



Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

Christoph Vennemann, M. Sc.

„Infrastrukturpolitik im internationalen Vergleich – eine Analyse der drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland unter Berücksichtigung der Wasserstraßeninfrastruktur“



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	i
Abkürzungsverzeichnis	ii
Tabellenverzeichnis	iv
Zusammenfassung	1
Abstract	2
Teil A	
1 Anlass und Problemstellung	3
1.1 Mangelnde Finanzierung	3
1.2 Verkehrswachstum	4
1.3 Altersstruktur der Bauwerke an den Bundeswasserstraßen	7
2 Ziel und Struktur der Arbeit	9
2.1 Zielsetzung	9
2.2 Aufbau der Arbeit	9
Teil B	
3 Europäische Politik	11
3.1 Verkehrspolitik der Europäischen Union (EU)	11
3.2 Europäische Vorgaben	17
4 Untersuchungsräume	19
4.1 Niederlande	19
4.1.1 Allgemeine Vorstellung der Niederlande	19
4.1.2 Planungs- und Genehmigungsprozess	22
4.1.3 Finanzierungsarten bei Verkehrsinfrastrukturprojekten	28
4.1.3.1 Konventionelle Beschaffung	29
4.1.3.2 Public-Private-Partnership-Modelle	29
4.2 Österreich	31
4.2.1 Allgemeine Vorstellung von Österreich	31
4.2.2 Planungs- und Genehmigungsprozess	33
4.3 Deutschland	40
4.3.1 Allgemeine Vorstellung von Deutschland	40
4.3.2 Planungs- und Genehmigungsprozess	42
4.3.2.1 Bundesverkehrswegeplan	43
4.3.2.2 Verfahren des BVWP	46

4.3.2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	50
4.3.2.4 Bundeswasserstraßen im BVWP 2030	51
4.3.2.5 Raumordnungsverfahren	52
4.3.2.6 Planfeststellungsverfahren	53

Teil C

5 SWOT-Analyse	55
5.1 SWOT-Analyse im Allgemeinen	55
5.2 Niederlande	57
5.2.1 Stärken Niederlande	57
5.2.2 Schwächen Niederlande	59
5.2.3 Risiken Niederlande	60
5.2.4 Chancen Niederlande	61
5.3 Österreich	61
5.3.1 Stärken Österreich	61
5.3.2 Schwächen Österreich	63
5.3.3 Risiken Österreich	64
5.3.4 Chancen Österreich	65
5.4 Deutschland	66
5.4.1 Stärken Deutschland	66
5.4.2 Schwächen Deutschland	67
5.4.3 Risiken Deutschland	70
5.4.4 Chancen Deutschland	71
6 Zwischenfazit: Gegenüberstellung	71

Teil D

7 Handlungsempfehlungen für Deutschland	73
7.1 Finanzierung	73
7.2 Öffentlichkeitsbeteiligung	75
7.3 Rolle des Verkehrsministeriums	76
7.4 Hauptinstrumente	77
7.5 Wichtige Planungsprozesse	78
8 Fazit	79
Quellenverzeichnis	81

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Investitionen im europäischen Vergleich	4
Abbildung 2: Anteil nicht störungsfreier LKW-Kilometer in Prozent	5
Abbildung 3: Auslastungen des deutschen Bundes schienennetzes in Prozent	6
Abbildung 4: Altersverteilung der Bauwerke an den Bundeswasserstraßen	7
Abbildung 5: Anteil nicht ausreichend/ungenügend bewerteter Bauwerke	8
Abbildung 6: Erneuerungsbedarf an den Bundeswasserstraßen	8
Abbildung 7: Aufbau der Arbeit	11
Abbildung 8: Überblick über die TEN-T Korridore	16
Abbildung 9: Niederlande mit Provinzen	20
Abbildung 10: Wasserstraßennetz Niederlande	21
Abbildung 11: Planungs- und Genehmigungsprozess Niederlande	23
Abbildung 12: Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung	25
Abbildung 13: Österreich mit Bundesländern	32
Abbildung 14: Die Donau in Österreich	32
Abbildung 15: Planungs- und Genehmigungsprozess Österreich	33
Abbildung 16: Bundesländer in Deutschland	40
Abbildung 17: Wasserstraßen Deutschland	41
Abbildung 18: Ablauf Bundesverkehrswegeplan	45
Abbildung 19: Prozess des BVWP	46
Abbildung 20: Priorisierung Vorhaben BVWP	49
Abbildung 21: Beteiligungsprozess BVWP 2030	51
Abbildung 22: SWOT-Matrix	55
Abbildung 23: Finanzierung im Vergleich	74
Abbildung 24: Öffentlichkeitsbeteiligung im Vergleich	76
Abbildung 25: Ministerium im Vergleich	77
Abbildung 26: Hauptinstrumente im Vergleich	78
Abbildung 27: Planungsprozesse im Vergleich	79
Abbildung 28: Inhaltliches Fazit	80

Abkürzungsverzeichnis

ARA-Häfen: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

Art.: Artikel

ASFINAG: Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BMF: Bundesministerium für Finanzen (Österreich)

BMLFUW: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Österreich)

BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Deutschland)

BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Österreich)

BStG: Bundesstraßengesetz (Österreich)

BVWP: Bundesverkehrswegeplan

CEF: Connecting Europe Facility

CMER: Nationale Kommission für Umweltprüfung (Niederlande)

DBFM: Design, Build, Finance, Maintain

DM: Deutsche Mark

Ebd.: Ebenda

EU: Europäische Union

HIG: Hochleistungsstreckengesetz (Österreich)

IenM: Ministerium für Transport und Umwelt (Niederlande)

Km: Kilometer

Mio. : Millionen

MIRT: Meerjaarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Mrd. : Milliarden

NA: Umweltnutzen aus vermiedenen Abgasbelastungen

NB: Nutzen aus Verbilligung der Beförderungsvorgänge

NGO: Nichtregierungsorganisation

NKA: Nutzen-Kosten-Analyse

NKV: Nutzen-Kosten-Verhältnis

OEI: Overzicht Effecten Infrastructuur (Kosten-Nutzen-Analyse)

ÖBB: Österreichische Bundesbahnen

PIVereinHG: Planvereinheitlichungsgesetz

PPC: Public Private Comparator

PPP: Public-Private-Partnership

PSC: Public Sector Comparator

REP: Regionalentwicklungsplan

RIS: River Information System

ROG: Raumordnungsgesetz

ROV: Raumordnungsverfahren

RWS: Rijkswaaterstaat

SP-V: Strategische Prüfung Verkehr

SUP: Strategische Umweltprüfung

SUP-Richtlinie: Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung

SVIR: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung)

SWOT-Analyse: Strengths-Weakness-Opportunities-Threats (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken)-Analyse

t : Tonnen

TEN-T/TEN-V: Transeuropäische Netze

TEU: Twenty Foot Equivalent Unit

USA: Vereinigte Staaten von Amerika

UVE: Umweltverträglichkeitserklärung

UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-G: Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-Richtlinie: Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung

VB: Vordringlicher Bedarf

VB-E: Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung

VwVfG: Verwaltungsverfahrensgesetz

WaStrG: Wasserstraßengesetz

WB: Weiterer Bedarf

WB*: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WTO: Welthandelsorganisation

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Interne Stärken Niederlande	59
Tabelle 2: Interne Schwächen Niederlande	60
Tabelle 3: Externe Risiken Niederlande	60
Tabelle 4: Externe Chancen Niederlande	61
Tabelle 5: Interne Stärken Österreich	63
Tabelle 6: Interne Schwächen Österreich	64
Tabelle 7: Externe Risiken Österreich	65
Tabelle 8: Externe Chancen Österreich	65
Tabelle 9: Interne Stärken Deutschland	67
Tabelle 10: Interne Schwächen Deutschland	70
Tabelle 11: Externe Risiken Deutschland	70
Tabelle 12: Externe Chancen Deutschland	71
Tabelle 13: Gegenüberstellung der drei Länder	72

Zusammenfassung

In den vergangenen Jahren prägten immer wieder Meldungen über verzögerte und erheblich teurer gewordene Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie Stuttgart 21 oder der Bau des Flughafens BER ein negatives Bild deutscher Planungs- und Genehmigungsprozesse. Zur Lösung dieser Probleme wird oft ins europäische Ausland geschaut, um zu vergleichen, ob und welche womöglich besseren Praktiken zur Infrastrukturplanung und -umsetzung dort angewandt werden.

Im Rahmen dieser Masterarbeit wird der Versuch unternommen den deutschen Planungs- und Genehmigungsprozess mit denen in den Niederlanden und in Österreich, durch die Durchführung einer SWOT-Analyse, zu vergleichen. Beide Länder verfügen über vergleichbare Rahmenbedingungen, eine starke Transportinfrastruktur und können erfolgreiche Projektumsetzungen verzeichnen (vgl. BDI, AgV MoVe 2013: 25).

Als Ergebnis der SWOT-Analyse sind für den deutschen Planungs- und Genehmigungsprozess vier Handlungsfelder identifiziert worden, die eine Verbesserung bewirken könnten. Als erstes Handlungsfeld ist der Bereich der Finanzierung zu nennen. Während Deutschland überwiegend auf die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt setzt, werden in den Niederlanden und in Österreich private Investoren oder Infrastrukturgesellschaften an der Finanzierung beteiligt. Als zweites Handlungsfeld ist der Bereich der Öffentlichkeitsbeteiligung. Findet diese frühzeitig statt, verringert sich die Klageanfälligkeit der Projekte durch die Bevölkerung elementar. Die Rolle des zuständigen Bundesverkehrsministeriums ist für den Planungs- und Genehmigungsprozess ein wichtiger Aspekt und stellt das dritte Handlungsfeld dar. Durch das Auftreten des Ministeriums als Genehmigungsbehörde, bei vorrangigen und bedeutsamen Projekten, bekommen diese eine politische Legitimation und werden von der Bevölkerung als bedeutsam anerkannt. Als viertes und letztes Handlungsfeld ist der Verzicht des Raumordnungsverfahrens und der daraus resultierenden Aufgabe der doppelten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Eine automatische Anpassung der lokalen Raumordnungspläne bewirkt eine Anpassung eben dieser an bedeutende Verkehrsinfrastrukturprojekte. So können Projekte, die über Gemeindegrenzen hinausgehen, schneller und effizienter umgesetzt werden ohne dass die Projekte hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit den vorliegenden Raumordnungsplänen geprüft werden müssen.

Für diese Arbeit wurde sich auf eine bestimmte Anzahl an Aspekten, dem Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie der Bürgerbeteiligung mit ihren zentralen Bedeutungen in den drei Planungs- und Genehmigungsprozessen beschränkt und konzentriert. Eine vollständige Analyse aller Aspekte, die im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsprozesses relevant sind konnten aufgrund des Umfangs dieser Arbeit nicht behandelt werden.

Abstract

By tracking the daily news intensively you come across a lot of reports of delayed infrastructure projects whose costs are higher than planned. Such reports create an image of non-functioning planning and approval systems in Germany. Stuttgart 21 and the airport BER are two examples. Therefore, one often takes a look at the other European countries in order to compare the ways traffic infrastructure projects tackled there and realized there.

This master thesis is an attempt to compare the German planning and approval system with the systems in the Netherlands and in Austria by doing a SWOT-Analysis. Both countries have similar conditions, a strong traffic infrastructure and successful projects (cf. BDI, AgV MoVe 2013: 25).

As a result of the SWOT-Analysis four topics for a potential improvement of the German planning and approval system are identified. First there is the topic of finance. While Germany finances the traffic infrastructure projects with the federal budget the Netherlands and Austria prefer private investors or infrastructure companies. As a second topic there is public participation. If this is done at the earliest stage possible the lawsuit vulnerability of projects by the general public decreases. The role of the Federal Ministry of Traffic is vital for the planning and approval process. This is the third topic. By the function of the ministry as the licensing authority in priority and key projects, these projects get a political legitimacy and are recognized as important by the general public. The fourth and last topic is the abstinence of regional planning procedure and the Environmental Impact Assessment (EIA). An automatic adjustment of local spatial development plans is an adjustment to the major transport infrastructure projects. Thus, projects that go beyond municipal boundaries are implemented more quickly and efficiently because the projects do not need to be examined with the present spatial development plans as to their compatibility.

This work has been limited to and concentrated on a certain number of aspects in the three planning and approval processes of the Netherlands, Austria and Germany. In special the regional planning procedure, the plan approval procedure and public participation with their central meanings. It provides a brief overview of potential changes for the German planning system. A full analysis of all aspects that are relevant in the context of the planning and approval process cannot be dealt with because of the scale of this work.

1 Anlass und Problemstellung

Deutschland als wirtschaftsstarkes Land innerhalb von Europa ist für den internationalen Güterverkehr ein wichtiges Transitland. Neben dem Rhein und der Donau verfügt Deutschland über ein gut ausgebautes Kanalsystem sowie vielen wichtigen Autobahn- und Eisenbahnverbindungen. Zum Bundesverkehrswegenetz zählen über 231.000 km Straßen, 33.890 km Schienenwege und 7.300 km Bundeswasserstraßen.

Die Netzstruktur der Landverkehrsträger in Deutschland ist als sehr gut zu bezeichnen, allerdings haben nahezu alle Bundesregierungen in den vergangenen Jahrzehnten auf wichtige Investitionen in den Ausbau und den Erhalt der Verkehrswege verzichtet, was zu erheblichen Qualitätsmängeln durch Verschleiß und einem großen Sanierungsstau geführt hat. Darüber hinaus haben viele Bauwerke ihre Haltbarkeitsdauer lange überschritten. So sind von den 314 untersuchten Schleusenanlagen 85 % in einem nicht ausreichenden bis ungenügenden Zustand. Bei den 47 untersuchten Pumpwerken sind es sogar 87 %. 50 Schleusen müssen innerhalb der nächsten zehn Jahre entweder neugebaut oder aber komplett Instand gesetzt werden. (vgl. BMVI 1 2016: 222) 45 % der Schleusen, 25 % der Wehranlagen und 25 % der Dünker sind älter als 80 Jahre alt (vgl. ebd.: 237)

Nachfolgend werden die Faktoren, die zum desolaten Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur geführt haben detaillierter beschrieben.

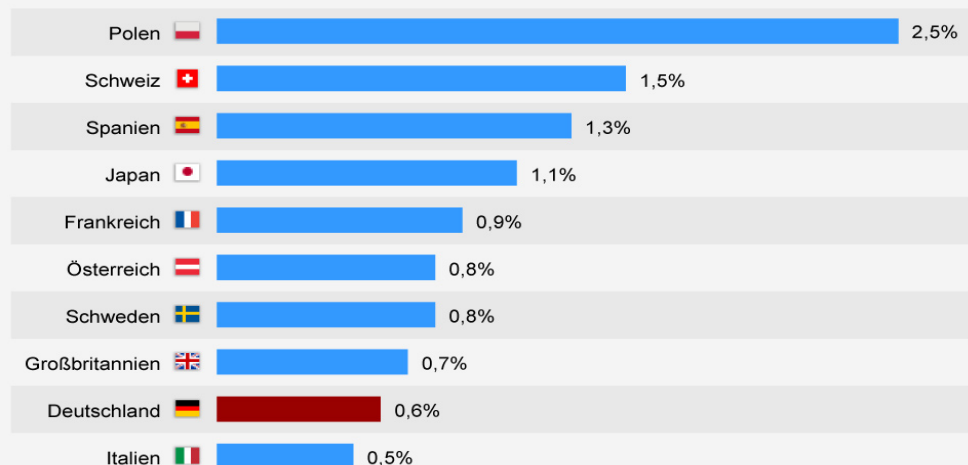
1.1 Mangelnde Finanzierung

Bereits 1999 hat eine Kommission unter Leitung des ehemaligen Verkehrsministers Pällmann einen signifikanten Mangel an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur festgestellt. (vgl. Pällmann Kommission 1999) Nachfolgende Kommissionen, wie die Daehre-Kommission mit ihrem Abschlussbericht aus dem Jahr 2013 haben konstatiert, dass die Mängel in der Infrastrukturqualität in bedrohlicher Weise zugenommen haben und die Investitionslücke größer geworden ist (vgl. Daehre Kommission 2013: 10 f.).

Im Vergleich zum europäischen Ausland investiert Deutschland deutlich weniger in die Verkehrsinfrastruktur. Abbildung 1 zeigt, dass nur Italien, im Vergleich mit anderen ausgewählten europäischen Ländern noch weniger in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert. Ein Grund für die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist, dass Infrastrukturprojekte über die jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel finanziert werden. (vgl. BDI, AgV MoVE et.al. 2013: 16f). Hierdurch ergibt sich insbesondere in Zeiten knapper Kassen ein Wettbewerb zwischen der Verkehrspolitik und anderen Politikfeldern, der in den vergangenen Jahren oft zulasten der Infrastruktur ausgefallen ist.

Deutschland spart an der Infrastruktur

Investitionen ausgewählter Staaten in die inländische Infrastruktur in Prozent des BIP



Stand: 2011 (Italien, Japan, Schweiz: 2010)
Quelle: OECD

statista ZEITUNG ONLINE

Abbildung 1: Investitionen im europäischen Vergleich

1.2 Verkehrswachstum

Der Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur nimmt exponentiell zu. Ein Grund hierfür ist das große Verkehrswachstum im Zuge der europäischen Erweiterung und der Globalisierung und der damit verbundene verstärkte Trend zu weltweiter, arbeitsteiliger Produktion. So ist die Beförderungsmenge der drei Landverkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße in Deutschland im Zeitraum von 2004 bis 2014 von 3.633 Mio. t auf 4.101 Mio. t gestiegen (vgl. Hütter 2016: 51). Für die Wasserstraßen wird eine Zunahme des Transportaufkommens von 2010 bis 2030 von 229,6 Mio. t auf 275,6 Mio. t prognostiziert. Die größten Zuwächse von 25 – 40 % wird das westdeutsche Kanalnetz verzeichnen. (vgl. Intraplan, Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH et.al. 2015: 9) Die aktuelle Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums geht von einer Steigerung des Transportaufkommens von 18% und einer Steigerung der Transportleistung um 38% im Zeitraum von 2010-2030 aus (vgl. Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH et.al. 2014: 8)). Die Infrastruktur ist dieser Entwicklung nicht angepasst worden, was zu einer erheblichen Belastung und zu Engpässen an den wichtigsten Knotenpunkten im Straßen- und Schienennetz führt, wie die nachfolgenden Engpasskarten zeigen (vgl. Abb. 2 und 3).

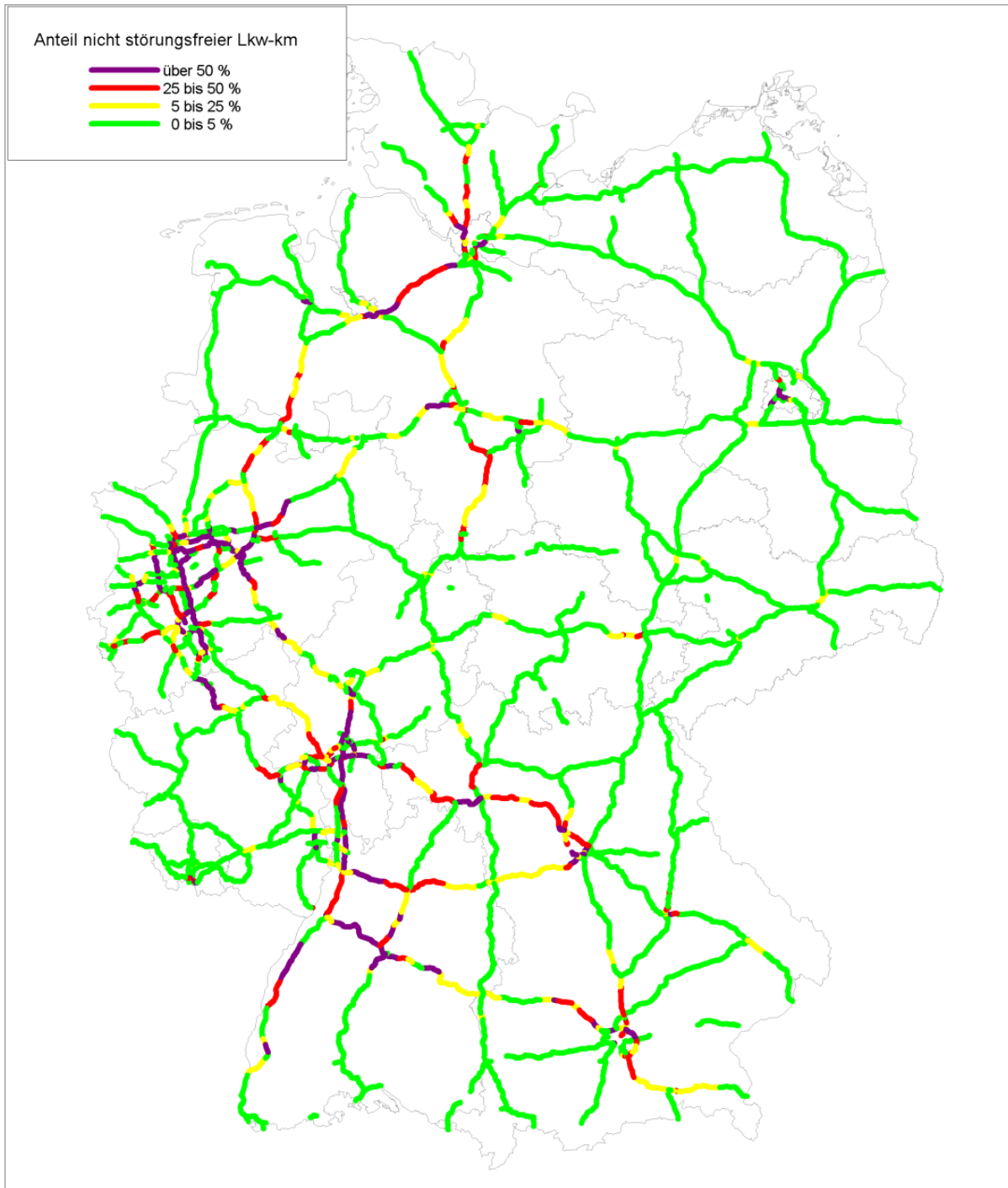


Abbildung 2: Anteil nicht störungsfreier LKW-Kilometer in Prozent; Quelle: Planco 2007

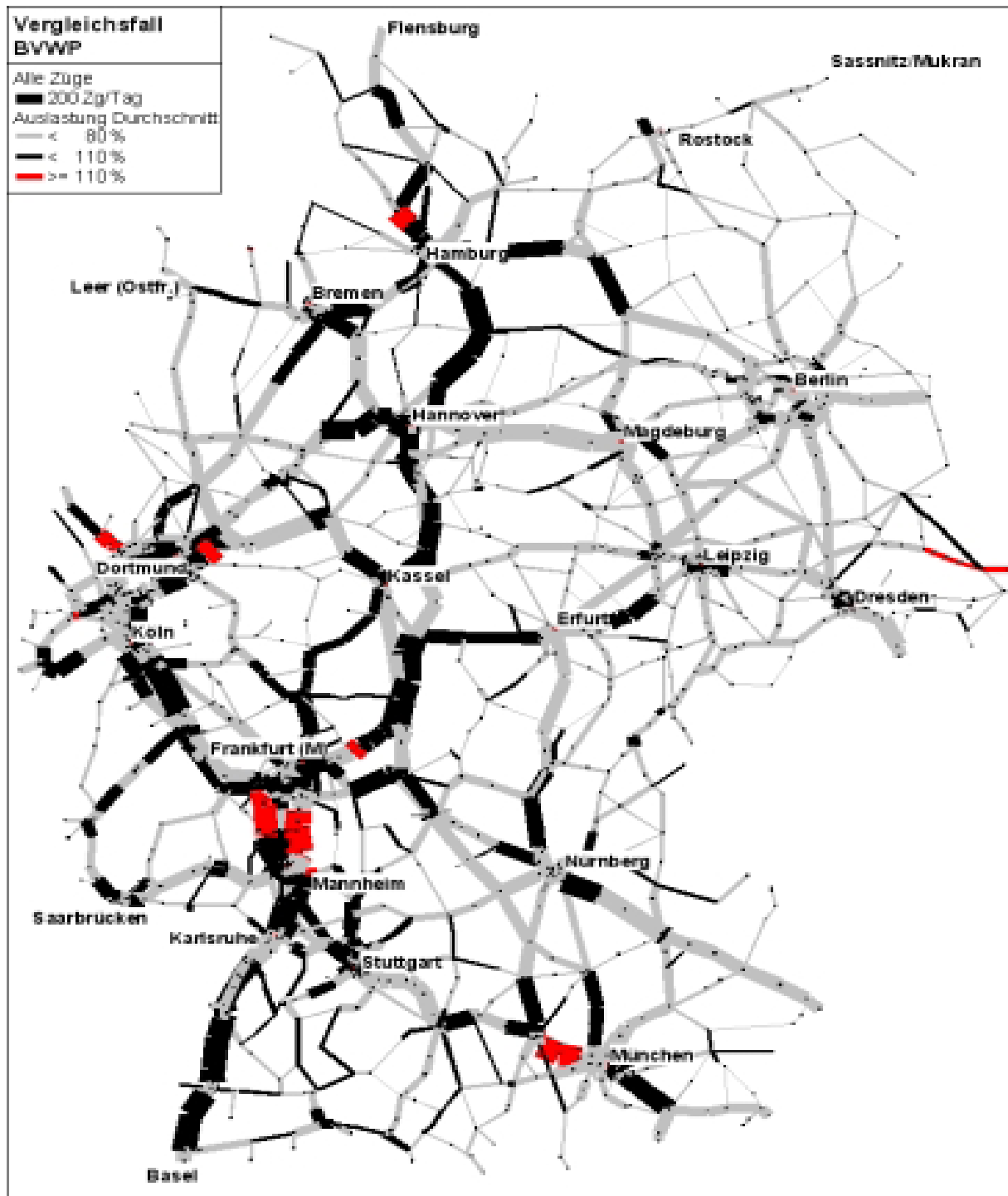


Abbildung 3: Auslastungen des deutschen Bundesschienennetzes in Prozent (Quelle: Planco 2007)

Dem Verkehrsinfrastrukturausbau sind aber auch natürliche, technische und rechtliche Grenzen gesetzt. Im Fokus der Verkehrspolitik liegt daher eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Infrastrukturnutzung. Die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Transportsysteme mit freien Kapazitäten. Hier kann die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag leisten (vgl. Planco 2007).

