

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Arnold Vaatz, Georg Brunnhuber, Ulrich Adam, Günter Baumann, Veronika Bellmann, Dr. Christoph Bergner, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Verena Butalikakis, Hartmut Büttner (Schönebeck), Hubert Deittert, Rainer Eppelmann, Enak Ferlemann, Roland Gewalt, Peter Götz, Manfred Grund, Siegfried Helias, Uda Carmen Freia Heller, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Susanne Jaffke, Dr. Peter Jahr, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Manfred Kolbe, Michael Kretschmer, Werner Kuhn (Zingst), Vera Lengsfeld, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Luther, Maria Michalk, Klaus Minkel, Bernward Müller (Gera), Henry Nietzsche, Claudia Nolte, Günter Nooke, Ulrich Petzold, Christa Reichard (Dresden), Katherina Reiche, Peter Rzepka, Anita Schäfer (Saalstadt), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Michael Stübgen, Antje Tillmann, Edeltraud Töpfer, Volkmar Uwe Vogel, Andrea Astrid Voßhoff, Gerhard Wächter, Marco Wanderwitz und der Fraktion der CDU/CSU

Beschleunigung in der Verkehrswegeplanung

Nach der Wiedervereinigung befanden sich die Verkehrswege in den neuen Ländern nach jahrzehntelanger Vernachlässigung zum größten Teil in einem sehr schlechten Zustand. Straße, Schiene und Wasserstraße waren den Anforderungen des nach der Wiedervereinigung gestiegenen Verkehrsaufkommens in keiner Weise mehr gewachsen, zumal die Verkehrsinfrastruktur aufgrund seiner Nord-Süd-Ausrichtung sich nur bedingt in das europäische Verkehrsnetz einbinden ließ. Aber auch Verkehrsflughäfen und bestimmte Straßenbahnen mussten schnell den neuen Herausforderungen angepasst werden. Da hier schneller Handlungsbedarf gegeben war – das geltende Planungsrecht aber Planungszeiten von bis zu 20 Jahren mit sich brachte –, wurde seitens der CDU/CSU-geführten Bundesregierung das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz im Dezember 1991 auf den Weg gebracht. Kernelemente dieses Gesetzes waren u. a. die Konzentration des Linienbestimmungsverfahrens, die Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens, die Möglichkeit, in besonderen Fällen Verkehrsprojekte statt durch Planfeststellung durch Plangenehmigung zuzulassen, sowie die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts in erster und letzter Instanz. Da das Gesetz ursprünglich bis zum 31. Dezember 1995 befristet war, wurde es durch das Erste Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes zunächst bis zum 31. Dezember 1999 und durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bis zum 31. Dezember 2004 verlängert.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz in den neuen Bundesländern und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass auch in den alten Ländern sehr lange Planungszeiten zu einem Investitionsstau geführt hatten, wurden seitens der CDU/CSU-geführten Bundesregierung die wesentlichen Elemente der Planungsbeschleunigung für das gesamte Bundesgebiet durch das so genannte Planungsvereinfachungsgesetz normiert. Dieses Gesetz vom 17. Dezember 1993 entspricht im Wesentlichen den Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes; es wurden aber auch zusätzliche und weiter gehende Regelungen mit aufgenommen. Das Planungsvereinfachungsgesetz führte zu entsprechenden Änderungen der einschlägigen Normen in den jeweiligen Fachplanungsgesetzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie unterscheiden sich die konkreten Regelungen im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz von den im gesamten Bundesgebiet geltenden fachgesetzlichen Regelungen aufgrund des Planungsvereinfachungsgesetzes, insbesondere im Hinblick auf Linienbestimmung, Raumordnungsverfahren, Planfeststellung, Plangenehmigung, Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Enteignungsverfahren und Rechtsmittelverfahren?
2. Wie gestalten sich die zeitlichen Abläufe bei der Verkehrsplanung von Straße, Wasserstraße und Schiene in einem Verfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz in den neuen Bundesländern im Vergleich zu dem jeweiligen fachgesetzlichen Verfahren nach Erlass des Planungsvereinfachungsgesetzes?
3. Gibt es – abgesehen vom gerichtlichen Instanzenzug – nennenswerte Zeitverzögerungen bei einem Verfahren nach den Fachgesetzen gegenüber einem Verfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und in welcher Größenordnung bewegt sich die zeitliche Differenz?
4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung im Hinblick auf Verfahrensbeschleunigung aus dem jüngst vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zur Ortumgehung im brandenburgischen Michendorf ergangenen Urteil, das den Naturschutzverbänden mehr Rechte bei der Straßenplanung einräumt?
5. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Verkürzung des Instanzenzugs nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz auf das gesamte Bundesgebiet zu erstrecken, und wenn nein, warum nicht?
6. Steht – losgelöst von der besonderen Situation in den neuen Bundesländern – eine einheitliche bundesweite Verkürzung des gerichtlichen Instanzenzugs nach Ansicht der Bundesregierung im Einklang mit Artikel 19 Abs. 4 Grundgesetz, und wenn ja, warum, beziehungsweise wenn nein, warum nicht?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz über den 31. Dezember 2004 hinaus zu verlängern, und wenn ja, bis wann?
8. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung rechtliche Aspekte, die gegen eine bloße zeitliche Verlängerung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes sprechen, und wenn ja, welche?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, gegebenenfalls die Verlängerung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes mit anderen gesetzlichen Modifizierungen zu verbinden, und wenn ja, mit welchen?

