



ARTIKEL

Ausbaugesetze und nachgeordnete Planungsverfahren



Quelle: Fotolia / Paul Hill

Der Bundesverkehrswegeplan ist die Grundlage der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Als Regierungsprogramm wird er vom Bundeskabinett beschlossen und bildet die Basis für den Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Straße und Schiene mit den dazugehörigen Bedarfsplänen. Für die Wasserstraße gibt es im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 erstmals ein Ausbaugesetz. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der BVWP-Projekte und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Erst mit Verabschiedung der Ausbaugesetze und ihrer Bedarfspläne liegt ein verbindlicher Beschluss vor, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. BVWP und Bedarfspläne müssen aufgrund der Parlamentsbefassung nicht vollständig deckungsgleich sein.

Zur Verwirklichung der mittels der Ausbaugesetze beschlossenen Verkehrsprojekte stellt das BVWP Fünfjahrespläne auf. In diesen Investitionsrahmenplänen (IRP) werden verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau festgelegt. Außerdem prüft das Ministerium nach den Ausbaugesetzen im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die Bedarfspläne an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind.

Nachgelagerte Planungsverfahren

Zeitgleich mit dem BVWP 2030 wurden am 03.08.2016 vom Bundeskabinett die drei Entwürfe der Ausbaugesetze (inkl. der Bedarfspläne) für Schiene, Straße und erstmals auch für die Wasserstraße beschlossen, die auf dem BVWP aufbauen.

Anschließend erfolgte das parlamentarische Verfahren zu den Ausbaugesetzen. Die Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) wurden am 02.12.16 im Bundestag beschlossen. Der Bundesrat stimmte am 16.12.16 dem Ausbaugesetz der Schiene zu.

Bedeutung der Bedarfspläne in den Ausbaugesetzen

Erst mit der Verabschiedung der Ausbaugesetze durch den Bundestag wird die Grundlage für die Finanzierung und Realisierung der Projekte im Bereich Aus- und Neubau geschaffen.

Nicht der BVWP 2030, sondern die in den Ausbaugesetzen jeweils enthaltenen Bedarfspläne sind es, die letztlich festlegen, welche Aus- und Neubauprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Änderungen in den Bedarfsplänen gegenüber dem BVWP 2030

Im Parlamentarischen Verfahren zu den Ausbaugesetzen hat sich das Volumen der in den Bedarfsplänen jeweils enthaltenen Aus- und Neubauprojekte um ca. 1,3 Mrd. € gegenüber dem BVWP 2030 erhöht.

Das erhöhte Volumen verteilt sich wie folgt auf die Verkehrsträger:

Schiene: ca. 600 Mio. €

Straße ca. 600 Mio. €

Wasserstraße : ca. 130 Mio. €

Investitionsrahmenpläne und Bedarfsplanüberprüfungen

Zur Verwirklichung der mittels der Ausbaugesetze beschlossenen Verkehrsprojekte stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf.

In diesen Investitionsrahmenplänen (IRP) werden verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau festgelegt.

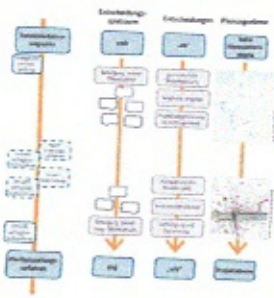
Außerdem prüft das BMVI nach den Ausbaugesetzen im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die Bedarfspläne an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind.

Nachgelagerte Planungsverfahren und Projektumsetzung

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft.

Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen.

Bundesverkehrswegeplan und nachgeordnete Planungsverfahren



Bundesverkehrswegeplan und nachgeordnete Planungsverfahren

Quelle: BMDV

Der BVWP enthält eine grundsätzliche Analyse des zukünftigen Bedarfs an Verkehrsinfrastruktur: Hier geht es in erster Linie darum, „ob“ eine verkehrsinfrastrukturpolitische Maßnahme in Zukunft notwendig und wirtschaftlich sein wird. Natürlich verfügen auch die Verkehrsprojekte, die im Rahmen des BVWP erstmalig untersucht werden, über eine gewisse und sorgfältig erarbeitete Planungsbasis – diese Planung dient jedoch lediglich als Bewertungsgrundlage für den BVWP und legt z.B. noch keine konkrete Linienführung fest. Solche Details sind Gegenstand nachgeordneter Planungsverfahren, die durchgeführt werden, wenn ein Projekt realisiert werden soll.

Im **Raumordnungsverfahren (ROV)** wird die Raumverträglichkeit eines Vorhabens untersucht. Die Grundlage für das behördliche Raumordnungsverfahren bildet die Entwurfsplanung des Vorhabenträgers. Häufig werden im Raumordnungsverfahren auch räumliche Vorhabens- oder Trassenalternativen geprüft und somit die Auswirkungen eines Verkehrsprojektes auf seine Umwelt berücksichtigt. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist nicht rechtlich bindend, muss aber von der für das Zulassungsverfahren zuständigen Behörde bei der Zulassungsentscheidung im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

Im Anschluss an ein Raumordnungsverfahren erfolgt für den Neubau von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen die **Linienbestimmung**, bei der das BMDV die geplante Trasse als Ausgangsbasis für die Entwurfsplanung zum Planfeststellungsverfahren festlegt. Die Linienbestimmung ist eine stufenspezifische Abwägungsentscheidung, bei der die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Das **Planfeststellungsverfahren** schließt den mehrstufigen Planungs- und Zulassungsprozess für ein Verkehrsinfrastrukturvorhaben ab. Am Ende des Planfeststellungsverfahrens wird nach sorgfältiger Abwägung aller relevanten Belange eine abschließende und verbindliche Entscheidung über das geplante Verkehrsinfrastrukturprojekt getroffen. Während im Raumordnungsverfahren die Prüfung der generellen Raum- und Umweltverträglichkeit eines Vorhabens im Vordergrund steht, wird im Planfeststellungsverfahren über die parzellenscharfe Lage und Ausführung des Vorhabens mit allen notwendigen Nebenanlagen und Folgemaßnahmen, d.h. abschließend über das „Wo“ und „Wie“ eines Verkehrsinfrastrukturvorhabens, entschieden. Um Akzeptanz für das jeweilige Vorhaben zu schaffen und Konfrontationen zu vermeiden, sind die Bürgerinnen und Bürger auch in den nachgeordneten Planungsverfahren an verschiedenen Punkten immer wieder eingeladen, sich und ihre Interessen einzubringen.

NACH DEM BVWP 2030: DER WEITERE PROZESS ZUR UMSETZUNG VON VERKEHRSMASSTABEN

Parlamentarisches Gesetzgebungsverfahren zu den Ausbaugesetzen

Zeitpunkt und Reihenfolge der Umsetzung eines konkreten Projekts hängen letztlich von dessen Priorisierung im Bedarfsplan, dem jeweiligen Planungsstand sowie den vom Bundestag zur Verfügung gestellten Finanzmitteln ab.

Parlamentarisches Gesetzgebungsverfahren zu den Ausbaugesetzen

Zeitgleich mit dem BVWP 2030 wurden am 03.08.2016 vom Bundeskabinett die drei Entwürfe der Ausbaugesetze (inkl. der Bedarfspläne) für Schiene, Straße und erstmals auch für die Wasserstraße beschlossen, die auf dem BVWP aufbauen.

Anschließend erfolgte das parlamentarische Verfahren zu den Ausbaugesetzen. Die Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) wurden am 02.12.16 im Bundestag beschlossen. Der Bundesrat stimmte am 16.12.16 dem Ausbaugesetz der Schiene zu.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße
(<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>)