1.3 Altersstruktur der Bauwerke an den Bundeswasserstraßen

Für den in dieser Studie untersuchten Bereich der Bundeswasserstraßen hat die jahrzehntelange Zurückhaltung bei den Verkehrsinvestitionen in Kombination mit einer sehr hohen Altersstruktur der Bauwerke zu besonders nachhaltigen Qualitätsmängeln geführt. 275 der 314 untersuchten Schleusenanlagen, 41 von 47 Pumpwerken und 179 der 240 untersuchten Wehranlagen haben die Note 3 bis 4 bekommen. Dies bedeutet, dass sofort oder aber spätestens innerhalb von zehn Jahren Instandsetzungen oder Neubauten erforderlich sind. (vgl. BMVI 1 2016: 238) Insgesamt bilden die Bundeswasserstraßen ein Brutto-Anlagevermögen von rd. 50 Mrd. € (Basis: Wiederbeschaffungswerte und Preisstand 2013). Etwa die Hälfte der Anlagen an den Bundeswasserstraßen wurde vor 1950 errichtet (s. Abbildung 4), etwa 10% vor 1900. Damit wird die mittlerweile problematische Altersstruktur sehr deutlich. Die Nutzungsdauern der Wasserbauwerke sind unterschiedlich. Bei den Massivbauteilen (Beton) geht man von ca. 80 Jahren und bei Stahlwasserbauteilen von ca. 40 Jahren aus. Diese Zahlen sind besonders dann wichtig, wenn es um die Restnutzungsdauer von Wasserbauwerken geht. Im Bereich des Stahlwasserbaus (Schleusentore, Verschlüsse und Wehrverschlüsse) sind zum Beispiel 85% der Schleusen und 75% der Wehre älter als 40 Jahre. Die wirtschaftlich und technisch sinnvollen Nutzungsdauern sind damit überschritten (vgl. BAW 2016: 1)

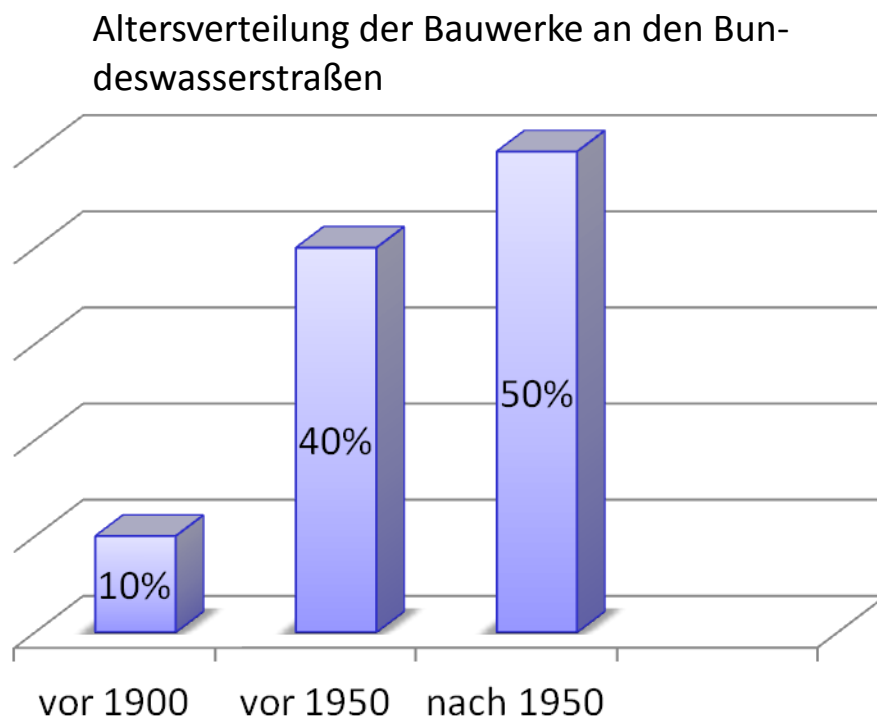


Abbildung 4: Altersverteilung der Bauwerke an den Bundeswasserstraßen; Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 1 2016: 221

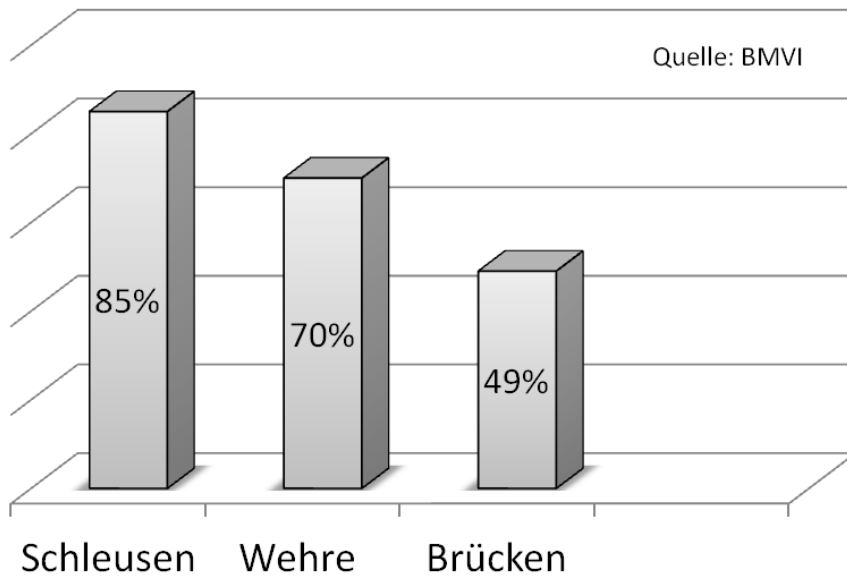


Abbildung 5: Anteil nicht ausreichend/ungenügend bewerteter Bauwerke; Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 1 2016: 238

Bauwerke	Erneuerungsbedarf in den nächsten 10 Jahren
Schleusen	50
Wehre	30
Düker	30
Durchlässe	5
Pumpwerke	10
Brücken	110
Erneuerungsbedarf insgesamt:	235

Abbildung 6: Erneuerungsbedarf an den Bundeswasserstraßen; Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 1 2016: 240

2 Ziel und Struktur der Arbeit

In diesem Kapitel werden die genaue Zielsetzung der Arbeit sowie die leitenden Forschungsfragen das Untersuchungsdesign vorgestellt.

2.1 Zielsetzung

Das Ziel der Arbeit stellt die Formulierung von Handlungsempfehlungen dar, die dazu dienen können, den Planungs- und Genehmigungsprozess von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu beschleunigen und effizienter zu gestalten. Die im vorherigen Kapitel genannten Herausforderungen, mit einer veralteten Verkehrsinfrastruktur den kommenden steigenden Güterströmen zu begegnen, müssen angenommen und bewältigt werden.

Daher wird im Rahmen dieser Arbeit ein Vergleich mit zwei Planungs- und Genehmigungsprozessen im europäischen Ausland durchgeführt. Die Länder Niederlande und Österreich sind aufgrund ihrer hohen verkehrlichen Bedeutung für Europa, aber auch aufgrund ihrer starken Binnenschiffahrtstrukturen, als Vergleichsfälle bestens geeignet, um folgende Forschungsfragen zu beantworten:

1. Wie funktionieren die Planungs- und Genehmigungsprozesse in den Niederlanden und in Österreich?
2. Welche Vor- und Nachteile weisen sie jeweils auf?
3. Welche Vorteile können auf das deutsche System übertragen werden?
4. Welche Aspekte des deutschen Planungs- und Genehmigungssystems können/müssen erhalten bleiben und welche können ausgetauscht werden?

Diese vier Forschungsfragen sollen im Rahmen der weiteren Arbeit beantwortet werden. Allerdings werden nicht alle potentiellen Aspekte der drei Länder erläutert, da dies im Rahmen dieser Arbeit schwer zu bewerkstelligen ist. Beschränkt wurde sich auf ähnliche und gut zu vergleichende Aspekte. Dies waren die Bürgerbeteiligung und die vorhandenen Verfahrensschritte.

2.2 Aufbau der Arbeit

Dieses Kapitel beinhaltet sowohl die textliche Beschreibung als auch eine graphische Darstellung über den Aufbau der Arbeit. Der Aufbau der Arbeit und die angewandten Methoden sind in Abbildung sieben graphisch dargestellt. Die Arbeit untergliedert sich in vier Bereiche, die Teile A bis D.

Teil A beinhaltet im ersten Kapitel die Einleitung, die sich in den Anlass und die Problemstellung dieser Arbeit aufteilt. Warum sich mit dem aktuellen Planungs- und Genehmigungsprozess in Deutschland beschäftigt werden muss wird im Kapitel über die Problemstellung dargelegt. Zum zweiten Kapitel zählen die Zielsetzung der Arbeit, einschließlich der Forschungsfragen und das Kapitel über den Aufbau der Ar-

beit. Zwecks Informationsgewinnung wurden Literatur- und Internetrecherchen durchgeführt.

Teil B ist der umfangreichste Teil dieser Arbeit. Er beinhaltet alle theoretischen Grundlagen, die bei der weiteren Erstellung der Arbeit notwendig sind. Im dritten Kapitel werden die Ziele der europäischen Verkehrspolitik sowie alle wichtigen Vorgaben die den Planungs- und Genehmigungsprozess betreffen vorgestellt. Dem schließt sich im vierten Kapitel die Vorstellung der drei Untersuchungsländer Niederlande, Österreich und Deutschland an. Nach einer allgemeinen Vorstellung erfolgt die detaillierte Beschreibung der jeweiligen Planungs- und Genehmigungsprozesse. Neben der Literatur- und Internetrecherche wurden zur Bearbeitung des Kapitels qualitative Experteninterviews durchgeführt. Bei den Interviewpartnern handelte es sich um Personen aus dem gehobenen und höheren Management der Wasserstraßenbetreiberorganisationen der untersuchten Länder. Die Interviews erfolgten schriftlich durch Fragebögen mit offenen gestalteten Fragen.

Im Teil C wird eine SWOT-Analyse durchgeführt. Im fünften Kapitel werden die Wesensmerkmale einer SWOT-Analyse vorgestellt, während im weiteren Verlauf des fünften Kapitels für alle drei Länder eine SWOT-Analyse durchgeführt wird. Der Teil C wird im sechsten Kapitel mit einer tabellarischen Gegenüberstellung als Zwischenfazit abgeschlossen. Für die Vorstellung der SWOT-Analyse wurde eine Literatur- und Internetrecherche durchgeführt.

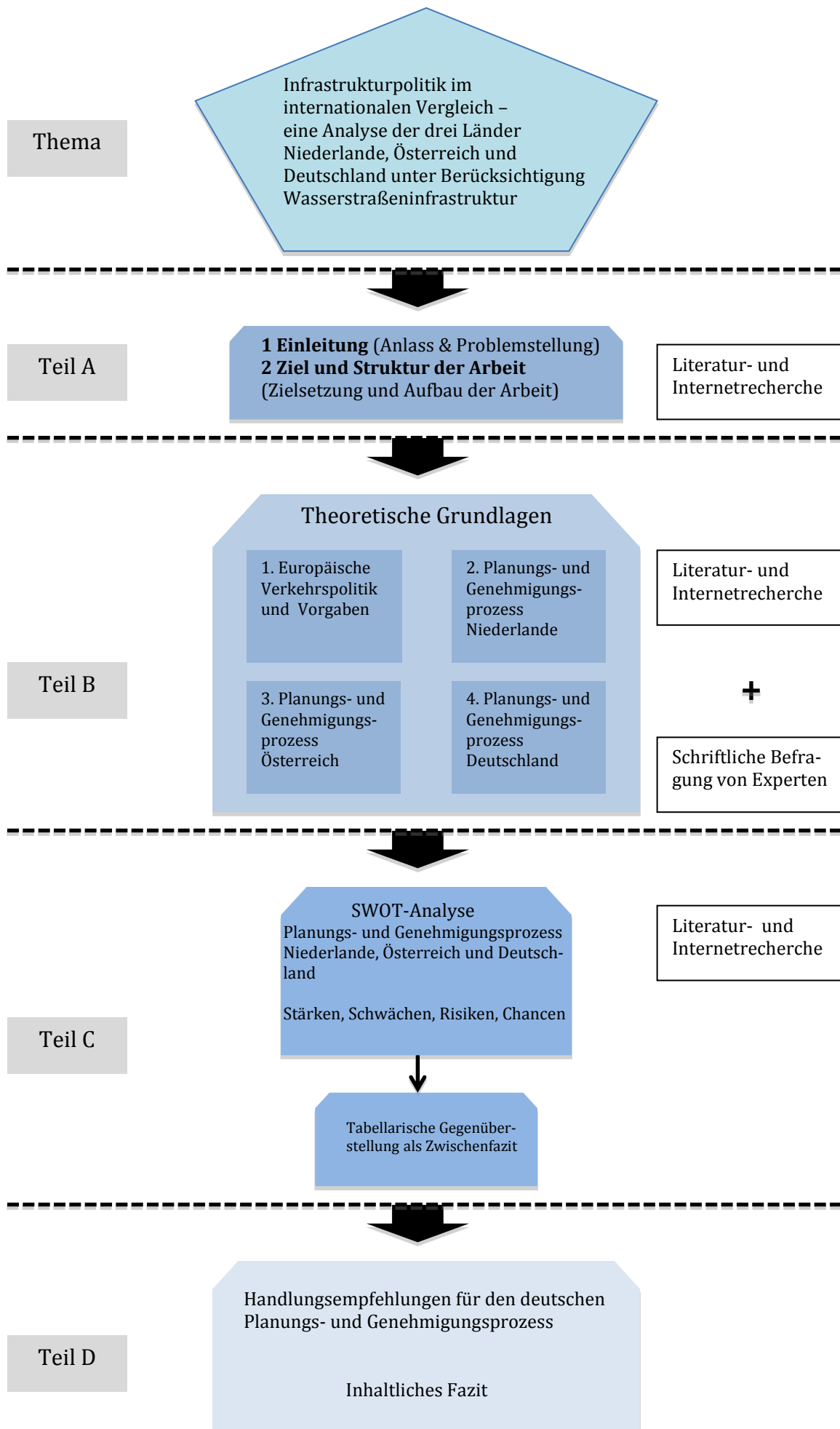


Abbildung 7: Aufbau der Arbeit; Quelle: Eigene Darstellung

3 Europäische Politik

Im dritten Kapitel erfolgt eine Erörterung der Vorgaben und Richtlinien der Europäischen Union (EU). Zuerst werden die Ziele der europäischen Verkehrspolitik vorgestellt. Dem schließen sich die Vorgaben und Richtlinien der EU an, die im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsprozesses berücksichtigt werden müssen.

3.1 Verkehrspolitik der Europäischen Union (EU)

„Die Tätigkeit der Gemeinschaft zielt im Rahmen eines Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab. Sie trägt insbesondere der Notwendigkeit Rechnung, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden“ (Art. 154 Abs. 2 EG-Vertrag).

Bereits in den Römischen Verträgen von 1957 wurde dem Verkehrssektor eine wichtige Rolle im europäischen Integrationsprozess zugeordnet. Er sollte die Umsetzung von drei der vier Grundfreiheiten der EU unterstützen, und zwar Dienstleistungsfreiheit, Personenfreizügigkeit und freier Warentransport. Denn der Verkehrssektor ist ein Eckpfeiler des europäischen Integrationsprozesses, der bis heute bedeutsam ist. Ohne einen störungsfreien Ablauf des Verkehrs könnte die Einhaltung dieser drei Freiheiten nicht gewährleistet werden. (ebd.)

In den vergangenen 60 Jahren hat sich der Verkehrssektor in Europa stark entwickelt. Heutzutage arbeiten in diesem Wirtschaftszweig bereits 10 Mio. Beschäftigte und der Anteil am BIP beträgt 4,5 % innerhalb der EU. Aufgrund dieser Stärke und den vorhandenen Verkehrsverbindungen konnte die EU Exporterfolge verzeichnen. Aber auch viele europäische Unternehmen konnten sich dadurch auf dem Weltmarkt etablieren. (ebd.)

Die europäische Verkehrspolitik steht in den kommenden Jahren vor einigen Herausforderungen. Die Verkehrsnachfrage in Europa wird steigen. Im Frachtverkehr wird bis 2050 eine Zunahme von 80 % erwartet. Um einen angesichts dieser Zuwächse möglichen Kollaps der Verkehrssysteme abzuwenden, müssen Engpässe beseitigt, mangelhafte Infrastrukturen instand gesetzt und Kapazitätsreserven aktiviert werden. (vgl. Europäische Kommission 2014: 18)

Das Weißbuch der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2011 gibt einen Überblick über den Fahrplan der Europäischen Kommission für die Zukunft. Hauptthema ist die Aufstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Danach soll der europäische Binnenmarkt weiter gestärkt und der Handel und die Wirtschaft ausgebaut werden. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sichert Arbeitsplätze und den Lebensstandard in Europa.

Zudem müssen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur so getätigt werden, dass sie einen wirtschaftlichsten Nutzen erzielen und umweltfreundlich sind. Eine weitere Vision für die Zukunft ist der Abbau von Hemmnissen und Engpässen bei stark frequentierten Verkehrsverbindungen. (vgl. Europäische Kommission 2011: 3f)

Damit die Entwicklung hin zu einem einheitlichen Verkehrsraum mit einem fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße gelingen kann, wurde im Maastrichter Vertrag von 1992 die Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) übernommen. Sie sieht grenzüberschreitende, nahtlos ineinander übergehende Verkehrsnetze vor, die alle Verkehrsträger umfassen. Zudem wurden im Maastrichter Vertrag die Umwelanforderungen für Verkehrsprojekte eingeführt. (vgl. Europäische Kommission 2014: 3)

Das TEN-T-Netz (s. Abb. 4) ist als ein langfristiges Projekt angelegt, die derzeitigen, nationalen Verkehrsnetze modernisieren und miteinander verbinden soll, so dass ein störungsfreies und funktionierendes europäisches Verkehrsnetz entstehen kann. Bis zum Jahr 2030 soll das Kernnetz entstehen. (vgl. Europäische Kommission 2014: 6) Das TEN-T-Netz ist in der Struktur zweigliedrig aufgebaut. Es gliedert sich in ein Kernnetz und ein Gesamtnetz. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 abgeschlossen sein. Im Kernnetz befinden sich neun Korridore, wovon sich sechs innerhalb Deutschlands befinden (s. Abb. 4). Besonders bedeutsam für Deutschland sind der Rhein-Alpen-Korridor und der Rhein-Donau-Korridor.

Der Rhein-Alpen-Korridor verbindet die drei Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen über die Rheinschiene und Basel mit Mailand. Der Rhein ist für den internationalen Güterverkehr die wichtigste Wasserstraße in Europa (vgl. Website Europäische Kommission 1)

Der Rhein-Donau-Korridor verläuft dabei in zwei parallelen Strecken durch Süddeutschland und verbindet somit Deutschland mit Österreich, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Rumänien. Dieser Korridor umfasst sowohl Straßen und Schienen als auch die Wasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau. Als eines der wichtigsten Hauptvorhaben gilt die Beseitigung von Engpässen in der Binnenschifffahrt. (vgl. Website Europäische Kommission 1) Ein Engpass stellt die vorhandene Wassertiefe dar. Um das ganze Jahr über die Donau mit Schiffen bis zu 3.000 t befahren zu können, muss eine Wassertiefe von mindestens 2,50 m vorhanden sein. Diese ist aber nicht überall gegeben. (vgl. Website Europäische Kommission 2)

Für den Zeitraum von 2014-2020 stellt die EU für die Verkehrsstruktur ein Fördervolumen von 12,9 Mrd. Euro zur Verfügung. Weitere 11,3 Mrd. Euro sind nur für Länder vorgesehen, die Gelder aus den Kohäsionsfonds erhalten. (vgl. Website BMVI 1) Mittel aus dem Kohäsionsfonds bekommen die Länder, deren Bruttonationaleinkommen pro Einwohner unter 90 % des EU-Durchschnitts liegen, um einen Ausgleich von wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten und eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen (vgl. Website Europäische Kommission 3).

Die 14,7 Mrd. Euro, die für die Nicht-Kohäsionsfondsländer vorgesehen waren, sind um 1,8 Mrd. Euro gekürzt worden zugunsten des Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSI). Im Rahmen der TEN-V werden Studien über alle Verkehrsträger mit einem Anteil von bis zu 50 % gefördert. Bei Baumaßnahmen unterscheiden sich die Anteile der Förderung. Sie können bei Schienen- oder Wasserstraßenprojekten bis zu 40 % betragen. Förderung für TEN-V Vorhaben werden nur auf Antrag gewährt und wenn sie eine Reaktion auf eine zuvor stattgefundenen Veröffentlichung der Kommission darstellen. Anträge stellen können nur die EU-Mitgliedstaaten oder mit deren Erlaubnis private Investoren. (vgl. Website BMVI 1)

Die TEN-T-Korridore sind über den gesamten Raum der europäischen Union verteilt. Sie haben das Ziel, für alle Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße die wichtigsten Verkehrsverbindungen zu entwickeln und für die Zukunft gut aufzustellen. Dabei sind verschiedene Korridore benannt worden. Für diese Arbeit sind die Korridore Rhein-Donau und Rhein-Alpen interessant, da dort die drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland involviert sind. Deutschland als großes Transitland innerhalb der EU wird von 6 bedeutsamen Korridoren durchzogen. Die Finanzierung der TEN-T-Korridore gliedert sich in drei Schritte. Als erstes versucht die EU bereits bestehende nationale Investitionsvorhaben in die TEN-Liste zu übernehmen. Somit müssen keine weiteren Fördermittel bereitgestellt werden. Als zweites werden direkte europäische Zuschüsse zu den Projekten zugeteilt, die durch die EU gefördert werden sollen. Als dritten Schritt werden, soweit es möglich ist private Investoren hinzugezogen. Private Investoren können die öffentlichen Behörden in einem erheblichen Maße entlasten. (vgl. Wentzel 2005: 68) Die Fördermittel werden nach den Regeln der Connecting Europe Facility (CEF), der Finanzierungsverordnung für alle Trans-europäischen Netze, zur Verfügung gestellt. Zu diesen Netzen zählen auch die Energie- und Breitbandnetze. Unterschieden wird dabei zwischen direkten Zuschüssen für Verkehrsinfrastrukturprojekte und innovativen Finanzierungsinstrumenten. Die innovativen Finanzierungsinstrumente betreffen die Bonität von privaten Investoren. (vgl. Website BMVI 1)

Die Europäische Kommission hat den finanziellen Bedarf für Engpassbeseitigung und Lückenschluss auf 250 Mrd. Euro geschätzt. Damit ein Vorhaben nach CEF gefördert wird, muss ein gemeinsames Interesse der EU und dem Mitgliedsstaat vorhanden sein für ein Verkehrsinfrastrukturprojekt und mindestens zwei von den vier folgenden Zielen verfolgen:

1. Eine Stärkung der Kohäsion.
2. Eine Effizienzsteigerung z.B. bei der Beseitigung von Engpässen.
3. Eine Erhöhung der Nachhaltigkeit.
4. Sie müssen Vorteile für die Infrastruktur bieten. (vgl. Website BMVI 1)

Im Bereich des Verkehrssektors gibt es drei Förderschwerpunkte, die zusätzlich zu den oben genannten Zielen als Voraussetzungen dienen. Zum einen ist es die Beseitigung von Engpässen und die Verbesserung von grenzüberschreitenden Anschlüssen.

sen. Zum anderen muss das Verkehrssystem als ein nachhaltiges und effizientes System sichergestellt werden. Und drittens müssen die Verkehrsträger besser miteinander vernetzt werden. (ebd.)

