



Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben

Anwendung auf ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS
Langwedel - Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf,
Bremerhaven - Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E +
Bremen)

Inhaltsverzeichnis:

1. Entwicklung seit Dialogforum Schiene Nord
2. Haushalterische Voraussetzungen der Bedarfsplanfinanzierung
3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
(§ 25 Abs. 3 VwVfG und BT-Drs. 18/7365)
4. Umsetzung der parlamentarischen Vorgaben durch die Bundesregierung (BUV und parlamentarische Befassung)

1. Entwicklung seit Dialogforum Schiene Nord

Dialogforum hat Vorschlag für eine Ausbauvariante entwickelt

Im Ergebnis des vom Land Niedersachsen initiierten Dialogprozesses spricht sich das „Dialogforum Schiene Nord“ 2015 für einen Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur in Form einer optimierten Alpha-Variante („Alpha-E“) mit folgenden Ausbau-Bestandteilen aus:

- 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
- 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Abschnitt Langwedel - Uelzen mit neun Begegnungs-stellen und Vmax 80 km/h für SGV (gemäß Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der DBAG)
- Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg)
- Blockverdichtung Verden - Nienburg
- Blockverdichtung Celle - Lehrte
- geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
- 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
- Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits im Bau).



Im Ergebnis der damaligen Bewertung erzielte diese optimierte Variante E ein NKV von 0,8 (Bezugsfall BVWP 2030*).

BMVI hat seine Zusage eingehalten, Alpha-E-Variante im BVWP zu bewerten

Im Zuge der Bewertung im BVWP wurde der Vorschlag berücksichtigt und in optimierter Form als „*ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel - Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven - Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)*“ mit folgenden Maßnahmen in den **Vordringlichen Bedarf** aufgenommen.
Die bisher enthaltene Y-Trasse wurde trotz hohem NKV nicht in den BVWP aufgenommen

- Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV;
- Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf u. Celle – Lehrte; Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen;
- 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden;
- 3. Gleis Lüneburg – Uelzen;
- ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen);
- ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h;
- Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn;
- 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, Vmax 160 km/h;
- Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel;
- ABS Rotenburg - Verden

Im Ergebnis der Bewertung erzielte diese Variante (Optimiertes Alpha-E + Bremen) ein NKV von 1,0 (Bezugsfall BVWP 2030)*

Vorhaben wurde in Bundesschienenwegeausbau- gesetz (BSWAG) aufgenommen



**BVWP ist Grundlage für Entwurf zur
Änderung BSWAG, der vom Bundestag mit
wenigen Änderungen beschlossen wurde**

**Neues BSWAG ist am 29.12.2016 in Kraft
getreten.**

**ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS
Langwedel - Uelzen, Rotenburg – Verden –
Minden / Wunstorf, Bremerhaven - Bremen –
Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)
ist im Vordringlichen Bedarf des neuen
Bedarfsplans für die Bundesschienenwege
enthalten.**

**Damit ist die wichtigste Voraussetzung
zur Umsetzung geschaffen!**

2. Haushalterische Voraussetzungen der Bedarfsplanfinanzierung

2. Bundeshaushalt



Für Bedarfsplanvorhaben des Vordringlichen Bedarfs steht ein **Plafonds** im Bundeshaushalt zur Verfügung (2017: 1,35 Mrd. Euro)

Ein Großteil der eingestellten Mittel ist für die Finanzierung laufender Vorhaben erforderlich

Insofern **limitierter Spielraum** für neue Vorhaben

Die eingestellten Mittel und Verpflichtungsermächtigungen sind **gesperrt** bis eine Maßnahme „Haushaltsreif“ ist.
Bedingung für Entsperrung: **Wirtschaftlichkeit** der Maßnahme

3. Bundeshaushaltsordnung



Die Bundeshaushaltsordnung regelt das Verwaltungshandeln des Bundes für den Einsatz von Zuwendungen.