10. Welche konkreten Möglichkeiten sieht die Bundesregierung – im Hinblick auf ihren Erfahrungsbericht zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (Bundestagsdrucksache 15/2311) – durch stärkere Strukturierung von Verwaltungsvorschriften, insbesondere durch Konzentration auf entscheidungsrelevante Aspekte, zu einer Verfahrensbeschleunigung zu kommen und welche zeitlichen Vorteile würde dies bringen?
11. Welche konkreten Maßnahmen sieht das – im oben genannten Erfahrungsbericht erwähnte – Eckpunktepapier des Länderfachausschusses Straßenbaurecht mit dem Titel „Beschleunigung der Planverfahren für Bundesfernstraßen“ vor und welche konkreten Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung in einer Gesetzesinitiative umzusetzen?
12. Sieht die Bundesregierung für den Fall, dass das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz nicht verlängert wird, ihr selbst gesetztes Ziel, in den neuen Bundesländern die Fortentwicklung und den Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrssystems zu sichern, als gefährdet an und was beabsichtigt sie, hiergegen zu tun?

Berlin, den 15. Juni 2004

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Arnold Vaatz
Georg Brunnhuber
Ulrich Adam
Günter Baumann
Veronika Bellmann
Dr. Christoph Bergner
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Verena Butalikakis
Hartmut Büttner (Schönebeck)
Hubert Deittert
Rainer Eppelmann
Enak Ferlemann
Roland Gewalt
Peter Götz
Manfred Grund
Siegfried Helias
Uda Carmen Freia Heller
Bernd Heynemann
Ernst Hinsken
Robert Hochbaum
Klaus Hofbauer
Susanne Jaffke
Dr. Peter Jahr
Volker Kauder
Norbert Königshofen

Manfred Kolbe
Michael Kretschmer
Werner Kuhn (Zingst)
Vera Lengsfeld
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Michael Luther
Maria Michalk
Klaus Minkel
Bernward Müller (Gera)
Henry Nietzsche
Claudia Nolte
Günter Nooke
Ulrich Petzold
Christa Reichard (Dresden)
Katherina Reiche
Peter Rzepka
Anita Schäfer (Saalstadt)
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Michael Stübgen
Antje Tillmann
Edeltraud Töpfer
Volkmar Uwe Vogel
Andrea Astrid Voßhoff
Gerhard Wächter
Marco Wanderwitz
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