Allerdings gibt es auch Kritik an diesen EU-Infrastrukturfinanzierungen. Bei vielen Projekten ist der Unterschied zwischen den angesetzten und den tatsächlichen Kosten relativ hoch. Dies lässt den Schluss zu, dass in den Mitgliedsstaaten häufig keine belastbare Finanzplanung vorab durchgeführt wurde. Dadurch werden vielfach Projekte geplant, die nicht über eine ausreichende finanzielle Grundlage verfügen. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Mitgliedsstaaten mithilfe von Fördermitteln Projekte umsetzen, die keinen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen. Unübersichtlichkeit durch eine große Fülle unterschiedlicher Förderinstrumente ist ein weiterer Kritikpunkt. Entwicklungsfonds, Strukturfonds, Investitionsfonds und die Europäische Investitionsbank bieten eine große Vielfalt an Fördermöglichkeiten für den Verkehrssektor. (vgl. Wentzel 2005: 72)

Eine Herausforderung für die Zukunft ist der lange Planungszeitraum von Infrastrukturvorhaben dem die schnellen technischen Veränderungen bei den Verkehrsträgern und die gesamten Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger entgegenstehen. Entscheidungen, die die Europäische Kommission heute trifft, reichen bis ins Jahr 2050. Konsequenzen dieser Entscheidungen können heute noch nicht abgeschätzt werden. (vgl. Europäische Kommission 2011: 6)

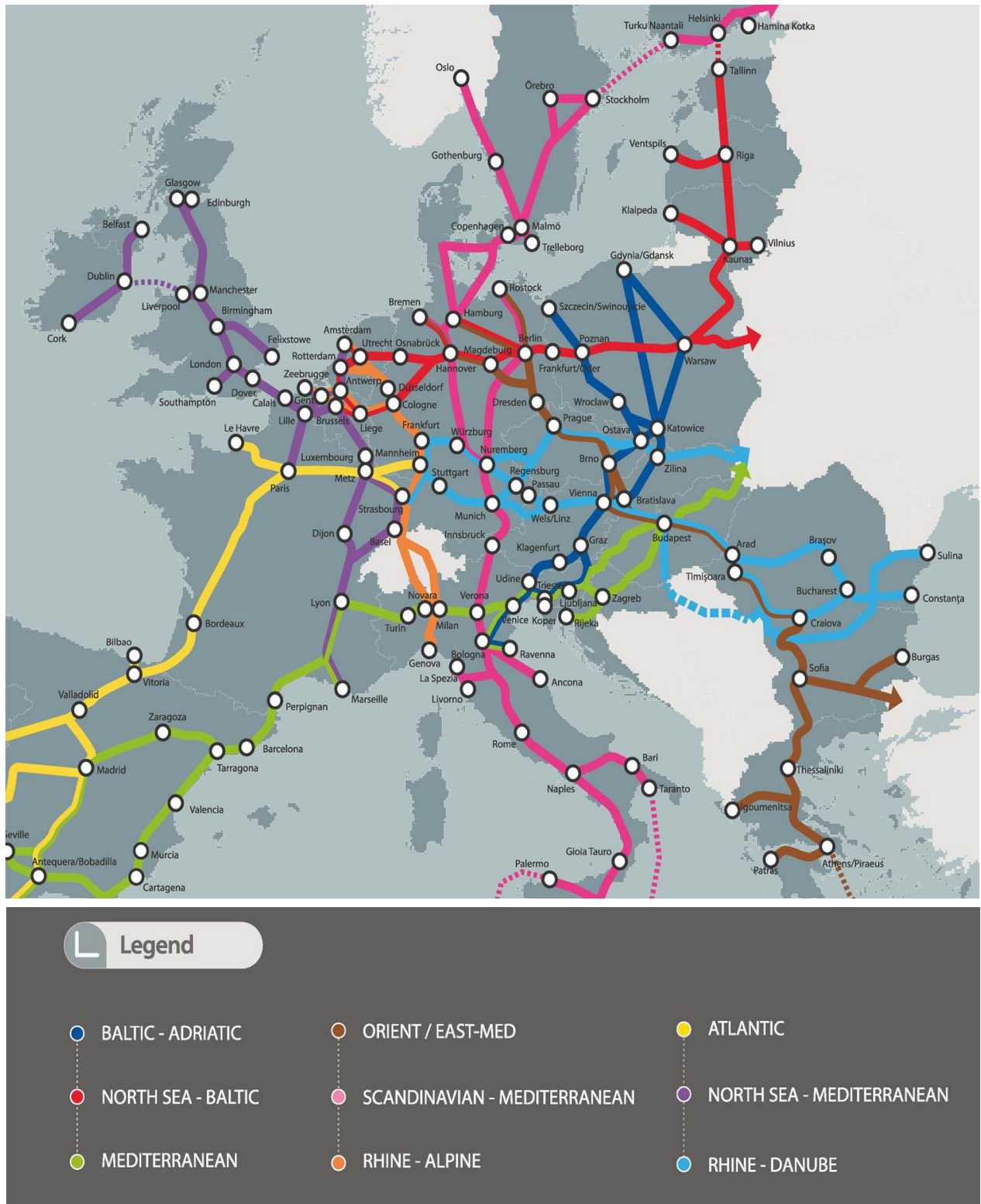


Abbildung 8: Überblick über die TEN-T-Korridore Quelle: Europäische Kommission 2014: 17

3.2 Europäische Vorgaben

Die in Deutschland, den Niederlanden und in Österreich angewandten Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und die Strategischen Umweltprüfungen (SUP) leiten sich aus den entsprechenden EU-Richtlinien, UVP-Richtlinie 337/85 EWG und SUP-Richtlinie ab. (vgl. Website Umweltbundesamt)

Umweltprüfungen gehen aus der UVP-Richtlinie hervor und sind bei allen Infrastrukturvorhaben und raumplanerischen Vorhaben zwingend durchzuführen. Im Rahmen der UVP werden alle möglichen Auswirkungen auf die Umwelt untersucht und geprüft. Die EU versucht durch die Einführung der UVP-Richtlinie in allen Mitgliedsstaaten die Rechtsvorschriften anzugleichen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Dabei ist die UVP-Richtlinie als ein reines Verfahrensinstrument entwickelt worden, welches keine Vorgaben zu Umweltstandards oder Zulassungsvoraussetzungen enthält. Ebenfalls regelt die UVP-Richtlinie in Art. 4 UVP-Richtlinie mit den Anhängen I und II die Notwendigkeit, wann und bei welchen Projekten eine UVP durchzuführen ist. Im Anhang I sind die Projektarten aufgeführt, für die zwingend eine UVP durchzuführen ist, während in Anhang II die Projekte aufgeführt sind, für die eine UVP freigestellt ist. Umsetzungsinstrument der UVP-Richtlinie in nationalen Recht ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG) (vgl. Schink 2005: 1191)

Art. 1 85/337/EWG hat festgelegt, wann eine UVP durchzuführen ist. Außerdem bietet dieser Artikel ebenfalls eine Definition von zentralen Begriffen:

(1) „Gegenstand dieser Richtlinie ist die Umweltverträglichkeitsprüfung bei öffentlichen und privaten Projekten, die möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.“

(2) „ Im Sinne dieser Richtlinie sind:

Projekt:

- *die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen,*
- *sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen;*

Projektträger:

- *Person, die die Genehmigung für ein privates Projekt beantragt, oder die Behörde, die ein Projekt betreiben will;*

Genehmigung:

- *Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projekts erhält;*

Öffentlichkeit:

- *Eine oder mehrere natürliche und juristische Personen und, in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder der innerstaatlichen Rechtspraxis, deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen;*

(...) (Website Eu-lex.Europa 1)

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der UVP-Richtlinie und der daraus folgenden UVP. Bei europäischen Projekten sind alle einbezogenen Behörden, alle betroffenen Mitgliedsstaaten und die Öffentlichkeit zu beteiligen. Die Einzelheiten über die Beteiligung der Öffentlichkeit haben die einzelnen Mitgliedsstaaten für sich individuell zu treffen. (vgl. Schink 2005: 1192)

Der Unterschied zwischen der UVP und der SUP besteht in ihrer Prüfung von Vorhaben. Die UVP wird beim Zulassungsverfahren von Infrastrukturvorhaben integriert während die SUP bei der Aufstellung von Plänen und Programmen der Bundesfachplanungen durchgeführt wird. (vgl. Website Umweltbundesamt)

Art. 1 2001/42/EG gibt die Ziele der SUP-Richtlinie vor:

„Ziel dieser Richtlinie ist es, im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einbezogen werden, indem dafür gesorgt wird, dass bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, entsprechend dieser Richtlinie einer Umweltprüfung unterzogen werden. (Website EU-lex.Europa 2)

Somit stellt die SUP-Richtlinie eine Abkehr von der bisherigen projektbezogenen UVP dar, da sie sich auf Pläne und Programme bezieht. Die SUP soll dazu dienen, alle bisherigen Prüfungen im Rahmen der projektbezogenen UVP in eine frühe Phase der Entscheidungsfindung zu verlagern. In dieser frühen Phase soll allerdings weiterhin eine projektbezogene Prüfung stattfinden, die die Auswirkungen oder Einwirkungen auf bestimmte Gebiete untersuchen soll. Dadurch, dass die SUP gebietsbezogen ist, unterscheidet sie sich vom bisherigen Abwägungsverlauf in der Programm- oder Planaufstellung. Denn in der SUP müssen nur bestimmte Aus- bzw. Einwirkungen der Planung untersucht und geprüft werden. Stand 2005 war eine verpflichtende SUP in der Verkehrswegeplanung nicht vorgesehen. Mittlerweile ist bei den Verkehrswegeplänen des Bundes eine SUP verpflichtend. Weiter sollen Projekte dann SUP-pflichtig werden, wenn sie UVP-pflichtige Vorhaben begrenzen und einen Rahmen vorgeben. Laut Abs. 3 UVG-E ist dies dann der Fall, wenn Festlegungen zur Größe, zum Standort, zum Bedarf oder aber zur Inanspruchnahme von Ressourcen getroffen werden. (vgl. Schink 2005: 1198).

Die SUP-Richtlinie gilt für alle Pläne und Programme die von den Mitgliedstaaten aufgestellt werden. Konkret wird es in Art. 2 2001/42/EG definiert:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck a)“Pläne und Programme“ Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,

- *die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und*
- *die aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen; (...)* (Website EU-lex.Europa 2)

4 Untersuchungsräume

In diesem Kapitel werden die drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland mit ihren eigenen Planungs- und Genehmigungsprozessen vorgestellt. Die beiden Nachbarländer Niederlande und Österreich sind aufgrund ihrer ebenfalls starken Transportinfrastruktur, ihrer Zugehörigkeit zur EU sowie der Nutzung der Binnenschifffahrt und ihrer erfolgreichen Projektumsetzungen als Vergleichsländer bestens geeignet.

4.1 Niederlande

In diesem Kapitel werden die Niederlande als ein Untersuchungsraum näher vorgestellt. Nach einer allgemeinen Vorstellung des Landes sowie der aktuellen Wirtschafts- und Verkehrssituation erfolgt nachfolgend eine detaillierte Darstellung des Planungs- und Genehmigungsprozesses bei Verkehrsinfrastrukturprojekten.

4.1.1 Allgemeine Vorstellung der Niederlande

Die Niederlande oder genauer das Königreich der Niederlande ist ein Land in Westeuropa. Mit einer Größe von 41.526 Quadratkilometern und einer Einwohnerzahl von knapp 17 Mio. gehören die Niederlande zu einem kleinen bis mittelgroßen Land in Europa. Die Regierungsform ist die Parlamentarische Monarchie. (vgl. Website Auswärtiges Amt 1)



Abbildung 9: Niederlande mit Provinzen, Quelle: Website Mygeo

Die Niederlande sind ein dezentraler Einheitsstaat innerhalb von Europa. Da kein föderales System vorliegt, besteht ein einheitlicher Rechtsrahmen, der die Kompetenzen für die Gemeinden und Provinzen klar festlegt. Der niederländische Staat kann somit nicht einfach von oben herab bestimmen. (vgl. Zonneveld 2009: 48)

Im Bereich der Raumordnung übernehmen die Provinzen die Erstellung eines Regionalentwicklungsplans (REP) in dem die Grundzüge der Flächennutzung für die kommenden 10 Jahre enthalten und festgeschrieben sind. Die Gemeinden müssen ihre Flächennutzungspläne entsprechend der Vorgaben aus dem REP für die Ausweisung von Wohngebieten, Gewerbe- und Naturgebieten sowie Agrarflächen anpassen. Die Verunreinigungen des Bodens, der Luft sowie des Oberflächenwassers übernehmen die Provinzen im Rahmen ihrer Tätigkeiten für den Bereich des Wassers und der Umwelt. Ebenso stellen sie Wasserhaushaltspläne auf, beaufsichtigen die Waterschappen (Wasserbehörden), verwalten die Wasserstraßen und die Grundwasserwirtschaft. Des Weiteren unterstützen sie die Regierung bei der Ausweisung von Nationalparks und Naturschutzgebieten. Als Verantwortlicher für den Bau und die Instandhaltung von Straßen, Wasser- und Fahrradwegen sowie Brücken übernehmen die Provinzen wichtige Aufgaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Allerdings nur für die Verkehrswege, die nicht unter die Trägerschaft des Staates oder von Gemeinden fallen. (vgl. Website Uni Münster 1)

Die Niederlande sind ein Land, das stark exportorientiert ist und eine international bestens vernetzte Dienstleistungsökonomie darstellt. In der von der Welthandelsorganisation WTO veröffentlichte Rangliste über die exportstärksten Länder der Welt, nimmt die Niederlande Platz fünf hinter den Ländern China, USA, Deutschland und Japan ein. Ein Faktor, der die Stärke im Export wesentlich mit beeinflusst sind die beiden großen Knotenpunkte Hafen Rotterdam und der Flughafen Schiphol. Der Hafen Rotterdam ist als, größter europäischer Hafen der einzige nicht asiatischer Hafen unter den Top zehn der umschlagstärksten Häfen der Welt. 2014 verzeichnete der Hafen einen Güterumschlag von 440 Mio. Tonnen, Tendenz steigend. Damit der Hafen auch seine Kapazitäten erweitern kann, werden von der Hafenverwaltung kontinuierlich Projekte zur Hafenerweiterung initiiert. Die sichtbarste Veränderung ist die Landerweiterung *Maasvlakte 2*, mit der eine neue Hafensfläche von rund 2000 Hektar erschlossen wurde. (vgl. Website Auswärtiges Amt 2)

Die Niederlande stellen mit den europäischen Ländern einen Teil eines Wasserwegenetzes von rund 25.000 Kilometern, auf dem die europäische Binnenschifffahrt unter anderem Güter in einer Größe von mehr als 400 Mio. Tonnen transportiert. Neben den drei großen Flüssen Maas, Rhein und Schelde, verfügen die Niederlanden über ein gut ausgebautes Netz an Kanälen sowie kleiner Wasserwege (s. Abbildung 10) Die totale Länge der nutzbaren Wasserstraßen beträgt rund 5.050 Kilometer, die sich auf 850 Kilometer Flüsse, 3.750 Kilometer Kanäle und 450 Kilometer Wasserwege in der Wattsee und dem IJsselmeer verteilen. (vgl. Website Deltawerken)



Abbildung 10: Wasserstraßennetz Niederlande, Quelle: Website Waterways

Durch diese guten infrastrukturellen Rahmenbedingungen kommt der Binnenschiffahrt in den Niederlanden eine erhebliche Bedeutung zu. Rund 400 Mio. Tonnen werden jährlich auf den niederländischen Wasserstraßen transportiert. Über 35 % der ex- oder importierten Güter werden mit dem Binnenschiff verschifft, was einem Volumen von ungefähr einer Million Containern entspricht. Zwei Drittel aller internationalen Transporte zwischen den Nachbarländern und den Niederlanden werden über den Wasserweg transportiert, Deutschland ist dabei der größte Handelspartner. (vgl. Website Deltawerken)

Die Niederlande verfügen über ein ausgeprägtes Planungssystem, welches die drei Planungsebenen (Staat, Provinzen, Gemeinden) einschließt. Knapp die Hälfte der Landesfläche liegt unterhalb des Meeresspiegels. Aufgrund dieser besonderen Lage ergeben sich spezielle planerische Bedarfe. Institutionen, die mit dem Wassermanagement betraut sind, üben auf die Raumplanung in den Niederlanden daher einen besonders hohen Einfluss aus. (vgl. Zonneveld 2009: 43)

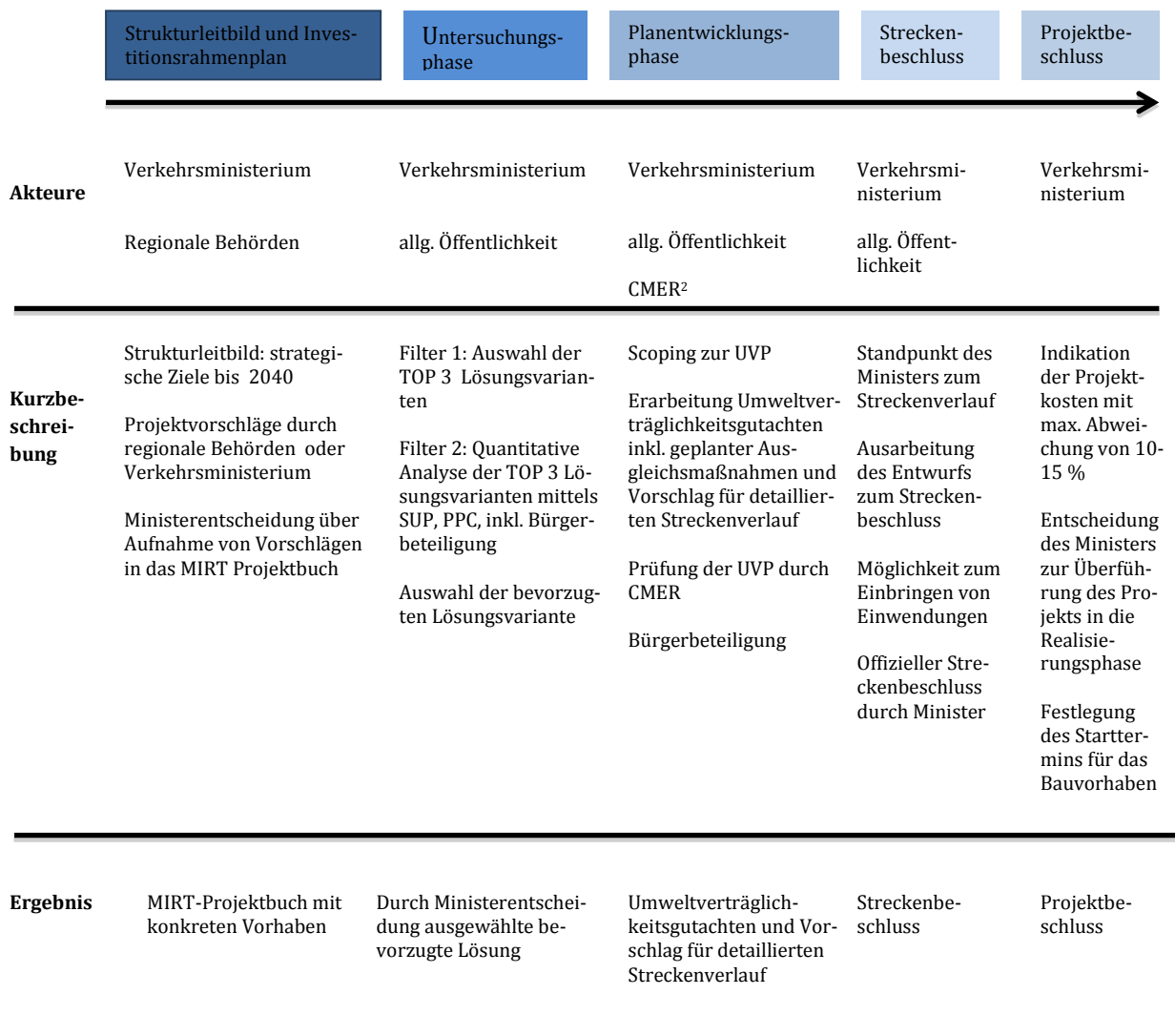
Bislang galten die Niederlande als Paradies für Raumplaner, da ein gesellschaftlicher Konsens bestand, den Einfluss der Politik auf die Raumplanung zu begrenzen, was Planern große Freiräume in ihrer Tätigkeit ermöglichte. (ebd.)

Mit dem Inkrafttreten des neuen Raumplanungsgesetzes, zum 1. Juli 2008 werden allerdings wieder stärkere Rahmenvorgaben gemacht. Dabei findet eine detailliertere Unterscheidung zwischen den Rahmenplänen, den politischen Plänen und den Umsetzungsplänen statt. Strukturrahmen (Structuurvisies) ersetzen alle bestehenden Rahmenpläne und geben für die Regierung verbindliche Vorgaben vor. Zudem ist es einfacher geworden Projekte zu implementieren, auch wenn bereits Flächennutzungspläne vorhanden sind. Die National- oder die Provinzregierung können selbst einen Flächennutzungsplan aufstellen und sind somit nicht darauf angewiesen, dass Gemeinden ihre bearbeiten. Dies soll zu einer Reduzierung der Planungsperiode führen. (vgl. Zonneveld 2009: 48)

4.1.2 Planungs- und Genehmigungsprozess

In den Niederlanden hat das Ministerium für Transport und Umwelt (IenM) eine sehr starke Rolle bei der Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Für die Durchführung ist als Exekutivbehörde die dem Ministerium direkt untergeordnete Behörde Rijkswaterstaat (RWS) zuständig. RWS arbeitet in enger Kooperation mit den regionalen Behörden sowie Investoren aus der Privatwirtschaft. Zudem agiert RWS als Vorhabenträger für die Verkehrsträger Wasserwege und Straßen. (vgl. BDI, Agv MoVe et.al. 2013: 47)

Abbildung 11 verdeutlicht den konkreten Planungs- und Genehmigungsprozess in den Niederlanden, der im Weiteren detaillierter erläutert wird.



¹ MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

² CMER = Nationale Kommission für Umweltprüfung

Abbildung 11: Planungs- und Genehmigungsprozess Niederlande; Quelle: Eigene Darstellung nach BDI, Agv MoVe et.al. 2013: 49

Das Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung hat sich aus dem übergeordneten rechtlichen Rahmen, dem niederländischen Raumplanungsgesetz (Wet Ruimtelijke Ordening), entwickelt. (Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Umwelt 2012: 20) Neben dem Raumordnungsgesetz wurden zwei weitere Verordnungen erlassen, und zwar die Verordnung über Allgemeine Raumordnungsbestimmungen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) und die Raumordnungsverordnung (Besluit ruimtelijke ordening), die den rechtlichen Rahmen für die Raumordnungspolitik sowie den Prozess der Abwägung bei raumordnerischen Interessen regeln. (ebd.)