Maßgeblich ist das Prinzip des **wirtschaftlichen** und **sparsamen** Mitteleinsatzes (§ 7 BHO)

Finanzwirksame Maßnahmen müssen **gesamtwirtschaftlich** sinnvoll sein

Finanzwirksame Maßnahmen müssen **wirtschaftlich** umgesetzt werden

2. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 VwVfG und des Bundestagsbeschlusses zum Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (BT-Drs. 18/7365)

§ 25 Abs. 3 VwVfG

*„Die Behörde wirkt darauf hin, dass der **Träger bei der Planung von Vorhaben, ... die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet** (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). ... Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.*



Planungsvereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG machen frühe Bürgerbeteiligung möglich



Bisher sind folgende Teilprojekte mit Planungsvereinbarungen abgesichert:

- ABS Rotenburg - Verden – Minden / Wunstorf:
- ABS/NBS Hamburg – Hannover/Lehrte



2018 soll die Planung des Gesamtvorhabens Alpha-E über Planungsvereinbarungen sichergestellt werden.



Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch DB AG in Form von Informationsveranstaltungen (Information) und Runden Tischen (Erörterung)



Anregungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung sollen in wirtschaftliche Planung einfließen

Beschluss zum Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (BT-Drs. 18/7365)



Der Deutsche Bundestag hat einstimmig beschlossen

in Fällen **besonderer regionaler Betroffenheit** durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren **Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen**

aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen **im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren**, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen **besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt** erreichen zu können.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist **keine Anpassung** von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will **im Einzelfall** über die **finanzielle Förderung** bestimmter Lösungsvorschläge **entscheiden**.

Das **planrechtliche Verfahren** und insbesondere die **Zuständigkeit und Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde** bleiben unberührt.

3. Umsetzung der Vorgaben des Gesetzgebers durch die Bundesregierung

- Neuer Finanzierungsrahmen (BUV)
- Parlamentarische Unterrichtung nach Abschluss der Vorplanung

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung als neuer Finanzierungsrahmen

Mit der BUV haben BMVI und DB Netz AG in enger Abstimmung mit dem BMF eine Änderung der Rahmenfinanzierungsvorgaben für Bedarfsplanvorhaben erarbeitet, u.a. um das Ziel einer **zeitgerechten Vorhabenrealisierung** und Realisierung der volkswirtschaftlichen Effekte vor dem Hintergrund der **Anforderungen an die immer komplexeren Planungsprozesse**, die **frühe Öffentlichkeitsbeteiligung** gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG und den **Beschlüssen zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze** (BT-Drs.18/7365) weiterhin erreichen zu können. Die BUV wurde am 25. Juli 2017 abgeschlossen und trat Anfang 2018 in Kraft.

