaltung von Tatsachen, ausgeschlossen werden.

Wir fordern die Europäische Kommission auf, eine Änderung der UVP-Richtlinie einzuleiten, damit wir die sinnvolle Präklusionsregelung in Deutschland wieder einführen und mit Blick auf einen geordneten Verfahrensabschluss wieder Rechtssicherheit über die bestehenden Einwendungen herstellen können.

12. Aktualisierung der Artenschutzlisten

Die Anhänge der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie), die EU-weit geschützte Tier- und Pflanzenarten auflisten, sind seit Inkrafttreten der Richtlinie vor 25 Jahren nicht aktualisiert worden. Es müssen daher derzeit auch Schutzmaßnahmen für Arten vorgenommen werden, die mittlerweile wieder häufig vorkommen.

Wir fordern die Europäische Kommission daher auf, die Anhänge der FFH-Richtlinie nach wissenschaftlichen Kriterien zu überarbeiten, damit tatsächlich gefährdete Arten in Europa effektiv geschützt werden können.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

Mai 2017

Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