Das Raumplanungsgesetz ist zuständig für alle Grundsatzentscheidungen, die die Bereiche der Raumplanung, der Landnutzung sowie der Infrastruktur betreffen. In seiner jetzigen Form (Stand 2012) ist das Gesetz seit 2008 in Kraft. Aus diesem rechtlichen Rahmen wurden für den Planungshorizont 2040 strategische Leitziele für die Bereiche der Mobilität sowie der Verkehrsinfrastruktur formuliert, die im Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte –

SVIR) weiter definiert wurden. Das Strukturleitbild wurde vom IenM in enger Kooperation mit den regionalen und kommunalen Behörden erstellt und im Parlament beraten und beschlossen. Es enthält alle wichtigen Grundsatzentscheidungen der niederländischen Verkehrspolitik und beinhaltet einen Überblick über die mittel- und langfristigen Ziele und Auswirkungen der getroffenen Entscheidungen. Das seit 2008 geltende Raumplanungsgesetz hat damit das bis dahin geltende verkehrspolitische Plangesetz (Planologische Kernbeslissing), die Nota Mobiliteit, abgelöst, mit der seit 2006 erstmals das verkehrspolitische Grundsatzziel beschlossen wurde, das im Bereich der Verkehrsinfrastruktur einen besonderen Schwerpunkt auf die stärkere Einbindung von PPP (Public-Private-Partnership) legen sollte. (ebd.: 49)

Das Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung, 2012 vom niederländischen Parlament verabschiedet, sieht 13 Verantwortungsbereiche innerhalb der nationalen Raumstruktur vor, in denen sich der niederländische Staat einsetzen und verbesserte Ergebnisse und Veränderungen erzielen möchte. Die Veränderungen sollen die Niederlande in der Zukunft wettbewerbsfähig, lebenswert, sicher und infrastrukturell gut angebunden werden lassen. (s. Abbildung 8; vgl. Website Uni Münster 2)

Ein weiterer Aspekt des Strukturleitbilds ist die Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung. Jeder potentielle Nutzer soll im Jahr 2040 über ein optimal zusammengestelltes Verkehrsmittelangebot verfügen. Dies kann durch eine intelligente Verknüpfung von diversen Mobilitätsnetzwerken für den Personen- und Güterverkehr geschehen. Durch eine intensivere Verknüpfung aller Verkehrsträger (Straße, Schiene und Wasser), auf Grundlage einer tatsächlichen Nachfrage, versucht der niederländische Staat eine erhöhte Solidarität und Kohärenz zu erzielen. Durch eine Kombination von Innovations-, Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen sollen die vorhandenen Gegebenheiten erhalten und bei Bedarf ausgebaut und verbessert werden. Im Rahmen der Innovationsmaßnahmen soll eine nachhaltige und verbesserte Struktur des Mobilitätssystems erreicht werden. Durch eine Instandhaltung der bestehenden Netze wird die Basis für ein solides Verkehrsnetz geschaffen. Abschließend können durch Investitionsmaßnahmen Probleme dort bearbeitet und gelöst werden, wo sie den größten wirtschaftlichen Wert generieren können. Besonders der Binnenschifffahrt kommt bei der Verteilung des Güterverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Damit die Binnenschifffahrt dieser gerecht werden kann, werden die Wartezeiten an den Schleusen auf den nationalen Wasserstraßen auf nur noch maximal 30 Minuten beschränkt werden. (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Umwelt 2012: 6, 10,12)

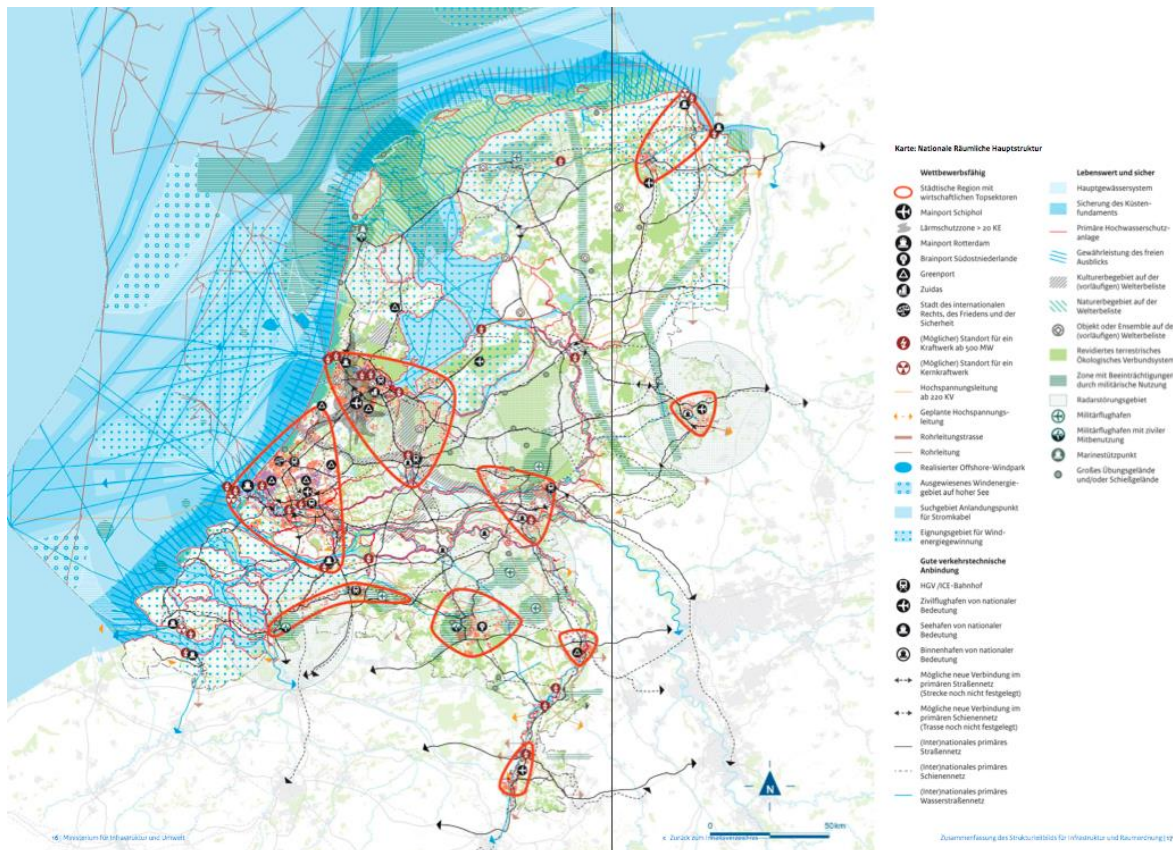


Abbildung 12: Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung; Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Umwelt 2012: 17

Für die Umsetzung des SVIR gibt es in den Niederlanden das Projektbuch des Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), den so genannten Investitionsrahmenplan. In diesem Projektbuch sind alle Projekte aufgeführt, an denen der niederländische Staat direkt bei der Finanzierung beteiligt ist. Allerdings nur Projekte der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserwege. Durch die jährliche Diskussion des MIRT-Projektbuches im Parlament findet eine ständige Aktualisierung der gelisteten Projekte statt. Bereits geführte Projekte können bei Bedarf repriorisiert werden oder neue Projekte können zum ersten Mal in das Projektbuch aufgenommen werden. Allerdings müssen die Projekte entweder von RWS oder aber von den regionalen Behörden vorgeschlagen werden. (ebd.: 50)

In den Regionen gibt es Entwicklungsagenden, die für jede einzelne Region in den Niederlanden eigene Leitziele beinhalten. Diese Entwicklungsagenden stellen die Grundlage für potentielle Projekte dar, die in das MIRT-Projektbuch aufgenommen werden können. Damit ein Projekt in das MIRT-Projektbuch aufgenommen werden kann, muss im ersten Schritt ein initiales Dokument verfasst werden in dem alle generellen Eigenschaften des Projektes beschrieben und aufgeführt werden. Unter den generellen Eigenschaften fallen beispielsweise die Dringlichkeit, die Definition, der Bedarf und die Größe des vorhandenen Problems. Aber auch erste Lösungsvarianten und eine Analyse der Vereinbarkeit mit nationalen und regionalen Zielen erfolgt in diesem ersten initialen Dokument. Eine Beschreibung des betroffenen Gebietes und der Begründung, warum ein nationales Interesse vorhanden ist, sind ebenfalls Be-

standteil dieses Dokuments. Eine erste Indikation des potentiell benötigten finanziellen Bedarfs schließt dieses Dokument ab. Auf Grundlage dieses initialen Dokuments beraten das IenM und die regionalen Behörden die eingegangenen skizzierten Projektvorschläge. Und am Ende dieser ersten initialen Phase steht die Entscheidung durch den Minister des IenM ob ein eingereichtes Projekt in das MIRT-Projektbuch aufgenommen werden kann. Diese Entscheidung wird in enger Abstimmung mit den regionalen Behörden sowie dem Parlament getroffen. (ebd.)

Nachdem ein Projekt in das MIRT-Projektbuch aufgenommen wurde durchläuft es die Untersuchungsphase, die in der Regel zwei Jahre dauert. Unter der Berücksichtigung der vorhandenen Haushaltsmittel entscheidet der Minister des IenM darüber, ob das Projekt überhaupt in die Untersuchungsphase überführt werden kann oder ob mangelnde finanzielle Mittel bereits am Anfang eine Fortführung des Projektes verhindern. Für jedes Projekt ist ein verantwortlicher Initiator vorhanden, der einen Aktionsplan aufzustellen hat, in dem das weitere Vorgehen skizziert und definiert wird. Ebenso werden der Umfang und der Detailgrad der weiterführenden Untersuchungen aufgeführt. Ist der Aktionsplan erstellt, wird das Projekt in die analytische Phase überführt, in der erste alternative Lösungen formuliert werden. Im Markt-Scan wird untersucht ob die Einbeziehung von privatwirtschaftlichen Akteuren zur Finanzierung einen Mehrwert darstellen kann. Sollte dies der Fall sein, wird geprüft inwieweit diese frühzeitig stattfinden kann. Zudem werden die zuvor entwickelten, unterschiedlichen Lösungsvarianten aufgrund qualitativer Kriterien analysiert, hierzu zählen auch die möglichen ökologischen Auswirkungen. Die Analysen werden zunächst unter rein qualitativen Gesichtspunkten durchgeführt. Die quantitativen Analysen folgen anschließend. (ebd.: 51)

Im Rahmen einer öffentlichen Konsultation werden die Lösungsvarianten diskutiert, die sich aus den durchgeführten Analysen ergeben haben. Der Minister des IenM hat, unter Berücksichtigung der eingebrachten Kommentare und Anregungen, nun die Aufgabe, drei Topvarianten auszuwählen, die in den folgenden Phasen weiter analysiert und bearbeitet werden. Daher besitzt diese Phase auch den Namen Filter 1. (ebd.)

Nach der Untersuchungsphase wechselt das Projekt in die Beurteilungsphase, dem so genannten Filter 2. In dieser Phase werden die im Filter 1 ausgewählten drei Lösungsvarianten auf der Grundlage quantitativer Kriterien analysiert. Daten, die für die Beurteilung der drei Varianten herangezogen werden müssen, werden daraufhin generiert und erfasst. Diese Daten können auch von bereits durchlaufenen Projekten stammen. Dies ist besonders bei der Kostenabschätzung hilfreich, da ähnliche Projekte miteinander verglichen werden können und nicht für jedes Projekt neue Daten erhoben werden müssen. Aufgrund der Ergebnisse aus dem Markt-Scan der vorhergegangenen Phase wird ein Business-Case erstellt, der mögliche Potentiale von Cost-Sharing-Modellen liefern soll. Nach der Erstellung des Business-Case wird eine Kosten-Nutzen-Analyse (Overzicht Effecten Infrastructuur OEI) durchgeführt, um eine Abschätzung über die zu erwartenden regionalökonomischen, ökologischen und

sozialen Auswirkungen treffen zu können. Die Abstimmung findet in Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden statt. Neben der OEI findet auch eine Strategische Umweltprüfung (SUP) statt, um weitergehende Aussagen über ökologische Auswirkungen treffen zu können. Sollten nach der SUP Maßnahmen zur Abmilderung von Umweltauswirkungen notwendig sein werden diese direkt nach diesem Schritt formuliert. Während die Öffentlichkeit im Filter 1 nur die Möglichkeit hatte Kommentare zu den vorgeschlagenen Projekten zu äußern, erfolgt im Rahmen der SUP im Filter 2 eine umfassende Bürgerbeteiligung. Denn nach der Veröffentlichung der Ergebnisse aus OEI haben die Bürger die Möglichkeit, direkte Vorschläge oder Kommentare zu den nur noch drei vorhandenen Vorschlägen zu äußern. Unter Berücksichtigung der eingegangenen Kommentare und Vorschläge wird durch der Untersuchungsrahmen der SUP definiert. Des Weiteren werden Untersuchungsparameter festgelegt, anhand derer der Vorhabenträger einen SUP-Bericht anfertigt, in dem ein systematischer Vergleich der drei Lösungsvarianten durchgeführt wird. Wie detailliert oder welcher Art die zu erhebenden und analysierenden Daten sein sollen, darüber gibt der rechtliche Rahmen über die allgemeinen Vorgaben der SUP-Richtlinie keine verbindlichen Vorgaben. Der Bericht muss nach Fertigstellung der Nationalen Kommission für Umweltprüfung (CMER) vorgelegt und ebenfalls veröffentlicht werden. Die CMER prüft dabei als unabhängiges Beratungsgremium die Qualität und die Angemessenheit des SUP-Berichts und ist dazu verpflichtet, innerhalb von sechs Wochen ein Gutachten zu erstellen, das als Entscheidungshilfe den für das Genehmigungsverfahren zuständigen staatlichen Stellen übermittelt wird. (ebd.)

Sind alle Analysen durchgeführt worden, überprüft und vergleicht das lenM zusammen mit den regionalen Behörden die drei verbliebenen Lösungsvarianten. Aufgrund dieser Ergebnisse wählt das Verkehrsministerium eine bevorzugte Variante aus, die durch das MinleM zu einer detaillierteren Strukturvision (structuurvisie) ausgearbeitet wird. Hier sind die Kernparameter der bevorzugten Lösung sowie ein möglicher Streckenverlauf aufgeführt. Die vom Ministerium ausgewählte und in einer Strukturvision ausgearbeitete Variante wird der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Um sich auf mögliche spätere Klageverfahren vorzubereiten, muss das Ministerium als Genehmigungsbehörde explizit begründen, inwieweit die Bürger bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt wurden. (ebd.: 52)

Die Entscheidungsphase schließt mit einem offiziellen politischen Beschluss der Lösungsvariante ab, die in den kommenden Schritten weiter konkretisiert wird. Im Rahmen der politischen Entscheidung über eine Lösungsvariante wird erstmals auch eine Prognose der zu erwartenden Kosten durchgeführt. Die ermittelten Projektkosten dürfen in der späteren Umsetzung nicht mehr als 25 % von dem zu diesem Zeitpunkt ermittelten Betrag abweichen. Diese Indikation stellt dabei kein finales Budget dar, sondern eine grobe Schätzung des benötigten finanziellen Bedarfs. Da in einem, der vorherigen Schritte bereits geprüft wurde, ob Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und es ohne diese Bereitstellung keine Fortführung des Projektes gegeben hätte müssen diese finanziellen Mittel nun bereitgestellt werden. Die Entscheidung über die bevorzugte Alternative erfolgt immer in enger Abstimmung mit

dem Parlament und den regionalen Behörden. Gegen die Entscheidung für die Strukturvision und deren Umsetzung besteht keine Klagemöglichkeit für potentiell Betroffene. Sie hätten in der Konsultation ihre Einwände einbringen müssen. (ebd.)

An die Entscheidungsphase schließt sich die Planentwicklungsphase an, in der das endgültige Design der bevorzugten Lösungsvariante entwickelt wird. Für den Prozess der Entwicklung gibt es keinen allgemein gültigen Ablauf. Er ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich. Der im Rahmen der SUP definierte Untersuchungsrahmen ist Grundlage der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und des Umweltverträglichkeitsgutachtens, die der Vorhabenträger in Auftrag zu geben hat. Im Anschluss an die UVP wird ein Vorschlag für einen potentiellen Streckenverlauf abgegeben, der noch nicht verbindlich ist. (ebd.: 52f)

Ist der vorgeschlagene Streckenverlauf akzeptiert und beschlossen, steht das Projekt kurz vor dem Projektbeschluss. Im Rahmen des Projektbeschlusses entscheidet sich final, ob das Projekt den nächsten Schritt zur Realisierung vollzieht. Die in der Entscheidungsphase festgestellten möglichen Projektkosten werden an dieser Stelle stärker konkretisiert. Die Abweichung von den späteren tatsächlichen Kosten darf sich nur noch in einem Bereich zwischen 10 – und 15 % bewegen. Alle größeren Abweichungen sind Gegenstand potentieller sich anschließender Klagen. Die endgültige Entscheidungsgewalt darüber, ob das Projekt in die Realisierungsphase überführt werden kann, liegt ein weiteres Mal bei dem Minister des IenM und den regionalen Behörden. (ebd.: 54)

Ist ein Projekt in die Realisierungsphase überführt worden, muss innerhalb von zehn Jahren, nach dem Projektbeschluss mit der Konstruktion und dem Bau begonnen werden. Während der Bauphase ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit nicht mehr vorgesehen, allerdings findet ein regelmäßiger Informationsaustausch mit der Öffentlichkeit statt. Des Weiteren überprüft ein follow-up-Monitoring die Ergebnisse, die im Rahmen der UVP ermittelt wurden. In diesem Monitoring werden die Ergebnisse der UVP mit den tatsächlichen Ereignissen und Auswirkungen der Umsetzung verglichen. Aus diesem Vergleich können regelmäßig Maßnahmen zu einer Minderung der ökologischen Auswirkungen abgeleitet werden. Sind alle Schritte abgeschlossen und entspricht das Ergebnis den zwischen den Vertragspartnern festgelegten Anforderungen, kann die Bauabnahme und die Inbetriebnahme erfolgen. (ebd.)

4.1.3 Finanzierungsarten bei Verkehrsinfrastrukturprojekten

In den Niederlanden sind viele Varianten der Infrastrukturfinanzierung möglich. Neben Haushaltsmitteln werden auch EU-Finanzhilfen und Mittel von lokaler Behörden hinzugezogen. Private Investoren gewinnen immer mehr an Bedeutung. In den Straßenbau fließen zusätzlich auch Mauteinnahmen ein. Trotz der stärker werdenden Beteiligung privater Investoren bei Verkehrsinfrastrukturprojekten, nehmen Finanzierungen aus dem nationalen Etat gefolgt von lokalen Finanzmitteln den größten Anteil ein. Die starke Kombination von staatlichen und lokalen Mitteln besitzt die stärkste

Bedeutung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten und hat sich als überwiegend genutzte Finanzierungsvariante durchgesetzt. Zur Erarbeitung öffentlich-rechtlicher Finanzierungsmodellen für das niederländische Straßen- und Wasserwegengesetz ist die Wasserstraßenverwaltung RWS hauptverantwortlich. (ebd.: 54f)

Durch klare planerische Rahmenbedingungen, eindeutige Umsetzungsvereinbarungen zwischen allen Verwaltungsebenen, Finanzmittel, genügend Expertise in der Verwaltung sowie gesicherte verfügt der Staat niederländische über ausreichende Ressourcen zur Durchsetzung seiner nationalen Infrastrukturziele (vgl. Ministerium für Infrastruktur und Umwelt 2012: 20)

4.1.3.1 Konventionelle Beschaffung

Einen Überblick über die gesamte Anzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten, an denen der niederländische Staat direkt beteiligt ist, bietet das MIRT. Allerdings sind nicht alle Investments des niederländischen Staates dort aufgeführt. Nicht aus dem Haushalt finanzierte gesonderte Projekte sind dort nicht aufgeführt. Sie werden den Provinzen zur Verfügung gestellt. Dem MIRT kommt nicht nur die Aufgabe zu, alle Projekte aufzulisten, es bietet auch eine Übersicht über alle möglichen Finanzierungsquellen. Des Weiteren soll das MIRT zur Vereinfachung des Abgleichs zwischen zentralen und dezentralen Investments beitragen. (ebd.)

4.1.3.2 Public-Private-Partnership-Modelle

In den Niederlanden herrscht ein politischer Konsens, Verkehrsinfrastruktur immer stärker mithilfe von Public-Private-Partnerships zu finanzieren. PPP bedeutet die Mitfinanzierung von privaten Investoren an Infrastrukturprojekten in Zusammenarbeit mit dem Staat. Begleitet wurde diese politisch gewollte Neuausrichtung der Infrastrukturfinanzierung mit einer gravierenden Reform der für den Infrastrukturausbau und den Betrieb der Wasserstraßen zuständigen Behörde RWS. Aus einer reinen Exekutivbehörde wurde eine Einkaufs- und Projektmanagementorganisation, die sich auf eine intensive Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Partnern spezialisiert hat. Gleichzeitig wurden verwaltungseigene Kapazitäten zur Projektplanung und -realisierung in so erheblichem Maße abgebaut, dass Sie nur noch eingeschränkt vorhanden sind. RWS initiierte einen PPP Knowledge-Pool, in dem auf PPP-Projekte spezialisierte Mitarbeiter ihre Erfahrungen und ihr Know-how im Bereich von PPP-Modellen systematisch bündeln und aufarbeiten sollen. Als Aufgabenbereich ist die Erarbeitung von standardisierten Vertragsentwürfen und von Vergabeleitfäden sowie eine Bereitstellung von Methoden und Tools, mit denen beispielsweise Risikobewertungen von Projekten durchgeführt werden können, formuliert. Bei der Planung, Organisation sowie der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, die der niederländische Staat mit einem Fokus auf PPP in Auftrag gibt, ist RWS hauptverantwortlich für eine erfolgreiche Realisierung. (ebd.: 55)

Aber RWS ist nicht nur für die Organisation von PPP-Verträgen im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur zuständig, sondern ebenfalls für die Instandhaltung und den Be-

trieb des Verkehrsnetzes. Um den Betrieb aufrecht erhalten zu können, erhält RWS als öffentliche Behörde, mit einem eigenem Haushalt eine so genannte agency fee vom übergeordneten Infrastrukturministerium die direkt in den Haushalt der RWS eingeht. Bei Neubauprojekten, die die RWS zwar betreut aber durch Dritte realisieren lässt, kommen die Kosten direkt aus dem Staatshaushalt. (ebd.)

Damit ein Projekt durch PPP-Modelle realisiert werden kann, muss zuerst geprüft werden, ob das Projekt überhaupt PPP-tauglich ist. Dafür werden im standardisierten Added Value Assessment drei Schritte angewandt die in unterschiedlichen Verfahrensphasen durchzuführen sind. Als ersten Schritt ist der Markt Scan durchzuführen, der für alle Vorhaben verpflichtend ist. Dieser findet bereits in der Untersuchungsphase statt (s.o.), der analysieren soll, inwieweit eine Einbindung von Akteuren aus der Privatwirtschaft Vorteile bringen und in welcher Form der Markt am effizientesten genutzt werden kann. In einem zweiten Schritt findet der so genannte Public Private Comparator (PPC) statt. Der Schritt des PPC ist vor dem Beginn der Ausschreibung und des Vergabeverfahrens durchzuführen und liefert einen Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen einer PPP-Realisierung und einer konventionellen Beschaffung. Dieser Vergleich wird auf Grundlage einer Schätzung von den zu erwartenden Projektkosten durchgeführt. Der PPC ist bei Projekten verbindlich durchzuführen, die über ein Mindestvolumen von 60 Mio. Euro verfügen. Als dritten und letzten Schritt erfolgt der Public Sector Comparator (PSC). Diese Prüfung findet vor der Erteilung eines Zuschlags an einen Bieter im Rahmen des PPP-Vergabeverfahrens statt. In diesem Vergleich wird das günstigste PPP-Angebot mit den Kosten einer Projektrealisierung durch die öffentliche Hand, dem sogenannten Public-Sector-Price gegenübergestellt. Die Ermittlung des Public-Sector-Price erfolgt dabei auf Schätzungen, die sich auf die festgelegten Vertragsdetails beziehen und liefert präzisere Angaben als noch im PPC. Das PSC ist verbindlich vorgeschrieben vor der Vergabe eines DBFM-Vertrages (Design, Build, Finance, Maintenance) (Website Vergabe24). (ebd.: 56)

Im Rahmen eines wettbewerblichen Dialogs werden in den Niederlanden PPP-Projekte für Verkehrsinfrastrukturprojekte organisiert, vergeben und durchgeführt. In einem ersten Schritt müssen Interessenten bei der Ausschreibung eines Projekts ihre Eignung nachweisen. Diese Eignung wird durch eine Prüfung der eingegangenen Teilnahmeanträge festgestellt. In der ersten Dialogphase werden anschließend alle Interessenten durch RWS über den Vertragsentwurf und die Angebotsdokumente informiert woraufhin die interessierten Unternehmen eine Angebotsskizze vorlegen müssen, die von RWS ausgewertet werden. Auf Grundlage der Ergebnisse werden die drei besten Interessenten ermittelt und zur zweiten Dialogphase eingeladen. Die zweite Dialogphase dient der Verbesserung der Angebotsunterlagen sowie der Verständigung über die Kerndaten des Vertragsentwurfs. In dieser Phase wird kein Interessent ausgeschlossen. In der dritten Dialogphase erfolgt der Vertragsentwurf mit den genauen Anforderungen und den Leistungskatalog. Dadurch soll eine verbindliche Grundlage für die Erarbeitung von Angeboten liefern. Des Weiteren werden alle potentiellen Projektrisiken für die Vertragspartner formuliert und welche Risiken von

welcher Seite getragen werden. Als finalen Schritt geben die drei Unternehmen ihr abschließendes Angebot ab. RWS untersucht alle Angebote und wählt abschließend das wirtschaftlichste, nicht unbedingt das kostengünstigste Angebot aus. Die unterlegenden Anbieter erhalten eine Entschädigung für ihre entstandenen Angebotskosten, eine Entschädigung von bis zu 2,6 Mio. Euro. (ebd.: 56f)

4.2 Österreich

Im Folgenden wird das Binnenland Österreich vorgestellt sowie der Planungsprozess bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Österreich besitzt mit der Donau nur eine schiffbare Wasserstraße, die aber für die Wirtschaft in Europa von großer Bedeutung ist.