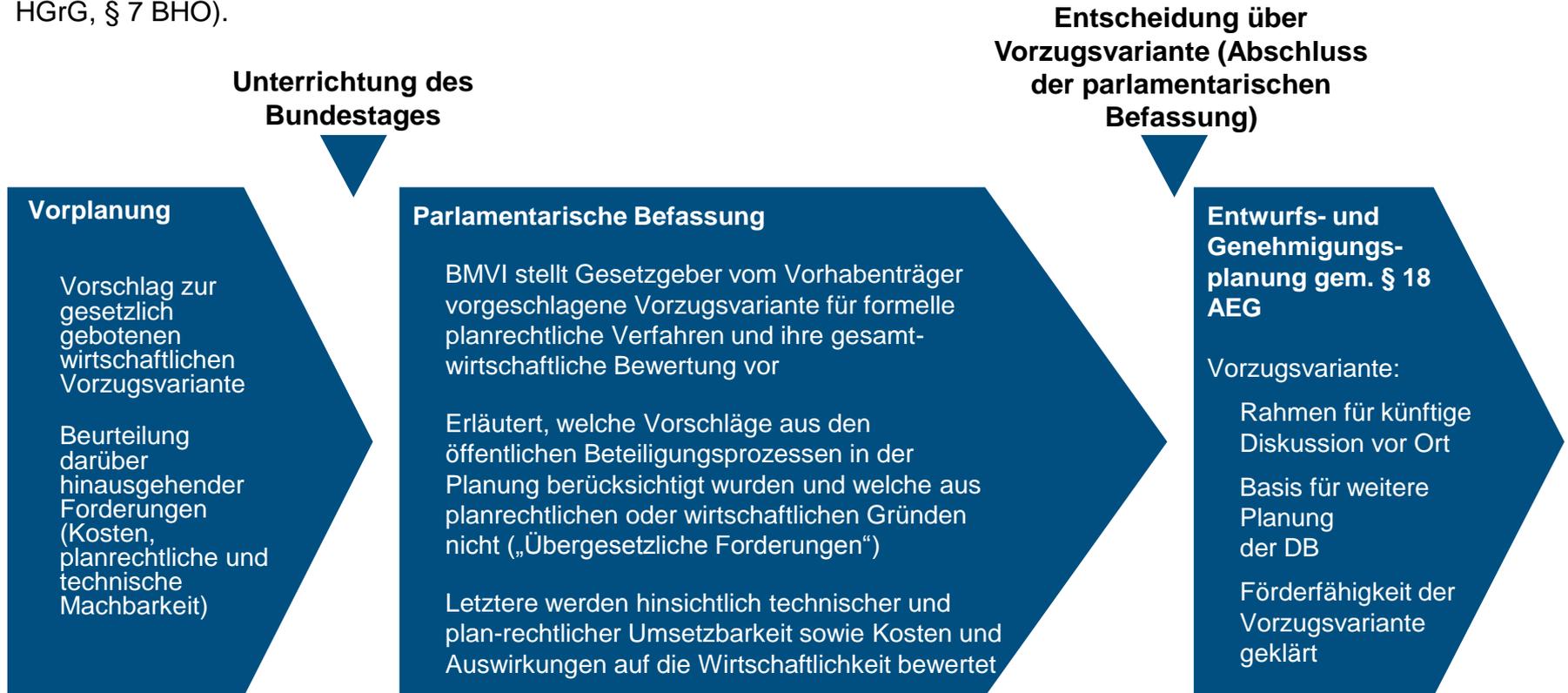
Damit werden wichtige Anreize zur zügigen und wirtschaftlichen Vorhabenplanung und –umsetzung gesetzt, u.a.:

- **Auskömmliche Finanzierung aller Planungskosten**
- Intensive Planungsbegleitung des Bundes
- Ermöglichung der **frühen Öffentlichkeitsarbeit** und einer **parlamentarischen Unterrichtung**
- Zügige Projektrealisierung durch Eigenbeteiligung der DB an allen Projektkosten
- Einführung von Meilensteinen zur verbindlichen Projektumsetzung

Parlamentarische Unterrichtung

Der Vorschlag für ein strukturiertes Verfahren zur Umsetzung des BT-Beschlusses zum Antrag Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze sieht vor, den Gesetzgeber **nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI)** über die geplante Antragsvariante für die planrechtlichen Verfahren sowie die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG zu unterrichten, um ihn so in die Lage zu versetzen, gegebenenfalls Beschlüsse zu fassen.

Grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung ist die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens (§ 6 HGrG, § 7 BHO).



Spannungsfeld zwischen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit und Forderungen der Region



Neben dem Vorschlag zur Ausbaukonfiguration wurden „Bedingungen“, politische Forderungen, artikuliert, die erfüllt sein sollen, um einen Ausbau durchzuführen.



Forderungen können sich auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auswirken



Im Zuge der Planung gilt es darum, die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu erhalten bzw. zu verbessern, um die Umsetzung sinnvoller Forderungen zu ermöglichen.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat LA 17 – Finanzierung
Bedarfsplanvorhaben Schiene
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Ansprechpartner
Alexander Lanz
ref-la17@bmvi.bund.de
www.bmvi.de
Tel. +49 (0) 3018 300 4171
Fax +49 (0) 3017 300 807 4171