4.2.1 Allgemeine Vorstellung von Österreich

Österreich ist ein Binnenland im Herzen von Europa. Gleich acht europäische Staaten grenzen an das Alpenland. Im Westen grenzen die Schweiz und Lichtenstein, im Osten Ungarn und die Slowakei, im Norden die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik sowie im Süden Italien und Slowenien an Österreich. Aufgrund dieser geographischen Lage ist Österreich wie Deutschland ein wichtiges Transitland. Mit einem Handelsvolumen von 93 Mrd. Euro ist Deutschland der wichtigste Wirtschaftspartner Österreichs. (vgl. Website Auswärtiges Amt 2)

Auf einer Fläche von 83.878,99 Quadratkilometern leben 8.579.747 Menschen (vgl. Website Österreich 1). Österreich ist ein föderaler Bundesstaat, der sich in 9 Bundesländer untergliedert. (s. Abbildung 9). Die Bundesländer bestehen wiederum aus 95 politischen Bezirken, die zwar administrative Kompetenzen besitzen, allerdings keine legislativen. Die 2.102 Gemeinden stellen in Österreich die kleinste politische Einheit dar. Ihnen ist in der Verfassung ein gewisses Maß an Autonomie zugesichert. (vgl. Website Österreich 2)

Österreich besitzt eine parlamentarische Demokratie, in der, gemäß Verhältniswahlrecht, Parteien Koalitionen eingehen müssen, um im Parlament eine Mehrheit zu erzielen. Ebenfalls sieht die föderale Struktur eine Aufgabenteilung zwischen der Bundes- und der Landesebene vor. (vgl. Website Österreich 3)

In den Bundesländern stellen die Landesregierungen das höchste Verwaltungsorgan dar. Diese werden nicht direkt gewählt, sondern durch den Landtag. Dabei besteht die Landesregierung aus dem Landeshauptmann, seinem Stellvertreter sowie den Landräten. (vgl. Website Österreich 4)



Abbildung 13: Österreich mit Bundesländern; Quelle: Website Magreisen

Wichtigster Wirtschaftsfaktor stellt in Österreich der Handel dar. Dieser wird durch die Schnittstellenfunktion des Landes zwischen Mittel-, West- und Südosteuropa besonders befördert. Im Bereich des Verkehrs sind die Straßen und die Eisenbahnstrecken von größter Bedeutung. Insgesamt verfügt Österreich über 1.700 km Autobahnen, 466 km Schnellstraßen und 6.300 km Schienennetz. Die Donau als transeuropäische Achse ist seit jeher ein wichtiger Verkehrs- und Handelskorridor. Auf einer Länge von 350 km durchfließt sie Österreich. (vgl. Website Österreich 6)



Abb. 14: Die Donau in Österreich, Quelle: www.waterways.net

4.2.2 Planungs- und Genehmigungsprozess

Die Abbildung 15 verdeutlicht die unterschiedlichen Schritte, die ein Projekt von der Planung bis zur Realisierung durchlaufen muss.

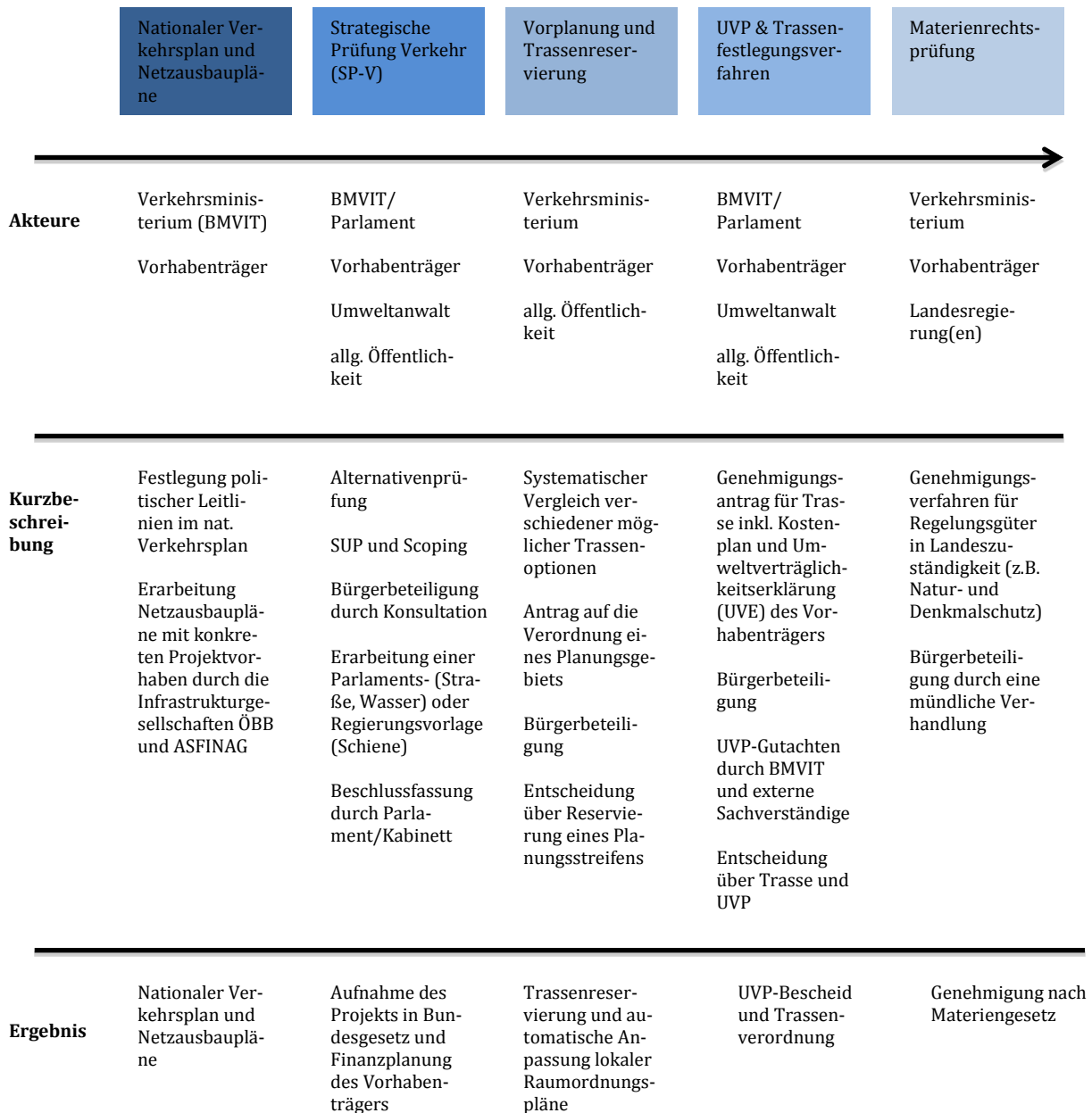


Abbildung 15: Planungs- und Genehmigungsprozess Österreich; Quelle: Eigene Darstellung nach BDI, AgV MoVe et.al. 2013: 63

Am Anfang jeder Planung eines Verkehrsinfrastrukturprojektes steht eine politische Willensbekundung der regierenden Parteien. Sie geben den Rahmen für die strategische, nationale Infrastrukturplanung vor. In den jeweiligen Regierungsprogrammen werden grobe Leitlinien für die Infrastrukturpolitik festgeschrieben. Für jeden einzel-

nen Verkehrsträger werden eigene strategische Ziele formuliert. Diese Ziele und Leitlinien werden im Gesamtverkehrsplan zusammengefasst. Für die Erarbeitung des Gesamtverkehrsplans ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zuständig. Allerdings bestehen keine formalen und klar definierten Vorgaben über Form, Inhalt und Erscheinungsturnus des Plans. Der letzte Plan, der ein konkretes Infrastrukturprogramm mit klar definierten Projekten aufwies, war der Generalverkehrsplan aus dem Jahr 2002. Der aktuell gültige Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 2012 enthält dagegen nur strategische Ziele für die Entwicklung und Vernetzung aller Verkehrsträger. Für die Erstellung des Gesamtverkehrsplans durch das BMVIT besteht keine formelle Pflicht Organisationen oder Stellen außerhalb des Ministeriums zu konsultieren. Allerdings sind die Landesregierungen sowie alle potentiell betroffenen Stellen zumindest informell in der Konzeptionsphase des Gesamtverkehrsplans beteiligt. (vgl. BDI, Agv MoVe et.al. 2013: 63)

Der Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr orientiert sich 2012 nicht nur an Infrastrukturprojekten, sondern beinhaltet ergänzend Leitlinien und Ziele für alle Bereiche des Verkehrs. Anders als im vorherigen Plan von 2002 werden im Gesamtverkehrsplan 2012 auch Fragestellungen hinsichtlich der ökologischen Effekte von Verkehrs- und Infrastrukturentwicklungen erörtert. Die aktuelle österreichische Verkehrspolitik setzt zur Vermeidung negativer Umweltfolgen nicht nur auf Verkehrsreduktion, sondern greift auch auf regulatorische und fiskalische Instrumente zurück, deren prominentestes Beispiel die Maut ist. (vgl. BMVIT 2012: 9f)

Um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, wurden im Gesamtverkehrsplan zehn Leitlinien formuliert:

1. *Für leistbare Mobilität:* Mobilität muss für alle bezahlbar sein.
2. *Für sichere Mobilität:* Sicherheit für alle Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmer.
3. *Für nachhaltige Verkehrspolitik:* Reduzierung der negativen Effekte.
4. *Für ein leistungsfähiges Verkehrssystem:* Weiterentwicklung des bestehenden leistungsfähigen Verkehrssystems.
5. *Für ein zuverlässiges Verkehrssystem:* Verkehrsinfrastruktur muss zuverlässig im Betrieb sein.
6. *Für passgenaue Verkehrsinformation:* Bessere Vernetzung durch Informationssysteme.
7. *Für transparente Verkehrspolitik:* Entscheidungen müssen für alle Betroffene transparent gestaltet sein.
8. *Für partizipative Verkehrspolitik:* Teilhabe von allen Verkehrsteilnehmern.
9. *Für kooperative Verkehrspolitik:* Auf allen Kompetenzebenen vorhandenes konstruktives Miteinander.
10. *Für ein vorhersehbares und planbares Verkehrssystem:* Klare strategische Ziele zur Planbarkeit für alle Beteiligten und Betroffenen. (vgl. BMVIT 2012: 12f)

Die österreichische Verkehrspolitik sieht vor allem eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene vor. Da die Donau die einzig schiffbare Wasserstraße in Österreich ist, hat die Binnenschifffahrt hier nur eine nachgeordnete Rolle. (vgl. BMVIT 2012: 24) Allerdings werden der Binnenschifffahrt ein hohes Potential für eine wirtschaftliche Verbesserung bescheinigt, da sie über genügend freie Kapazitäten verfügt und die Möglichkeit bietet, Transporte umweltfreundlich abzuwickeln. (s. Anhang II). Damit die Binnenschifffahrt trotz Schwankungen beim Wasserstand eine verlässliche Alternative sein kann werden für den österreichischen Teil der Donau jährlich 10 Mio. Euro investiert. Über das ganze Jahr gesehen ist die Donau an 359 Tagen schiffbar, was einer Durchgängigkeit von 98 % entspricht. Als Teil des TEN-T-Kernnetzes hängt die Verlässlichkeit der Donau auch von den Instand- und Ausbaumaßnahmen der weiteren Anrainerstaaten ab. Österreich übernimmt im Rahmen der Donaustrategie der Europäischen Union eine Führungsrolle ein um die Zusammenarbeit in diesem Bereich durch internationale Kooperationen zu verbessern. Neben dem Erhalt und dem Betrieb der Wasserstraße Donau werden auch Fördermaßnahmen für Hafententwicklung aufgelegt. (vgl. BMVIT 2012: 55f)

Dabei sind die Ziele des österreichischen *Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt* kohärent mit denen der Donaustrategie der EU. Beide wurden im Rahmen des europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt NAIADES erarbeitet. Die Ziele umfassen dabei fünf Umsetzungsziele:

1. Eine Erhöhung des Güterverkehrs um 20 % im Vergleich zum Jahr 2010 bis zum Jahr 2020.
2. Die Einführung eines effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturmanagements bis zum Jahr 2015 sowie die Behebung aller vorhandenen Schiffbarkeitshindernisse.
3. Damit die Donau an die Straße und die Schiene angebunden werden kann, müssen effektive multimodale Terminals in den Häfen eingerichtet werden.
4. Die Einführung des River Information Service (RIS) und damit verbunden einen internationalen Austausch aller RIS-Daten bis 2015.
5. Die Bereitstellung von qualifizierten Personal- und Ausbildungsstandards für die Binnenschifffahrt in der Donauregion bis 2020. (vgl. BMVIT 2012: 69)

Als weiterführenden Schritt, nach der Erstellung des Gesamtverkehrsplans, entwickeln die staatlichen Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB konkrete Vorschläge für den Netzausbau. Sie orientieren sich dabei an dem Rahmenkonzept der Verkehrsplanung. Für den gesamten Planungszeitraum des Generalverkehrsplans (bis 2025) ist die nationale Verkehrsprognose elementar. Sie definiert konkrete Neu- und Ausbauprojekte und legt das Zielnetz, unter starker Einbindung des BMVIT und des Bundesministeriums für Finanzen (BMF), fest. Die Entscheidung über eine potentielle Aufnahme von konkreten Projekten erfolgt über die Prüfung nach einem klar definierten Kriterienkatalog. Bei erfolgreicher Prüfung erfolgt die Aufnahme in das Zielnetz. Bei Projekten im Straßensektor müssen zusätzlich lokale Verkehrsprognosen hinzugezogen werden. (vgl. BDI, AgV MoVE et.al.2013: 64)

Für eine Weiterführung der Projekte bedarf es einer politischen Legitimation. Diese erfolgt nach der Formulierung der Leitlinien, für die konkrete Projekte definiert werden. Die politische Legitimation erfolgt auf Basis des neu formulierten SP-V-Gesetzes (Strategische Prüfung Verkehr). Diese Phase wird auch als Vorplanung bezeichnet, da zu diesem Zeitpunkt die benötigten und erforderlichen Vorstudien und Ausarbeitungen bereits sehr detailliert und ausführlich ausfallen. Die SP-V wird allerdings nur bei hochrangigen Verkehrsprojekten benötigt. Zu hochrangigen Verkehrsprojekten gehören Projekte aus den Bereichen der Bundesstraßen, des Hochleistungsnetzes der Eisenbahn und der Wasserstraßen. Bei Großprojekten, die von den Infrastrukturgesellschaften vorgesehen sind, ist eine SP-V notwendig. In der Praxis muss mindestens ein Kriterium erfüllt sein, damit es als ein hochrangiges Projekt eingestuft werden kann:

1. Ein Projekt muss eine hochrangige Bedeutung bezüglich der Netzveränderung oder der Verbindung Bundeshauptstadt - Landeshauptstädte oder eine Entlastung einer parallelen, bereits bestehenden Verbindung im hochrangigen Verkehrsnetz aufweisen. Der Umwelteffekt der Maßnahme muss in vertretbarem Rahmen bleiben.
2. Ein Projekt weist einen Netzschluss in einem bereits bestehenden hochrangigen Verkehrsnetz auf.
3. Ein Projekt wird aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung gerechtfertigt. (ebd.)

Die SV-P kann von allen Beteiligten initiiert werden, die dazu aufgrund ihres Status berechtigt sind. Zu den Berechtigten gehören neben dem als Bundesvertreter auftretenden BMVIT auch die Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und die ÖBB Infrastruktur AG, die für die Wasserstraßen zuständige viadonau sowie alle Landesregierungen und die laut Gesetz befähigten, aus dem privaten Sektor stammenden Errichtungsgesellschaften. Am Anfang des zwischen sechs und neun Monate dauernden Prozesses steht das Einbringen eines formalen Antrages beim BMVIT. Neben diesem Antrag muss ein Vorschlag über die Beteiligung von Interessensgruppen sowie ein erstes Projektkonzept eingereicht werden. Das BMVIT und der Initiator prüfen daraufhin gemeinsam die Notwendigkeit und die Zweckmäßigkeit durch die verkehrsträgerübergreifende Alternativprüfung. Fällt diese Prüfung positiv aus, wird der Umweltbericht in einer Rohfassung erstellt. Damit hat ein Projekt noch nicht alle Hürden genommen. Sollte das BMVIT an dieser Stelle des Planungsprozesses zu der Entscheidung kommen, dass ein anderer Verkehrsträger geeigneter für eine potentielle Umsetzung ist, wird die SP-V an dieser Stelle abgebrochen. Es muss ein neues Konzept erarbeitet und eingereicht werden, was in der Regel zu einem Wechsel des Initiators führt. (ebd.: 65)

Hat das BMVIT das Projekt als geeignet eingestuft, wird im folgenden Schritt die erstellte Rohfassung des Umweltberichts einer Prüfung unterzogen, die im gesamten Genehmigungsprozess als einziges Scoping fungiert. Aufgrund der im SP-V-Gesetz festgelegten Scoping-Leitlinien und der Projektierungsdienstanweisung beraten die

am Projekt beteiligten, das BMVIT, das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), der Initiator und alle individuellen Landesumweltanwälte innerhalb von vier Wochen über den Umfang der durchzuführenden Umweltuntersuchungen. In der Alternativprüfung findet bereits eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung statt, dies übernehmen die Umweltschutzverbände der Bundesländer. Der einzelne Bürger kann nicht direkt Stellung zu einem Projekt nehmen, sondern gibt seine Einwände bei den Umweltschutzverbänden ab, die alle eingegangenen Bedenken bündeln und in den Genehmigungsprozess einbringen. Hier findet eine enge Abstimmung zwischen den Umweltschutzverbänden und den Nichtregierungsorganisationen (NGO) statt. Durch diese frühzeitige Beteiligungsmöglichkeit der Bürger, direkt am Anfang des Genehmigungsprozesses, wird eine hohe öffentliche Akzeptanz für das Projekt erzielt. Auf Basis des im Scoping definierten Untersuchungsrahmens wird der sogenannte Strategische Umweltbericht ausgearbeitet. Dem schließt sich die öffentliche Auslegung des Umweltberichts an. Nach der Veröffentlichung besteht für die Bürger die Möglichkeit, innerhalb von sechs Wochen zu diesem Bericht Stellung zu nehmen. Die Verwaltung ist verpflichtet, auf alle Einwände einzugehen ohne dass Einzelfälle im Detail zu erklären und zu begründen sind. (ebd.)

Das BMVIT erarbeitet für jeden einzelnen Verkehrsträger eine eigene Parlamentsvorlage, die daraufhin im Bundeskabinett oder im Parlament abgestimmt wird. Fällt die Abstimmung positiv aus, gilt die Strategische Prüfung als bestanden und das Projekt ist politisch legitimiert. Legitimierte Projekte finden daraufhin Eingang in die entsprechenden Bundesgesetze, wie die (Bundstraßengesetz (BStG) und Hochleistungsstreckengesetz (HIG). Eine bestandene Strategische Prüfung ist unbedingte Voraussetzung für die Finanzplanung der Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB. Die für die Wasserstraßen zuständige viadonau erarbeitet nur in unregelmäßigen Abständen Pläne, da in diesem Bereich der Bedarf nicht so groß ist. Alle Projekte, die die Strategische Prüfung bestanden haben, werden automatisch in die jährlich zu aktualisierenden Sechsjahrespläne aufgenommen. Die Sechsjahrespläne werden in Kooperation mit dem BMF und dem BMVIT erstellt. Diese Pläne sind auch als Investitionsrahmenprogramme bekannt, da sie die Möglichkeit bieten, die Prioritäten bei der Finanzierung jährlich an die vorhandenen Rahmenbedingungen anzupassen und zu gestalten. Zudem bieten sie für mehrjährige Projekte Planungssicherheit und Kontinuität aufgrund eines mittelfristigen und festen Finanzierungsrahmens. Die Investitionsrahmenpläne werden durch Ministerbeschluss offiziell genehmigt. (ebd. 66)

Dem schließt sich die Konkretisierung der Projekte durch Festlegung des Trassenverlaufs an. Ist dies geschehen, müssen die lokalen Raumordnungspläne angepasst werden. Sind die Projekte komplexer, zum Beispiel durch Vorliegen einer höheren Anzahl an Lösungsvorschlägen, sind Voruntersuchungen notwendig. In den Voruntersuchungen können bereits Vorstudien, Machbarkeitsstudien und Verkehrsuntersuchungen durchgeführt werden, was wirtschaftliche Vorteile durch Nutzung von Synergien bringt. Die Voruntersuchung hat das primäre Ziel, bereits vor der abschließenden Projektphase, Lösungsalternativen auszuschließen, um so den Projektablauf

zu beschleunigen. Denn die Voruntersuchung bezieht sich auf die Machbarkeit, Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit der verschiedenen, zur Auswahl stehenden Projektalternativen. An dieser Stelle können bereits ökologische Konfliktpotentiale ermittelt und möglicherweise ausgeschlossen werden. Als zentrale Unterlagen dieser Voruntersuchung sind eine Kosten-Nutzen-Untersuchung, ein technischer Plan, ein Finanzierungskonzept, ein Verkehrssicherheitsaudit und eine Umweltuntersuchung mit dem BMVIT zu erstellen. (ebd.)

Nach der potentiellen Voruntersuchung schließt sich die Phase des Vorprojekts an, in der alle Ergebnisse aus der Voruntersuchung einfließen. Für Projekte, für die keine Voruntersuchung notwendig war, stellt die Phase des Vorprojekts den ersten Schritt im Genehmigungsverfahren dar. Im Vorprojekt werden die aus der Voruntersuchung potentiell weiter zu verfolgenden Trassenverläufe einem systematischen Vergleich unterzogen. Grundlage für diesen Vergleich können die bereits genutzten Unterlagen aus der Voruntersuchung darstellen. Die Festlegung bzw. die Verortung des Planungsgebietes sowie der Antrag auf die Freigabe des nächsten Planungsprozesses schließt den raumordnerischen Prozess ab. In den betroffenen Gemeinden sind die Antragsdokumente für einen Zeitraum von sechs Wochen auszulegen. Ebenfalls muss eine mündliche Verhandlung mit den Bürgern vor Ort durchgeführt werden. Aufgrund der Ergebnisse der Verhandlung mit den Bürgern trifft das BMVIT eine Entscheidung. Diese Entscheidung räumt dem Projekt einen Vorrang gegenüber den bestehenden Raumordnungs- und Bebauungsplänen ein. Dieser Vorrang gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren. Aufgrund der bestehenden Planungsgebietsverordnung werden die kommunalen Pläne an den geplanten Projekten angepasst. Die Gemeinden können daraufhin nur in eingeschränktem Maße Zweifel äußern. Bedenken können sie im Rahmen des Verordnungsprüfungsverfahrens beim Verfassungsgerichtshof einreichen. Allerdings können sie nur die formelle Beschlussfassung anzweifeln. Am Ende dieser Phase bekommt das Projekt einen Planungskorridor zugesichert. Dieser wird in den weiteren Schritten des Genehmigungsverfahrens detaillierter ausgearbeitet. (ebd.)

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nach § 24 UVP-G und das Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 BStG werden bei nationalen Projekten in einem konzentrierten Verfahren durchgeführt, dass per Gesetz nach der Einreichung der Dokumente nicht länger als 12 Monate dauern darf. Die einzureichenden Dokumente müssen vom Initiator des Projektes eingebracht werden. Diese Dokumente bestehen aus einem Genehmigungsantrag und einem Einreichprojekt. Das Einreichprojekt besteht dabei aus den Teilen eines Trassenplans, einer Verkehrsuntersuchung, einem Zeitplan zur Realisierung, eines technischen Plans sowie der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE). Ebenfalls gehören zum Einreichprojekt entsprechende Fachbeiträge zu den Schutzgütern, die bei dem Vorhaben betroffen sind, beispielweise der Boden, das Grundwasserwasser oder die Flora und Fauna. Nach formeller Prüfung aller eingegangenen Dokumente müssen diese für sechs Wochen öffentlich ausgelegt werden, damit Privatpersonen sowie betroffene Organisationen die Möglichkeit haben, Einwände und Stellungnahmen zu äußern. Daraufhin erstellt das BMVIT

ein UVP-Gutachten, unter Einbeziehung von externen Gutachtern, welches die vorgelegte UVE aus fachlicher Sicht begutachtet. (ebd. 67f) Das BMVIT erstellt zudem ein Würdigungskatalog, in dem alle eingegangenen Stellungnahmen aufgeführt sind. Dieser wird wiederum bei den Gemeinden für eine Dauer von einem Monat ausgestellt. Nach Ende des Monats erfolgt eine öffentlich mündliche Verhandlung über die eingegangenen Stellungnahmen sowie über das UVP-Gutachten. Als Ergebnis dieser Verhandlung wird durch das BMVIT die Trassenverordnung und der UVP-Bescheid erlassen. Dabei stellt der UVP-Bescheid den entscheidenden Genehmigungsschritt dar. Der Bauträger ist damit berechtigt, die entsprechenden Anträge auf Enteignungen zu stellen. In erster Instanz kann gegen den UVP-Bescheid bei der verfahrensführenden Behörde, in zweiter Instanz beim Umweltsenat in Wien auf Antrag auf Einspruch eingelegt werden. Als letzte Instanz ist das Verfassungsgericht zuständig. Einspruch können alle Akteure einlegen, die im laufenden Prozess eine Parteistellung einnehmen. Dies sind die betroffenen Gemeinden, Anwohner, Bürgerinitiativen, die Umweltschutzverbände sowie anerkannte Umweltverbände. Nach Bekanntgabe des UVP-Bescheids kann nur innerhalb von vier Wochen eine Klage eingereicht werden. (ebd. 68)

Der UVP-Bescheid besitzt nur bei Projekten Rechtsgültigkeit, deren Regelungen in die Kompetenz des Bundes fallen. Zudem müssen bei der Projektrealisierung weitere Zuständigkeiten der Landesregierungen geprüft werden. Auf Landesebene ist zu prüfen, ob die Landesregierung oder der Landeshauptmann Entscheidungsträger ist. (ebd.)

Nach der Prüfung der Zuständigkeiten wird auf Landesebene eine mündliche Verhandlung durchgeführt, um alle Bedenken zu beseitigen. Sind alle Bedenken ausgeräumt, erfolgt eine Entscheidung durch den Landeshauptmann oder der Landesregierung. Ein Widerspruch gegen die Entscheidung auf Landesebene ist selten, da das UVP-Verfahren auf Bundesebene unter Berücksichtigung der Standards der Länder durchgeführt wird. Eine Klage an dieser Stelle wäre somit nicht sinnvoll. Bezüglich des Umweltschutzes hat die UVP auf Grundlage der Landesnaturschutzgesetze zu erfolgen. Sollten unterschiedliche Beurteilungen als Ergebnis präsentiert werden, liegt dies in der Regel an den verschiedenen Gutachtermeinungen, die die vorliegenden Rechtsvorschriften unterschiedlich interpretieren. Ist allerdings sehr selten, da sich im Voraus die Bundes- und die Landesebene über die eingesetzten Gutachter austauschen und abstimmen. Gerade diese informelle Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern ist in Österreich ein zentrales Instrument für eine pragmatische und effiziente Gestaltung des Genehmigungsprozesses. (ebd. 69)

Rechtsvorschrift für Enteignungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ist in Österreich verkehrsträgerübergreifend das Eisenbahnteilungsgesetz. Bevor der Initiator des Projektes einen Antrag auf Enteignung stellen kann, muss der UVP-Bescheid erfolgreich gewesen sein. An das verantwortliche Grundbuchgericht werden alle zu enteignenden Landstücke gemeldet. Diese Meldung übernehmen gemeinsam der Initiator und die UVP-Behörde. Daraufhin müssen alle Pläne in den betroffenen Gemeinden

für zwei Wochen ausgelegt werden. Nach den zwei Wochen der öffentlichen Auslegung erfolgt eine mündliche Verhandlung über diese Pläne. Potentielle Einwendungen werden entgegengenommen. Klage gegen die Enteignungen können innerhalb von drei Monaten nach Bekanntgabe bei der ersten Instanz den zuständigen Landgerichten eingereicht werden. (ebd.)

4.3 Deutschland

Als letztes Untersuchungsland wird die Bundesrepublik Deutschland vorgestellt. Nach einer kurzen Vorstellung der wirtschaftlichen Situation und der Wasserstraßeninfrastruktur erfolgt die Erläuterung des Planungs- und Genehmigungsprozesses explizit am Beispiel des Bundesverkehrswegeplans.

4.3.1 Allgemeine Vorstellung von Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein föderaler, demokratisch parlamentarischer Staat im Zentrum von Europa. Mit einer Einwohnerzahl von 80,8 Mio. (Stand 2013) ist es das bevölkerungsreichste Land Europas. (vgl. Website Deutschland)

Die Bundesrepublik untergliedert sich in 16 Bundesländer, die über den Bundesrat an der Gesetzgebung des Bundes mitwirken. (vgl. Website Deutschland; s. Abbildung 16)



Die föderale Struktur Deutschlands hat zur Folge dass neben dem Bund auch die Länder eine Gesetzgebungskompetenz besitzen. Allerdings übernimmt der Bund den Großteil der Gesetzgebung. Dies ist in Art. 70 Grundgesetz festgelegt. (vgl. Website Bundestag) Dort heißt es: „(1) Die Länder haben das Recht der Gesetzgebung, soweit dieses Grundgesetz nicht dem Bunde Gesetzgebungsbefugnisse verleiht. (2) Die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen Bund und Länder bemißt sich nach den Vorschriften dieses Grundgesetzes über die ausschließliche und die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz.“ Ebenfalls sind die Länder dazu verpflichtet, die staatlichen Aufgaben zu erfüllen und die staatlichen Bedürfnisse auszuüben (Art. 30 Grundgesetz). (vgl. Website Bundestag)

Abbildung 16: Bundesländer in Deutschland; Quelle: Website FH Bund

Deutschland nicht nur das bevölkerungsreichste, sondern auch das wirtschaftlich stärkste Land innerhalb Europas. Diese Stärke verdankt Deutschland der hohen Exporttätigkeit der wichtigen Kernbranchen, wie dem Maschinen- und Anlagebau, dem Automobilbau oder aber auch der chemischen Industrie. Rückgrat der deutschen Wirtschaft sind jedoch nicht die großen Global Player, sondern zu mehr als 99 % der deutsche Mittelstand. Eine gut ausgebaute, verlässliche Infrastruktur ist von existenzieller Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. (vgl. Website Tatsachenüber-Deutschland)

Deutschland verfügt über ein gut ausgebautes weit verzweigtes Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetz. Das deutsche Bundeswasserstraßennetz umfasst eine Gesamtlänge von 7.350 Kilometern. Darin beziehen sich auf 75 % auf Flüsse (blau) und 25 % auf Kanäle (rot) (s. Abbildung 17). Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch die 23.000 Kilometer langen Seewasserstraßen, ebenfalls die 450 Schleusen, 290 Wehre und Kanalbrücken. Die Bundeswasserstraßen im Binnenbereich, die für Gü-

tertransporte geeignet sind, gehören mit zu den TEN-T, dem Transeuropäischen Verkehrsnetz, da sie eine Verbindung durch ganz Europa ermöglichen. Aufgrund der hohen europäischen Bedeutung müssen die Bundeswasserstraßen in einem zuverlässigen und leistungsfähigen Zustand erhalten werden. (vgl. Website BMVI 2) Mehr als 70 % aller Transportleistungen über Wasserstraßen werden über den Rhein durchgeführt. Die Nähe zu den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) spielt dabei eine große Rolle.



Abbildung 17: Wasserstraßen Deutschland; Quelle: Website Waterways

Allerdings stehen viele Infrastruktureinrichtungen im Bereich der Wasserstraßen aufgrund ihres hohen Alters unter einem hohen Sanierungsbedarf. Hohe Investitionsdefizite in letzten zwei Jahrzehnten führten zu einem erheblichen Substanzverlust. So sind mindestens die Hälfte der Wehre und ungefähr 60 % der Schleusenanlagen vor 1950 erbaut worden. Von diesen sind etwa 10 % der Wehre und rund 20 % der Schleusenanlagen sogar vor 1900 errichtet worden. Bis 2035 werden 120 Schleusenanlagen aus dem Kernnetz älter als 80 Jahre sein. In den kommenden 20 Jahren müssen von daher mindestens 100 komplett durch Neubauten ersetzt werden. In den letzten 20 Jahren sind jedoch nur sieben Schleusen ersetzt worden. (vgl. BMVI 2016: 30) Diese Situation zeigt, dass ein hoher Investitionsbedarf im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur gegeben ist.

Der Gütertransport über die deutschen Wasserstraßen hat einen hohen volkswirtschaftlichen Stellenwert. Jährlich werden auf diesem Weg Güter mit einem Volumen von bis zu 240 Mio. Tonnen transportiert, das 14 Mio. Lkw-Fahrten oder aber 75 % der Eisenbahnleistung entspricht. Zu den 240 Mio. Tonnen Güterleistungen kommen weitere 1,5 Mio. Container (Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)) hinzu. Die Binnenschifffahrt übernimmt somit in Deutschland einen wesentlichen Teil der Gütertransporte, die gleichzeitig kostengünstig, umweltverträglich und termingetreu ist. (vgl. Website BMVI)

4.3.2 Planungs- und Genehmigungsprozess

In Deutschland klaffen, wie kaum in einem anderen Land, Wirklichkeit und Anspruch der im Rahmen der Verkehrspolitik gesetzten Maßstäbe auseinander. Das Hauptproblem deutscher Verkehrspolitik besteht in der Segmentierung. Dies bedeutet, dass die einzelnen Verkehrsträger für sich betrachtet werden, anstatt der Verfolgung einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive. (vgl. Schöller: 2007: 18f)

Weitere Gründe für eine schleppende Realisierung von Infrastrukturprojekten in Deutschland sind Personalmangel in der WSV, lang andauernden Planungszeiträume, ein hohes Klagerisiko gegen den Planfeststellungsbeschluss sowie häufige vergaberechtliche Umsetzungsauseinandersetzungen.

Diese führen dazu, dass der durchschnittliche Realisierungszeitraum für ein einfaches Projekt in Deutschland bei unproblematischem Verlauf rund 11 Jahre beträgt.

In Deutschland erfolgt der Genehmigungsprozess dezentral auf Landesebene. Dies bedeutet, dass viele Behörden Genehmigungsverfahren durchführen. Dadurch besteht die Gefahr, dass kleinere Behörden an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen können. (vgl. BDI, AgV MoVe et.al. 2013: 22)

4.3.2.1 Bundesverkehrswegeplan

Hauptinstrument der deutschen Verkehrspolitik stellt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dar. Da der Bund laut Art. 87e, 89 und 90 Grundgesetz (GG) Eigentümer der Bundesverkehrswege ist, kommt ihm die Aufgabe zu, für deren finanzielle und materielle Ausstattung und Pflege zu sorgen. Zu den Bundesverkehrswegen gehören die Bundesfernstraßen, die Schienenwege und die Bundeswasserstraßen. (vgl. Heuser, Reh 2007: 226)

Unter Bundeswasserstraßen werden laut § 1 Abs. 1 Nr. 1 1. Halbs. Wasserstraßengesetz (WaStrG) alle Binnenwasserstraßen des Bundes verstanden, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Neben den reinen Binnenwasserstraßen zählen zu den Bundeswasserstraßen auch alle Bauwerke, wie Schleusen, Wehre und bundeseigene Schifffahrtsanlagen. (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 59f)

Die Bundesverkehrswegepläne sind erst seit 1980 Bestandteil eines Investitionsplans des Bundes. Durch die Bündelung der Einzelpläne der einzelnen Verkehrsträger sollen potentielle zukünftige Engpässe vermieden bzw. vermindert werden, damit sich die ökonomische Situation des Bundes nicht negativ entwickelt. Beim BVWP handelt es sich um ein Planungsinstrument des Ministeriums in dem die übergeordneten Ziele der Verkehrspolitik aufgeführt sind. Aus diesen werden in den nächsten Schritten Lösungsstrategien entwickelt. (vgl. BMVI 2016: 4) Im Rahmen des BVWP werden die im Bundeshaushalt verfügbaren Finanzmittel dem finanziellen Bedarf für die einzelnen Verkehrsträger gegenübergestellt. Dieser finanzielle Bedarf zeigt an, welche Mittel benötigt werden, um die Verkehrswege auszubauen, zu erweitern oder aber zu ersetzen. Im BVWP werden diese Bedarfe für einen festgelegten Planungshorizont aufgeführt. (vgl. Heuser, Reh 2007: 227)

Aktuell ist der BVWP 2030 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht worden. Der BVWP 2030 legt dabei seinen Fokus auf Projekte, die die Ziele der Verkehrspolitik bewusst beeinflussen und somit eine Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bewirken können.

Verkehrsprojekte müssen in Deutschland drei Stufen durchlaufen bis sie umgesetzt werden können. In der ersten Phase stehen der BVWP sowie die Ausbaugesetze. Die stellen den Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen für das gesamte Verkehrsnetz fest. Der BVWP und die Ausbaugesetze sind Regierungsprogramme bzw. Gesetze, die in einem parlamentarischen Prozess mit Beteiligung von Verbänden und Fachleuten innerhalb der Bundesregierung und des Parlaments beschlossen werden. In der zweiten Phase stehen die Linienbestimmung sowie mögliche Raumordnungsverfahren. Hier wird ein definierter Korridor festgelegt. Die Abstimmung und Regelung erfolgt dabei verwaltungsintern. Die Landesbehörden sind für die Durchführung der Raumordnungsverfahren zuständig, während das BMVI bei Bundesfernstraßen für die Linienbestimmung zuständig ist. In der dritten und letzten Phase erfolgen die Planfeststellung und die Plangenehmigung. In dieser Phase wird parzel-

lenscharf über das Bauvorhaben und die daraus resultierenden Schutz-, Ersatz- und Ausgleichmaßnahmen entschieden. Die Rechtsnatur stellt ein Verwaltungsakt nach Abwägung aller relevanten Belange dar. Dabei sind für die drei Verkehrsträger (Straße, Schiene und Wasser) die jeweils zuständigen Behörden für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren verantwortlich. Bei Bundesfernstraßen sind die Landesverwaltungen, bei Schienenwegen das Eisenbahnbundesamt und bei den Wasserstraßen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen die Hauptverantwortlichen. (vgl. Heuser, Reh 2007: 230)

Dabei hat der BVWP 2030 nicht den Anspruch, alle Infrastrukturplanungen zu untersuchen. Denn er besitzt weder Gesetzescharakter noch übernimmt er die Rolle eines Finanzplans. Er ist eins von vielen möglichen Instrumenten der Infrastrukturplanung. Er bildet aber die Grundlage für die Bedarfspläne, die für jeden einzelnen Verkehrsträger erarbeitet werden. Diese werden, ebenso wie die Ausbaugesetze, in den Deutschen Bundestag eingebracht und dort verbindlich beschlossen. Die Bedarfspläne stellen den Anhang der Ausbaugesetze dar und legen fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit behandelt werden und wie viele Gelder aus dem Bundeshaushalt dafür benötigt werden. Die Bedarfspläne werden alle fünf Jahre geprüft, um festzustellen, ob sich der Bedarf geändert hat. Sollte er sich geändert haben, werden die Pläne an der aktuellen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst. (s. Abbildung 18; vgl. BMVI 2016: 6).

Allerdings beinhaltet der BVWP 2030 für die übergeordneten Ziele abgeleitete Lösungsstrategien dar:

1. *Sicherstellung der Güterversorgung/Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen:*

Die Transportkosten sollen gesenkt und die vorhandene Substanz erhalten, modernisiert oder ersetzt werden. Zudem können eine Verbesserung des Verkehrsflusses und eine Engpassbeseitigung zu einer erhöhten Zuverlässigkeit von Transporten führen.

2. *Erhöhung der Verkehrssicherheit:*

Verkehrsströme sollen auf Teilnetze verlegt werden, wo eine höhere Verkehrssicherheit gegeben ist und zudem soll die Substanz erhalten, modernisiert oder ersetzt werden.

3. *Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen:*

Engpässe sollen vermieden und der Verkehrsfluss verbessert werden. Des Weiteren soll eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger erfolgen, wobei die bestehende Substanz soll erhalten, modernisiert oder ersetzt werden soll.

4. *Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft:*

Unzerschnittene Räume sollen geschützt und bewahrt werden durch eine Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs.

5. *Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten:*

Orte und Menschen sollen entlastet und Lärm vermieden oder zumindest gemindert werden. (vgl. BMVI 2 2016: 5)

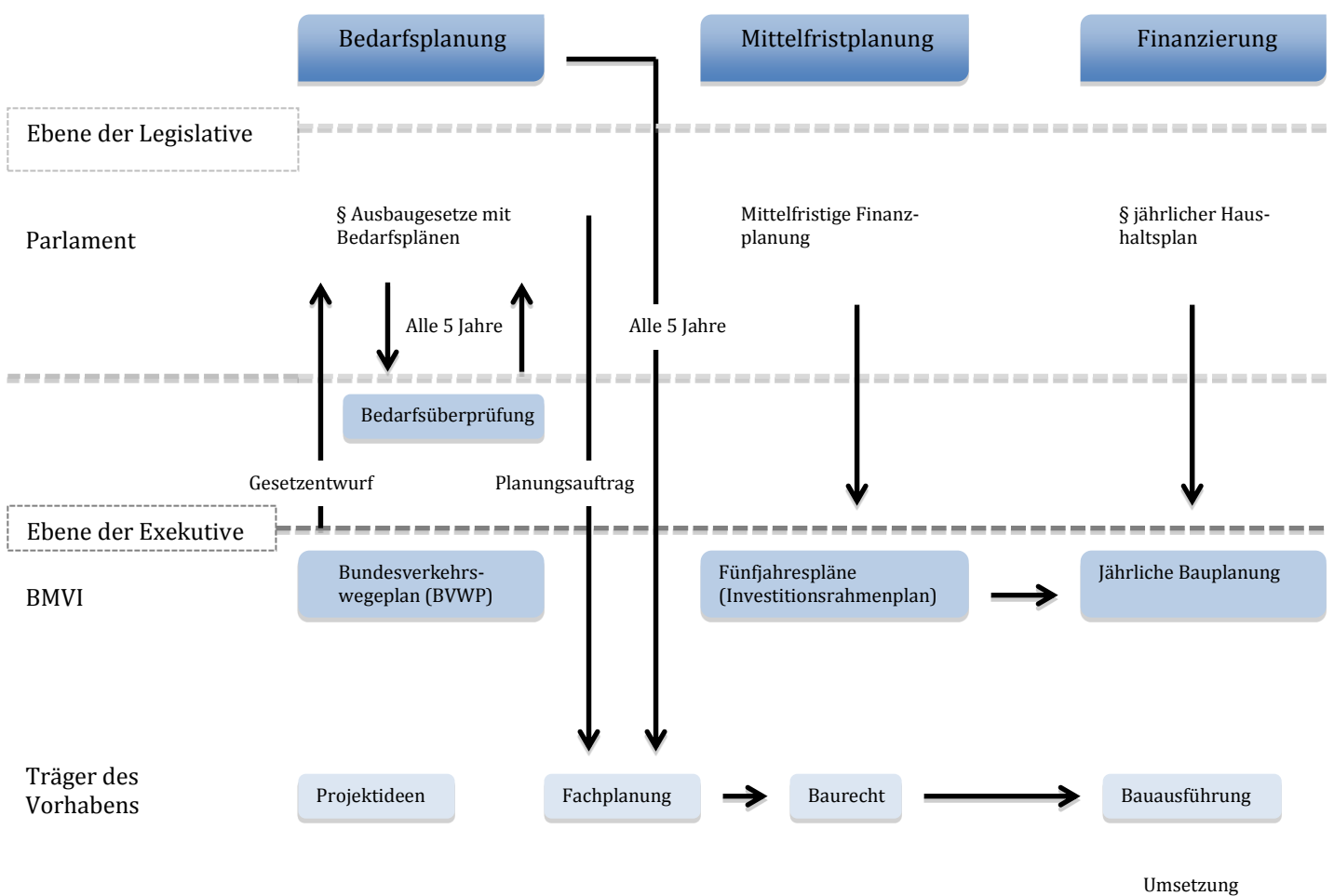


Abbildung 18: Ablauf Bundesverkehrswegeplan ; Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 2016: 7 und Gehring 2005: 151

Der BVWP steht unter dem Primat der Auflösung des Sanierungsstaus sowie der Gewährleistung einer gut ausgebauten Infrastruktur. Hierbei handelt es sich durch- aus um konfligierende Zielsetzungen.

Da die Transportleistung innerhalb Deutschlands bis 2030 um 38 % ansteigen soll, entsteht ein hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen, um diese Entwicklung

aufzufangen. (vgl. BMVI 2016: II) Auf der anderen Seite wird im Rahmen der Maßnahmenpriorisierung der Erhalt vorhandener Verkehrsinfrastruktur vor potentielle Neubaumaßnahmen gestellt. Um die finanziellen Mittel sicherstellen zu können, wird eine stärkere Einbeziehung von privatem Kapital angestrebt. (ebd.)

Der BVWP 2030 stellt dabei als zentrales Instrument der deutschen Infrastrukturplanung die Weichen für die künftige Ausrichtung in der Verkehrspolitik für den Planungshorizont bis 2030. Dabei gibt er nur Ziele für die Bundesverkehrswege vor. Güterverkehrszentren, Flughäfen und die deutschen See- und Binnenhäfen gehören nicht zu den Bundesverkehrswegen. Deren Planung, Unterhalt und Bau erfolgt durch die entsprechenden Länder und Kommunen. Der Bund ist in diesem Bereich lediglich für den Anschluss an das Bundesverkehrswegenetz zuständig. (ebd.)

4.3.2.2 Verfahren des BVWP

Der BVWP 2030 ist vom BMVI zwischen 2011 und 2013 erarbeitet worden. In diesem Zeitraum wurden der Öffentlichkeit Möglichkeiten gegeben, Anregungen und Kritiken zu den geplanten Maßnahmen und Projekten zu äußern. Ein Großteil der eingebrachten Einwendungen ist in der Grundkonzeption des BVWP enthalten. Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur besitzen aufgrund ihrer Bedeutung einen langen Planungsvorlauf. Daher hat das BMVI eine Verkehrsprognose für den Horizont bis 2030 erstellen lassen. Die Prognose wurde für den Güter- und Personenverkehr erstellt. Die Prognose betrachtet die zukünftigen verkehrlichen Rahmenbedingungen, während der BVWP nach Lösungsstrategien zur Bewältigung der daraus resultierenden Herausforderungen entwickelt. Dabei steht das Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“ im Vordergrund. (vgl. BMVI 2 2016: 7)

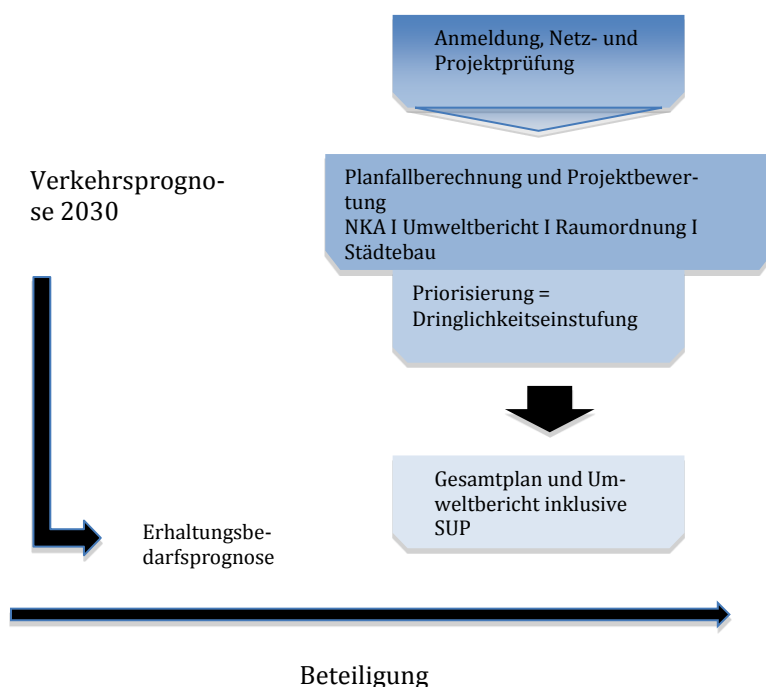


Abbildung 19: Prozess des BVWP 2030; Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 2 2016: 9

Projekte die zur Aufnahme in den BVWP angemeldet wurden, durchliefen zuvor Vor- und Plausibilitätsprüfungen. Die Prüfung der Projekte erfolgte anhand einer Wirkungsanalyse, die auf den Vergleich zwischen den Mit-Falls und dem Ohne-Falls beruht. Durch diesen Vergleich zwischen Mit- und Ohne-Fall können die Vor- und Nachteile von Projektideen analysiert werden. Das Ohne-Fall-Netz bildet dabei das aktuelle Verkehrsnetz ab und beinhaltet lediglich Projekte, die keiner weiteren Bewertung unterzogen werden müssen. Im Mit-Fall-Netz, das dem Ohne-Fall-Netz entspricht, werden zusätzlich noch Projekte aufgeführt, die einer weiteren Bewertung unterzogen werden müssen. Dieser Vergleich wird separat für jedes Projekt durchgeführt. Neben der Wirkungsanalyse stellt die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) das zentrale Modell bei der Bewertung von Projekten dar. Die NKA stellt dabei die Investitionskosten allen Vor- und Nachteilen gegenüber, die in Geldeinheiten ausgedrückt werden. (vgl. BMVI 2 2016: 8)

Ist die Summe der potentiell zu erwartenden Nutzen höher als die Kosten, dann ist ein Projekt aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive sinnvoll. Allerdings lassen sich nicht alle Auswirkungen in Geldeinheiten bestimmen, so z.B. bei umwelteffekten, wie der Flächenzerschneidung. Auswirkungen dieser Art werden daher in getrennten Beurteilungen aufgeführt. Diese sind Gegenstand umwelt- und naturschutzfachlicher, bzw. städtebaulicher und die raumordnerischer Beurteilungen. Sind Einzelprojekte oder gebündelte Projekte bauwürdig, werden sie in den BVWP aufgenommen und nach dem Priorisierungskonzept in unterschiedliche Dringlichkeitsstufen einsortiert. Am Ende dieses Prozesses steht der Gesamtplan, der alle Vorhaben Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen sowie Aus- und Neubaumaßnahmen enthält und auflistet. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden im gesonderten Umweltbericht aufgeführt. Dieser wird nach den Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) erstellt. Im gesamten Verlauf des Prozesses von der Verkehrsprognose bis hin zum Gesamtplan ist die Beteiligung aller am Planungsprozess Beteiligten ein wichtiger Faktor. (s. Abbildung 19) Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie den entsprechenden Behörden wird der BVWP im Bundeskabinett beschlossen. Anschließend erfolgt die Einbringung der Ausbaugesetze mit den Bedarfsplänen in den Deutschen Bundestag. (vgl. BMVI 2 2016: 8)

Alle BVWP-Projekte konkurrieren um die begrenzten Haushaltsmittel. Einschränkend auf den Etat für die Verkehrsinfrastruktur wirkt sich der Wettbewerb der Ressorts und ihrer Politikfelder aus. Die Verkehrspolitik steht bei der Aufstellung des Bundeshaushaltes dabei stets in Konkurrenz zu Politikfeldern wie der Sozial-, Verteidigung- und Sicherheitspolitik. Aufgrund dieser Konkurrenzsituation können viele Vorhaben, die in den BVWP 2030 aufgenommen worden sind, nicht innerhalb des Planungshorizonts bis 2030 begonnen oder gar realisiert werden. Um eine Reihenfolge der Umsetzung von Projekten zu erstellen, müssen diese nach fundierten, nachvollziehbaren und klaren Kriterien bewertet werden. Aufgrund dieser Kriterien erfolgt dann die Einteilung in Dringlichkeitsstufen. Durch das Nationale Prioritätenkonzept ist eine Garantie gegeben, dass der Hauptteil der Finanzmittel, die für Aus- und Neubauvorhaben verfügbar sind, für großräumig bedeutsame Projekte eingesetzt werden können. Dies

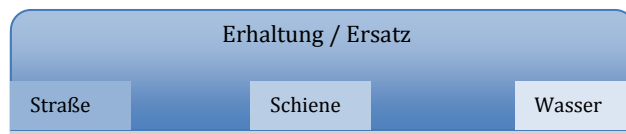
hat zur Folge, dass in Zukunft mindestens 80 % der finanziellen Mittel für eben diese großräumig bedeutsamen Projekte zur Verfügung stehen. Projekte der Verkehrsträger Schiene und Wasser sind überwiegend großräumig bedeutsam. Ziel der Priorisierung ist es, eine wirtschaftliche und bedarfsgerechte Verwendung der knappen finanziellen Ressourcen zu erreichen. (vgl. BMVI 2 2016: 9f)

Für den BVWP 2030 wurden Erhaltungsbedarfsprognosen erstellt. Sie sind Grundlage für die Bestimmung des finanziellen Bedarfs. Dafür wurden alle, bis 2030, notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in das bestehende Bundesverkehrswegenetz ermittelt und in das Gesamtbudget übernommen. Durch diesen Schritt wurde dem Erhalt bzw. dem Ersatz des bestehenden Netzes ein Vorrang gegenüber den Aus- und Neubauvorhaben eingeräumt. Im zweiten Schritt wurden die zusätzlichen Mittel ermittelt die für Aus- und Neubauvorhaben benötigt werden. Dies erfolgte für alle drei Verkehrsträger. Für jeden Verkehrsträger wurden anschließend entsprechende Mittel zugeteilt. Abbildung 20 verdeutlicht den Ablauf der Ermittlung der notwendigen Finanzmittel und auf welcher Grundlage diese ermittelt wurden. (vgl. BMVI 2 2016: 11)

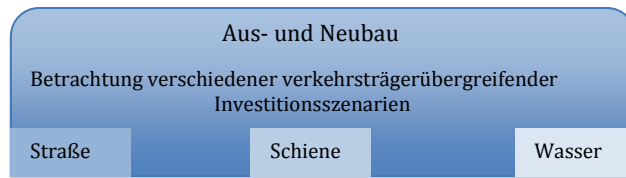
Als Einstufung mit der höchsten Dringlichkeit ist der Vordringliche Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) zu nennen. Wichtigstes Kriterium für die Einstufung in den VB/VB-E ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. In die Kategorie der VB/VB-E gelangen nur die Projekte, die eine hohe Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur besitzen und daher unbedingt und besonders früh umgesetzt werden sollen. Alle Projekte in dieser Kategorie weisen ein optimales Nutzen Kosten-Verhältnis, eine hohe Bedeutung zur Minderung oder Beseitigung von Engpässen sowie eine geringe Auswirkung auf die Umwelt auf. Sollte ein Projekt verkehrlich bedeutend sein, aber hohe Umweltauswirkungen aufweisen, kann es trotzdem als VB/VB-E eingestuft werden. Voraussetzung dafür ist eine Bearbeitung der naturschutzfachlichen Probleme in einem Planfeststellungsverfahren. Dies ermöglicht eine frühzeitige Realisierung großräumig bedeutender Projekte. Allerdings erfolgt die Einstufung in VB/VB-E nicht nur anhand einer positiven Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Projekte können ebenfalls aufgenommen werden, wenn sie zwar ein geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, dafür aber eine hohe raumordnerische bzw. städtebauliche Bedeutung besitzen. Des Weiteren werden Projekte gesondert berücksichtigt, die Synergien zwischen Erhalt- und Ersatzmaßnahmen auf der einen und Aus- und Neubaumaßnahmen auf der anderen Seite besitzen. Daher sollen besonders Ausbauprojekte, die zur Beseitigung von Engpässen beitragen, vorrangig realisiert werden. (vgl. BMVI 2 2016: 11)

Erhaltungsbedarfsprognose,
Einzelprojektbewertung und
Gesamtvolumen
Investitionsmittel BVWP 2030

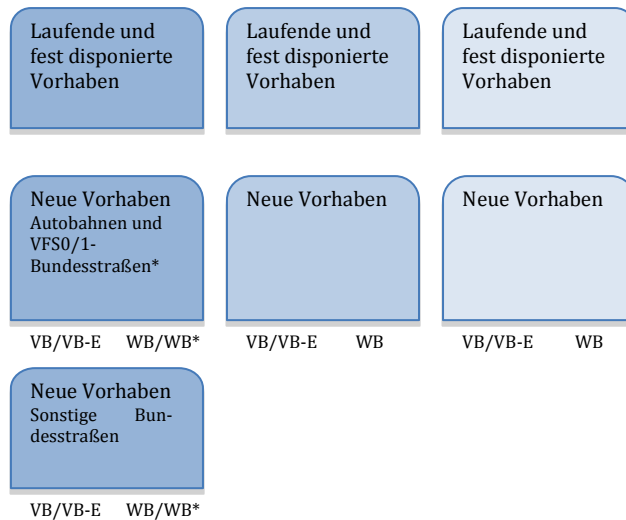
**1 Festlegung der
Erhaltungs-/Ersatzmittel**
Basis: Erhaltungsbedarfsprog-
nos



**2 Strategische Priorisierung
auf Grundlage der Projektbe-
wertung und die daraus
resultierende Mittelaufteilung**
Basis: Vergleich der Gesamtplan-
wirkungen



**3 Dringlichkeitseinstufung
innerhalb der Verkehrs-
träger**
Basis: Einzelprojektbewertun-
gen (NKA, Umwelt- und Natur-
schutz, Raumordnung, Städte-
bau



* VFS0/1: Verbindungsfunktionsstufe 0
und 1

Abbildung 20: Priorisierung Vorhaben BVWP 2030 Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 2 2016: 10

In der Kategorie Weiterer Bedarf (WB) werden die Projekte gelistet, denen eine grundsätzliche verkehrliche Bedeutung zugesprochen wird, die aber nicht als bedeutsam genug eingestuft wurden. Für diese Projekte wird der vorhandenen Finanzetat für den Planungshorizont 2030 voraussichtlich nicht ausreichen. Unter WB* werden die Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht verstanden. Sind Projekte als WB* gekennzeichnet, können die Auftragsverwaltungen der Länder mit der Projektplanung beginnen. Wann ein Projekt mit WB/WB* gekennzeichnet wird, ist bei den Verkehrsträgern unterschiedlich. (vgl. BMVI 2 2016: 12)

Für den BVWP 2030 ist ein Gesamtvolumen von 264,5 Mrd. Euro vorgesehen, wovon der Großteil auf den Verkehrsträger Straße entfällt: 130,7 Mrd. Euro (Straße), 109,3 Mrd. Euro (Schiene) und 24,5 Mrd. Euro (Wasser). In den Erhalt bzw. Ersatz fließen die überwiegenden finanzielle Mittel: 67,0 Mrd. Euro (Straße), 58,4 Mrd. Euro (Schiene) und 16,2 Mrd. Euro (Wasser). Für den Aus- und Neubau sind im gleichen Zeitraum geringere Mittel vorgesehen: 35,2 Mrd. Euro (Straße), 25,6 Mrd. Euro

(Schiene) und 2,7 Mrd. Euro (Wasser). Anhand der Zahlen lässt sich erkennen, dass dem Prinzip Erhalt vor Ausbau gefolgt wird und eine entsprechende Umsetzungs angestrebt ist. (vgl. BMVI 2 2016: 14)

Im Vergleich zum europäischen Ausland ist das Gesamtniveau der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen unter dem Durchschnitt. Die vorhandenen finanziellen Mittel reichen nicht aus, um den bestehenden Bedarf zu decken. Sie reichen auch nicht aus, um die prognostizierten Zuwächse der Verkehrsströme zu bewältigen. Zudem werden die finanziellen Mittel jährlich vergeben und der gegenwärtigen Situation im Bundeshaushalt angepasst. (vgl. BDI, AgV MoVe et.al. 2013: 16f)

4.3.2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Um bereits in der Planung eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung und allen betroffenen Behörden zu generieren wurde bei der Aufstellung des BVWP ein stärkerer Fokus auf Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz gelegt. In allen Phasen der Erstellung des BVWP 2030 sollen die Bürger und die Fachöffentlichkeit die Möglichkeiten besitzen, sich aktiv einzubringen. Am Anfang steht in der Konzept- und Prognosephase die Erarbeitung der Leitlinien und der Bewertungsmethode des BVWPs 2030 unter Beteiligung der Bevölkerung und der Fachöffentlichkeit. (vgl. BMVI 2 2016: 44; s. Abbildung 21)

In der sich daran anschließenden Bewertungsphase wurden 2012 die durch Verbände und Bürger eingebrachten Projekte einer Prüfung und einer Bewertung unterzogen. Neben den Verbänden und den Bürgern haben auch die Länder Projekte eingebracht. In der abschließenden Beteiligungs-, Abstimmungs- und Beschlussphase wurden die Länder, Verbände und Bürger konsultiert. Abbildung 17 verdeutlicht den Beteiligungsprozess bei der Aufstellung des BVWP 2030. Da das Verfahren zur Aufstellung des BVWP 2030 aufwendig und komplex ist ergibt sich daraus auch eine relativ hohe Anzahl an potentiellen Beteiligten. Interessenskonflikte sind daher unvermeidbar. Die Hauptaufgabe der Beteiligung ist daher, die verschiedenen Sichtweisen in den Erarbeitungsprozess einzubringen und zu bündeln. (vgl. BMVI 2 2016: 45)

Eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt und ist rechtlich vorgeschrieben.

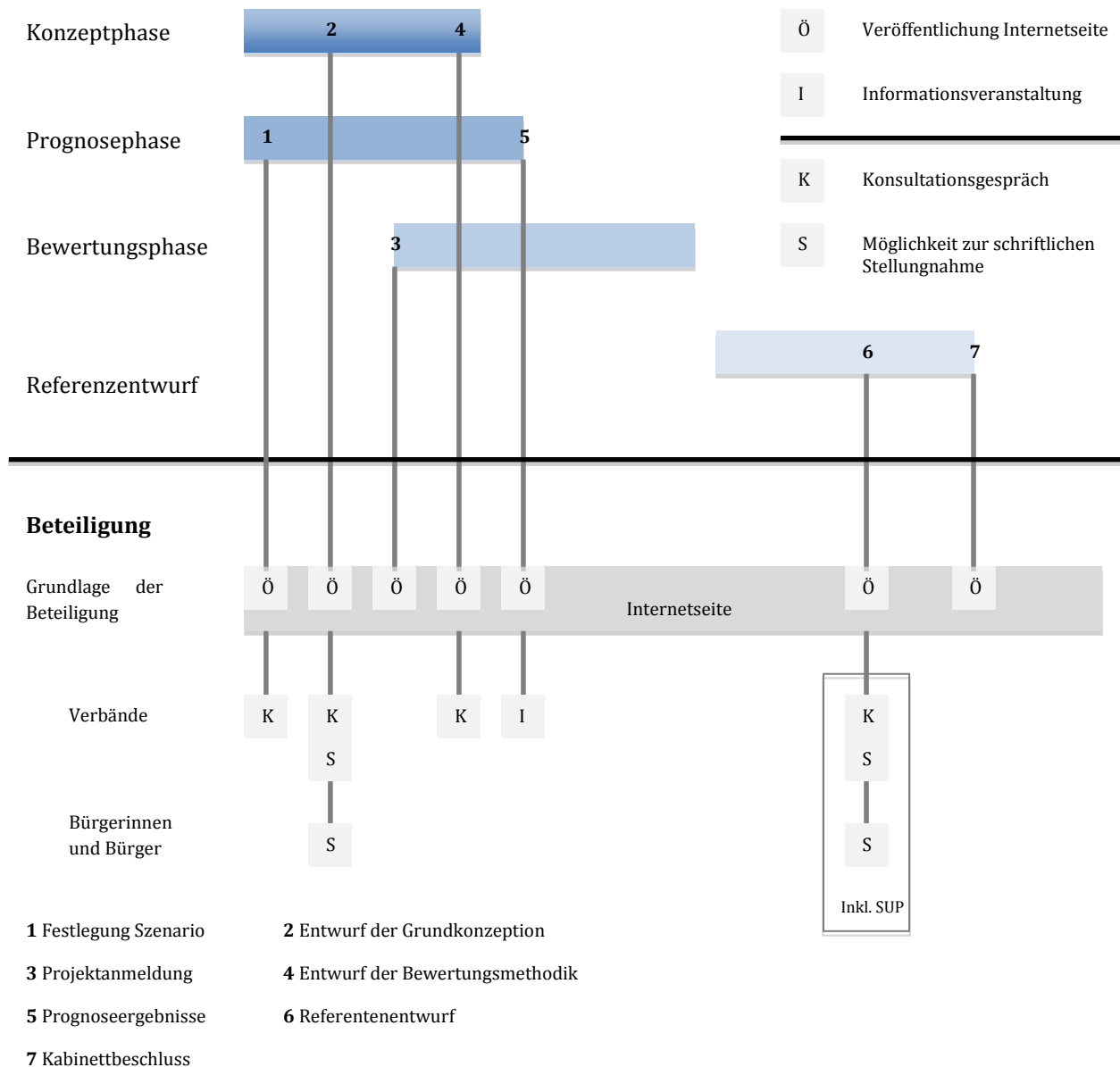


Abbildung 21: Beteiligungsprozess BVWP 2030, Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI 2 2016: 45

4.3.2.4 Bundeswasserstraßen im BVWP 2030

Für die Bundeswasserstraßen haben die Bundesländer, die Verbände und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Projekte vorgeschlagen und eingebracht, um die vorhandenen Engpässe zu mindern oder zu beseitigen. Diese Projekte wurden daraufhin durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem BMVI einer Voruntersuchung unterzogen und bewertet. Projekte mit fehlender Relevanz für den BVWP oder die nicht in die Zuständigkeit des Bundes fallen wurden gestrichen, ebenso Projekte, die nur reine Ersatzmaßnahmen darstellten oder einen fehlenden verkehrlichen Bezug besaßen. (vgl. BMVI 2 2016: 42)

Grundlage für die Bewertung der Projekte in der Voruntersuchung war ein mehrstufiges Bewertungssystem. Im sog. Quick Scan wurden die Projekte bezüglich ihrer volkswirtschaftlichen Rentabilität untersucht. Projekte die ein NKV von mindestens 1

erreichten, wurden sie in den BVWP 2030 aufgenommen und einer ausführlichen Bewertung unterzogen. Daher wurden im Quick Scan nur die Kosten- und Nutzenströme berücksichtigt die für das Projekt am wichtigsten sind. Für die Wasserstraßen sind dies die Nutzungskomponenten Umweltnutzen aus vermiedenen Abgasbelastungen (NA) und den Nutzen aus der Verbilligung der Transportvorgänge (NB). (ebd.) Allerdings wurden in diesem Prozessabschnitt bei der Bewertung die bestmöglichen Annahmen zugrunde gelegt, damit diese einer gründlicheren Untersuchung zugeführt werden können. (BMVI 2 2016: 42)

Projekte, die im Quick Scan einen gerundeten NKV von mindestens 0,5 erreicht haben wurden in die Hauptbewertung des BVWP 2030 aufgenommen. Für den BVWP 2030 bedeutet dies, dass 14 Projekte aufgrund fehlenden Bedarfs, bereits in der Voruntersuchung ausgeschieden sind. Dagegen wurden aber 28 Projekte in die vollständige Bewertung des BVWPs, bestehend aus Nutzen-Kosten-Analyse und umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungen, aufgenommen. (ebd.)

Da die Verkehrspolitik einen Schwerpunkt auf die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträgern gesetzt hat wurden alle Wasserstraßenprojekte, welche die Hauptbewertung durchlaufen haben in den BVWP aufgenommen. Im Fokus der Verkehrspolitik stehen dabei besonders die Hinterlandanbindungen der (deutschen) Seehäfen. So müssen auch Projekte durch den Bund realisiert werden, die eventuell erst in einem langfristigen Rahmen wirtschaftlich sind. Sollte dies der Bund umsetzen, könnten potentiell Dritte motiviert werden, sich bei Investitionen zu beteiligen. (ebd.)

4.3.2.5 Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist eines der Instrumente zur Verwirklichung der Landesplanung und der Raumordnung. Die für die Raumordnung und Landesplanung zuständigen Behörden haben nicht nur die Aufgabe, die Raumordnungspläne aufzustellen, sondern ebenfalls das Abstimmen der überörtlich bedeutsamen Vorhaben von privaten wie öffentlichen Vorhabenträgern. Neben der Abstimmung der Vorhaben müssen sie noch prüfen, ob diese den Zielen, Grundsätzen und den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen und mit diesen vereinbar sind. Dadurch kann gewährleistet werden, dass raumbedeutsame, überörtliche Vorhaben mit der Gesamtplanung harmonisieren und es keine Differenzen mit weiteren räumlichen Aktivitäten bestehen. Das ROV ist ein Verfahren, dass vor den fachgesetzlich festgeschriebenen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren im Vorfeld die raumordnerische Verträglichkeit prüft. Im ROV werden alle raumbedeutsamen Einzelvorhaben mit überörtlicher Bedeutung behandelt. Laut § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) sind im ROV alle Auswirkungen des potentiellen Vorhabens zu prüfen. Dazu zählen auch die Umweltbelange. Getroffene Standort- oder Trassenentscheidungen müssen ebenfalls auf ihre Raumbedeutsamkeit und ihrer Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung (§3 Nr. 1 ROG) hin untersucht werden. (vgl. Höhnberg 2005: 884f)

Das ROV ist von seinem Ablauf her als ein Anhörungsverfahren gedacht, da alle Stellen, die am Verfahren beteiligt sind, alle Unterlagen erhalten, die für das Vorhaben notwendig sind. Daraufhin werden sie aufgefordert zu diesen Unterlagen innerhalb einer bestimmten Frist Stellung zu nehmen. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird, um eine höhere Akzeptanz des Vorhabens zu erzielen, die Öffentlichkeit mit einbezogen. (vgl. Höhnberg 2005: 888)

4.3.2.6 Planfeststellungsverfahren

Das Recht der Planfeststellung beruht auf der Hoheit des Staates, der gegen alle von einem Plan Betroffenen Festsetzungen und Maßnahmen Entscheidungen treffen kann. Grundlage hierfür sind alle betreffenden Rechtssätze, die in die Zuständigkeit der Planfeststellung fallen. Voraussetzung jeder Planfeststellung ist die Planung, die einen Prozess darstellt, in dem neben der Erfassung der aktuellen Lage auch die Prognose über künftige Entwicklungen sowie der Gestaltung von Interessen- und Zielkonflikten in einem mehrstufigen System behandelt werden. Dabei ist das Resultat dieses Prozesses nicht zwingend ein Plan. Ein Plan kann ebenfalls ein förmliches Gesetz, eine Satzung, eine Verwaltungsvorschrift, ein Verwaltungsakt oder aber auch eine Rechtsverordnung sein. (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 1)

Das Planfeststellungsverfahren (§ 72 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG) ist ein förmliches Verwaltungsverfahren, welches durch eine Rechtsvorschrift angeordnet wird (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 2) Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist der Träger des Vorhabens dazu verpflichtet, den Plan mit den vom Vorhaben betroffenen Grundstücken und Anlagen bei der Anhörungsbehörde einzureichen (§ 73 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG). Diese Anlagen können dabei Verkehrsanlagen darstellen, da die Planfeststellung eine Fachplanung ist, die im geltenden Recht dem Raumordnungsrecht zugeschrieben ist. Auf der anderen Seite ist die Planfeststellung eine Genehmigungsentscheidung. Das bedeutet, dass die Zulässigkeit des Vorhabens geprüft wird unter der Berücksichtigung aller öffentlichen Belange, die durch das Vorhaben berührt werden. (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 6)

§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG formuliert die Rechtskräftigkeit der Planfeststellung: „Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.“

Bei Vorhaben, die stark bodenbeanspruchend sind und aufgrund dieser Eigenschaft sowohl private als auch öffentliche Interessen berühren ist die Planfeststellung die Zulassungsform. Für Errichtung oder Änderung von Verkehrsanlagen bedarf es laut den Fachplanungsgesetzen einer Planfeststellung. Der Vorhabenträger ist nach §§ 72 und 73 VwVfG damit beauftragt, im Falle von dem Vorhaben entgegenstehenden Sperrungen, durch eine öffentlich-rechtliche Zulassung, diese zu beseitigen. Dies erreicht er durch die Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens und der Erwirkung eines Planfeststellungsbeschlusses. Somit folgen die Fachplanungen dem Prinzip des

präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt. Dies ist den Fachplanungen durch das Bundesverwaltungsgericht zugesagt worden. Die Planfeststellung besitzt dadurch einen Vorbehalt gegenüber anderen Planungen. (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 7)

Neben diesem Vorbehalt besitzt die Planfeststellung die Bedeutung, sich notfalls gegen alle öffentlichen wie privaten Interessen durchzusetzen, die dem Vorhaben entgegenstehen. Dies ist besonders bei Infrastrukturvorhaben der Fall, da dort viele unterschiedliche Interessen berührt werden. Infrastrukturvorhaben sind in der Regel raumintensive und überwiegend linienförmige Vorhaben, die über Gemeindegrenzen hinausgehen. Daher muss sich die Planfeststellung als Instrument der Durchsetzung von Infrastrukturvorhaben gegen kommunales Recht durchsetzen können. Zudem ermöglichen die geltenden Fachplanungsgesetze möglicherweise notwendige Enteignungen von Grundstücksflächen. Trotz der potentiellen Bedeutung von Infrastrukturvorhaben und deren Bedarf an privaten oder kommunalen Grundstücken dürfen diese nur enteignet werden, wenn dies dem Wohl der Allgemeinheit dient. (vgl. Hoppe, Schlarmann et.al. 2011: 9f)

Art. 14 Abs. 3 Satz 1 und 2 regeln dies eindeutig: „Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Sie darf nur durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.“

Das Planfeststellungsverfahren als Genehmigungsverfahren ist die letzte Instanz im Planungs- und Genehmigungsprozess und entscheidet über die potentielle Realisierung eines Vorhabens. Nicht die Politik, sondern die administrative Behörde besitzt somit das entscheidende Wort. Dadurch kann der Anschein erweckt werden, dass Großprojekte in Deutschland kaum politisch legitimiert sind. Erst im Raumordnungsverfahren und im Planfeststellungsverfahren werden die Projekte für den Großteil der Öffentlichkeit publik. (vgl. BDI, AgV MoVe et.al. 2013: 20f)

Die wasserstraßenrechtliche Planfeststellung der Bundeswasserstraßen wird im Wasserstraßengesetz (WaStrG) geregelt. Eine Bundeswasserstraße ist, nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 1. Halbs. WaStrG eine Wasserstraße des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dient. Somit wird im WaStrG das Wasserwegerecht aber nicht das Wasserhaushaltsrecht behandelt. Im Rahmen der wasserstraßenrechtlichen Planfeststellung werden der Ausbau, der Neubau und die Beseitigung von Bundeswasserstraßen bearbeitet. Für den Ausbau sind nach § 12 Abs.2 Satz 1 WaStrG alle Maßnahmen betroffen, die zu einer wesentlichen Umgestaltung einer vorhandenen Bundeswasserstraße führen, eine Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße oder aber eins oder mehr Ufer betreffen. (ebd.: 59f)

5 SWOT-Analyse

Im Rahmen dieses Kapitels erfolgt eine SWOT-Analyse bezüglich der Planungs- und Genehmigungsprozesse in den drei Ländern Niederlande, Österreich und Deutschland. Die Definition und der Umfang der SWOT-Analyse werden zu Anfang dieses Kapitels aufgeführt.

5.1 SWOT-Analyse im Allgemeinen

Die SWOT-Analyse stellt im Wesentlichen ein Planungsinstrument dar, das zur Steuerung eines Unternehmens oder einer Organisation herangezogen wird. Im Rahmen der Analyse können aber auch Städte oder aber auch Verfahren betrachtet werden. Der Begriff SWOT setzt sich dabei aus den vier Wörtern Strengths (Stärken), Weakness (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken) zusammen. Dabei werden interne Stärken und Schwächen sowie externe Chancen und Risiken definiert. (vgl. Kurzrock 2011: 726)

Bei der SWOT-Analyse handelt es sich um eine systematische Situationsanalyse, wobei der Begriff der Situation zwei Dimensionen umfasst. Zum einen die Risiken und Chancen, die sich durch das externe Umfeld ergeben und zum anderen die Schwächen und Stärken die sich hinsichtlich der vorhandenen Ressourcen darstellen. Werden beide Dimensionen in einer Matrix zusammengestellt, können dadurch Maßnahmen für eine strategische Entwicklung abgeleitet werden. (vgl. Pelz 2016: Nr. 6)

Stärken (S) sind Eigenschaften, die hilfreich für eine Zielerreichung sind. Schwächen (W) sind dagegen hinderlich, um diese zu erreichen. Chancen (O) können als externe Effekte ebenfalls dazu beitragen, die gesteckten Ziele zu erreichen. Wohingegen Risiken (T) als externe Effekte die Chancen mindern können.

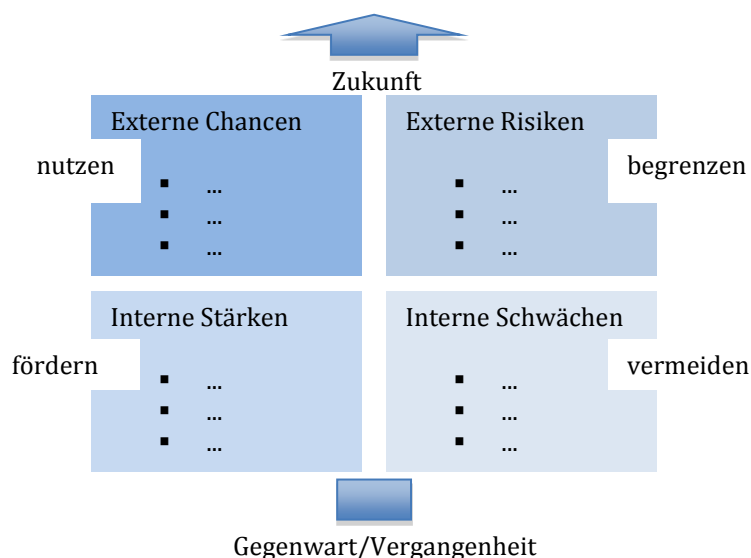


Abbildung 22: SWOT-Matrix; Quelle: Eigene Darstellung nach Pelz 2016: Nr.13

Bei den internen Faktoren, Stärken und Schwächen, können die Akteure selbstständig Einfluss nehmen oder bereits genommen haben. Als externe Faktoren werden Bedingungen verstanden, auf die kein Einfluss genommen werden kann, da sie z.B. eine getroffene politische Entscheidung oder aber Entwicklungen, wie den demographischen Wandel oder die Weltwirtschaft betreffen. (vgl. Kurzrock 2011: 726)

In der SWOT-Analyse werden lediglich Zustände beschrieben (ebd.). In dieser Arbeit werden dabei die Aspekte aus den jeweiligen Planungs- und Genehmigungsprozessen der drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland gesammelt und geordnet. Aufgrund der Auswertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken soll dann als Ergebnis eine Übersicht über die positive Funktionalität unter Berücksichtigung und der vorhandenen Schwächen darlegt werden. Außerdem soll festgestellt werden inwieweit Handlungsbedarf besteht oder eine Übertragbarkeit auf andere Länder möglich ist.

Sind die aktuellen Zustände den jeweiligen Kategorien zugeordnet, sind folgende Fragestellungen zur Ergebnisfindung hilfreich:

1. Wie können vorhandene Stärken genutzt werden, um von Chancen zu profitieren? (SO-Strategien)
2. Wie können vorhandene Schwächen bearbeitet werden, um von Chancen zu profitieren? (WO-Strategien)
3. Wie können die vorhandenen Stärken genutzt werden, damit Risiken vermieden werden? (ST-Strategien)
4. Wie können die vorhandenen Schwächen so weit minimiert werden damit Risiken vermieden werden können? (WT-Strategien) (vgl. Kurzrock 2011: 727)

Abbildung 22 gibt einen Überblick, wie die durch die Fragestellungen dargelegten Zusammenhänge in Form einer Matrix aufgeführt werden können.

Die SWOT-Analyse ist ein Instrument, das besonders im Marketing eingesetzt wird. Im Bereich der Verkehrsinfrastrukturpolitik und -planung ist sie eher selten vorzufinden. In der Regel wird eine Stärken-Schwächen Analyse anhand vorhandener Faktoren durchgeführt, um dadurch Handlungsoptionen aufzeigen zu können.

In dieser Arbeit wird versucht, neben den Stärken und Schwächen der jeweiligen Planungs- und Genehmigungsprozesse auch die Chancen und Risiken aufzunehmen und zu betrachten. Alle aufgelisteten Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen wurden aufgrund der im dritten und vierten Kapitel vorgestellten Theorie erarbeitet und abgeleitet bzw. eigenständig formuliert

5.2 Niederlande

Zunächst wird der Planungs- und Genehmigungsprozess der Niederlande im Rahmen der SWOT-Analyse untersucht. Die Stärken werden zuerst genannt, gefolgt von den Schwächen, den Risiken und den Chancen.

5.2.1 Stärken Niederlande

Die Gestaltung der Planungs- und Genehmigungsprozesse in den Niederlanden weist eine Vielzahl an Stärken auf. (s. Tabelle 1). Eine besondere Stärke ist die hervorgehobene Rolle des niederländischen Verkehrsministeriums. Es ist federführend bei allen Entscheidungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und hat am Ende die Entscheidungsgewalt über potentielle Projekte. Das Ministerium und der zuständige Minister sind von Anfang bis zum Ende am Planungs- und Genehmigungsprozess beteiligt. Somit bekommen die Projekte auch eine staatliche Legitimation und den politischen Willen, den es bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten bedarf. Das Ministerium schlägt selbst Projekte vor und übernimmt zeitgleich die Rolle des Koordinators im Planungs- und Genehmigungsprozess. Die Größe der Niederlande und die sich daraus ergebende überschaubare Anzahl an Projekten begünstigt eine derartige Governance-Struktur. Es ist daher fraglich, ob sich ähnliche Strukturen auf größere föderale Einheiten übertragen lassen.

Da es sich bei Infrastrukturprojekten immer um raumintensive und bodenbeanspruchende Projekte handelt, werden die Aspekte des Umweltschutzes unter Beachtung der entsprechenden sonstigen Vorgaben immer wichtiger. Wichtige Bestandteile, wie der Umweltbericht oder die Strategische Umweltprüfung, können über die Realisierung von Projekten maßgeblich entscheiden. Durch die Bündelung der Ressorts Transport und Umwelt in einem Ministerium können widerstreitende Positionen zwischen diesen Politikfeldern bereits im Vorfeld integriert und Reibungsverluste durch Ressortabstimmungen minimiert werden.

Das Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung gibt einen Überblick über alle wichtigen Grundsatzentscheidungen der Verkehrspolitik für den Planungszeitraum bis 2040 und stellt eine weitere Stärke dar. Es wird vom Parlament erstellt und beschlossen. Dies geschieht in enger Kooperation mit dem IenM und den Provinzen. Das Strukturleitbild beinhaltet ebenfalls alle mittel- und langfristigen Ziele der getroffenen Entscheidungen im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturpolitik. Dadurch ist nachzuvollziehen, wohin sich die niederländische Verkehrspolitik in der Zukunft hin entwickeln möchte.

Das MIRT-Projektbuch ist ein wichtiges Instrument im niederländischen Planungs- und Genehmigungsprozess und stellt eine weitere Stärke dar. Das MIRT stellt den Investitionsrahmenplan für alle staatlichen Infrastrukturprojekte dar. Dabei ist das MIRT ein dynamisches Planungsinstrument. Durch die regelmäßige parlamentarische Befassung erlaubt es eine kontinuierliche Anpassung an die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Erfordernisse.

Eine weitere Stärke ist die in den Niederlanden häufig praktizierte Kombination unterschiedlicher finanzieller Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Neben den Mitteln aus dem Staatshaushalt werden ebenfalls Mittel aus europäischen Fonds oder durch Public-Private-Partnerships von, privaten Dritten, mitfinanziert. Durch die Einbeziehung von Dritten sind die Beteiligten stärker darum bemüht, Verzögerungen und Kostenexplosionen zu vermeiden. Die Nutzung von PPP-Modellen ist politisch gewünscht und wird durch die RWS intensiv betreut.

Die Mitfinanzierung durch Dritte ermöglicht eine Entlastung des staatlichen Haushalts und die Weiterführung von Verkehrsinfrastrukturprojekten auch bei knappen Kassen. Allerdings wurde der Verkehrsetat in den Niederlanden auch in finanziellen Krisenzeiten minimal bis gar nicht gesenkt.

Des Weiteren hilft die Einbeziehung Dritter, Planungsprozesse nicht unnötig in die Länge zu ziehen. Private Geldgeber bestehen auf der Einhaltung der vertraglich festgelegten Vereinbarungen. Zudem bewirkt die Entschädigung für unterlegene Bieter einen hohen Anreiz auch Vorschläge einzureichen, die risikoreicher, aber auf länger Sicht erfolgreicher sind. Ohne diese Entschädigung würde kein Anreiz bestehen Neues auszuprobieren und einzubringen. Noch nicht beantwortet ist die Frage, ob ÖPP als Beschaffungsinstrument auch qualitativ nachhaltig ist, dass heißt, ob die Qualität der Bauwerke nur für den im PPP-Vertrag vereinbarten Bewirtschaftungszeitraum gewährleistet ist.

Die Niederlande praktizieren eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung während des gesamten Prozesses. Die Öffentlichkeit ist bei Infrastrukturprojekten ein entscheidender Faktor. Ohne öffentliche Zustimmung können Projekte nicht oder nur in begrenzter und abgeänderter Form realisiert werden. Eine frühe Beteiligung führt zu kürzeren Planungszeiträumen und zu einer Reduzierung der Projektkosten.

Der intermodale Ansatz bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten stellt ebenfalls eine Stärke des niederländischen Planungs- und Genehmigungsprozesses dar. Durch diese Verknüpfung können alle relevanten Interessen gebündelt und in zielgerichtete Projekte fließen.

Des Weiteren ist die Auswahl von drei Top-Varianten bei der Trassenfindung eine weitere Stärke, da nur für diese Varianten die aufwendigen Hauptuntersuchungen durchgeführt werden müssen. Dies bedeutet eine erhebliche Zeit- und Finanzersparnis. Aufgrund der drei bevorzugten Varianten wird die für das Projekt am Besten geeignete Variante ausgewählt, die daraufhin politisch entschieden wird. Diese Beschränkung bewirkt eine Beschleunigung des gesamten Prozesses.

Die eindeutige Zuteilung von Kompetenzen und Ansprechpartnern durch Benennung eines „Initiators“ regeln und vereinfachen den Planungs- und Genehmigungsprozess.

Interne Stärken

- Ministerium für Transport und Umwelt
- Strukturleitbild Infrastruktur und Raumordnung
- MIRT-Projektbuch
- Public-Private-Partnership
- Bürgerbeteiligung
- Verknüpfung der Verkehrsträger
- TOP 3 Varianten
- Initiator

Tabelle 1: Interne Stärken Niederlande ; Quelle: Eigene Darstellung

5.2.2 Schwächen Niederlande

Die Anzahl der Schwächen im niederländischen Planungs- und Genehmigungsprozess relativ gering (s. Tabelle 2).

Die Rolle der Provinzen in den Niederlanden hat sich in den letzten Jahren geändert. Durch die Einführung des neuen Raumordnungsgesetzes aus dem Jahr 2008 besitzen die Provinzen nur noch ein geringeres Mitspracherecht bei der räumlichen Planung. So fiel der Regionalplan, für den die Regionen zuständig waren, weg. Dabei stellte der Regionalplan eine wichtige Kenngröße für kommunale Planungen dar. Vorher mussten die Provinzen den Flächennutzungsplänen der Kommunen zustimmen. Nach der Reform des Raumordnungsgesetzes können sie die räumliche Entwicklung bereits vor Beginn des Planungsprozesses beeinflussen. Nach der Zustimmung des Gemeinderates zum Flächennutzungsplan ist eine Einflussnahme der Provinzen nicht mehr vorgesehen. Dies erfordert von den Provinzen eine aktive und vorausschauende Planungskultur.

Allerdings haben sich in der Vergangenheit in den Provinzen unterschiedliche Planungskulturen herausgebildet. Dieser kulturelle Pluralismus sowie daraus resultierende unterschiedliche Kompetenzen und Verfahren für Planungen erschweren eine konstruktive Zusammenarbeit und eine einheitliche Planung.

Eine weitere Schwäche stellt der hohe Personalbedarf dar. Ein Projekt von der Planung bis zur Realisierung zu begleiten bedarf einer Vielzahl an unterschiedlichen Beteiligten aus diversen Behörden. Der Stellenabbau bei der RWS könnte dazu führen, dass eine angemessene Begleitung bei PPP-Modellen in Zukunft nicht mehr möglich ist, was zu Lasten der Qualitätssicherung gehen könnte.

Diese internen Schwächen gilt es zu vermindern. Die Planungsorganisation der Provinzen sollte harmonisiert werden. Durch Personaleinsparungen resultierender Know-how-Verlust auf der Verwaltungsseite sollte verhindert werden, um auch weiterhin „Augenhöhe“ zwischen den Projektpartnern aus Wirtschaft und Verwaltung zu gewährleisten und Qualitätsminderung zu vermeiden.

Interne Schwächen

- Bedeutungsverlust Provinzen
- Unterschiedliche Planungskulturen der Provinzen
- Hoher Personalbedarf

Tabelle 2: Interne Schwächen Niederlande; Quelle: Eigene Darstellung

5.2.3 Risiken Niederlande

Unter Risikoaspekten ist die Fokussierung der ausführenden Behörde RWS auf Vergabe- und Begleitungstätigkeiten kritisch zu sehen, da der damit verbundene Abbau an eigenem Planungspersonal die Abhängigkeit der Verwaltung von externen Unternehmen deutlich erhöht. Dies kann sich negativ auf die Baukosten auswirken. Insbesondere in Zeiten starker konjunkturell bedingter Auslastung der Bauwirtschaft könnten am Markt verfügbare Bau- und Planungskapazitäten knapp werden, was zu deutlichen Kostensteigerungen öffentlicher Bauvorhaben führen könnte. Es ist zudem fraglich ob marktwirtschaftliche Unternehmen im Rahmen von Design, Built and Maintenance Verträgen eine nachhaltige Infrastrukturqualität liefern oder ob die Haltbarkeit der Bauwerke und deren technischen Anlagen lediglich auf die Vertragslaufzeit begrenzt ist. (s. Tabelle 3)

Ein weiteres kleines Risiko stellt der Klimawandel dar, da sich der Großteil der Landesfläche der Niederlande unterhalb des Meeresspiegels befindet. Sollte der Meeresspiegel weiter steigen könnten Personal- und Finanzressourcen verstärkt in den Hochwasserschutz fließen und von der Verkehrsinfrastruktur abgezogen werden.

Die EU-Politik könnte ebenfalls ein geringes Risiko für den Planungs- und Genehmigungsprozess der Niederlande im Bereich der Verkehrsinfrastruktur darstellen. Alle Vorgaben zum Thema Umweltschutz sind von der EU assoziiert worden. Dazu zählen die Strategische Umweltprüfung mit dem Umweltbericht und die EG-Wasserschutzrahmenrichtlinie. Weitere Verschärfungen in diesem Bereich erfordern know-how, zusätzliches Personal sowie einen erhöhten Bedarf an finanziellen Mitteln.

Alle hier aufgeführten Risiken beeinträchtigen den Planungs- und Genehmigungsprozess nur im worst-case Fall. Das System ist ansonsten stabil.

Externe Risiken

- Fokussierung RWS auf Vergabe- und Begleitungstätigkeiten
- Klimawandel
- EU-Politik

Tabelle 3: Externe Risiken Niederlande; Quelle: Eigene Darstellung

5.2.4 Chancen Niederlande

Eine Chance des niederländischen Systems liegt in der Flexibilität schnell auf neue Anforderungen, wie z.B. eine veränderte Transportnachfrage oder konjunkturelle Schwankungen reagieren zu können. Aufgrund der hohen Kompetenz die RWS im Bereich der externen Vergabe und bei der Realisierung von PPP-Projekten besitzt, können zusätzliche Finanzmittel schneller angezapft und verbaut werden. Gleichzeitig können Leistungen bedarfsgerecht am Markt eingekauft werden. Unterstützt wird diese Flexibilität durch eine sehr dynamische Planungskultur, die es ermöglicht, Projekte zügig neu zu bewerten und ggf. umzusteuern. (s. Tabelle 4)

Externe Chancen

- Flexibilität

Tabelle 4: Externe Chancen Niederlande; Quelle: Eigene Darstellung

5.3 Österreich

Die Risiken und Chancen sind in Österreich vergleichbar mit den Niederlanden. Dies ergibt sich aus der ähnlich gelagerten wirtschaftlichen Situation und der Stabilität des Planungs- und Genehmigungsprozesses.

5.3.1 Stärken Österreich

Die hohe Bedeutung der staatlichen Infrastrukturgesellschaften ist eine Stärke in Österreich (s. Tabelle 5). Die beiden Infrastrukturgesellschaften ÖBB und ASFINAG erstellen für ihre Verkehrsbereiche die Netzausbaupläne, in denen der prognostizierte Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen aufgeführt ist. Neben dem Bedarf werden in diesen Netzausbauplänen auch konkrete Projektvorhaben aufgelistet. Für die Erstellung der Netzausbaupläne orientieren sich die Infrastrukturgesellschaften an das Rahmenkonzept der Verkehrsplanung und den Verkehrsprognosen für den aktuellen Gesamtverkehrsplan. Des Weiteren sind sie berechtigt die Strategische Prüfung Verkehr (SV-P) durchzuführen. Diese ist bei hochrangigen Verkehrsprojekten vorgeschrieben. Zudem beteiligen sich beide an der Finanzierung der bewilligten Projekte. Das Vorhandensein zweier starker Infrastrukturgesellschaften erleichtert den Planungs- und Genehmigungsprozess in Österreich ungemein. Viele Arbeiten und Kompetenzen, die durch das Ministerium (BMVIT) nicht getätigt oder vertreten werden, sind in diesen beiden staatlichen Infrastrukturgesellschaften gebündelt. In enger Kooperation mit dem Ministerium können so bedeutsame Projekte realisiert werden.

Neben dieser Zusammenarbeit zwischen dem BMVIT und den Infrastrukturgesellschaften ÖBB und ASFINAG besteht eine weitere enge Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern. Diese enge Zusammenarbeit ist dabei von informeller Natur. Durch diesen informellen Charakter können viele Entscheidungen beschleunigt werden.

nigt werden, ohne dass es zu langatmigen Verzögerungen kommt. Diese Stärke ist ein Kennzeichen des österreichischen Planungs- und Genehmigungsprozesses. Der Genehmigungsprozess kann dadurch pragmatisch und effizient gestaltet werden. Ein intensiver Austausch zwischen den unterschiedlichen Ebenen hätte nicht nur für die Verkehrsinfrastruktur erhebliche Vorteile.

Eine weitere Stärke sind die Sechsjahrespläne. Diese werden jährlich aktualisiert und in enger Zusammenarbeit zwischen dem BMF und dem BMVIT erstellt. In den Sechsjahresplänen werden alle Projekte aufgenommen, die die SV-P erfolgreich durchlaufen haben. Ebenfalls sind sie auch als Investitionsrahmenprogramme bekannt, da sie die Möglichkeit bieten, Prioritäten bei den Projekten zu setzen. Sie werden offiziell durch einen Ministerbeschluss bestätigt und bieten Konstanz und Planungssicherheit bei langfristigen Projekten. Sie sind vergleichbar mit dem MIRT-Projektbuch in den Niederlanden.

Neben der guten interbehördlichen Zusammenarbeit besteht eine enge Abstimmung zwischen den Umweltschutzorganisationen und Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Durch diese Abstimmung wird eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erreicht. Dies ist für die Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten äußerst wichtig. Durch die enge Abstimmung wird der Anschein erweckt, dass Projekte nicht nur behördenintern und von oben herab durchgesetzt werden, sondern die Öffentlichkeit partizipieren kann. Dies stellt eine weitere Stärke dar.

Damit sich die negativen Effekte der Verkehrsinfrastruktur, wie Schafstoffbelastungen und Bodeninanspruchnahme, so gering wie möglich halten, versuchen die österreichischen Behörden durch gezielte Förderungen aber auch durch Verbote und Gebote sowie durch steuerliche Maßnahmen Anreize für eine Minderung dieser Effekte zu erreichen. Bei Förderungen und den steuerlichen Maßnahmen wird auf die freiwillige Umweltverträglichkeit gesetzt, während bei den Geboten und Verboten Strafge-lder oder Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese Klarheit zur Bewältigung negativer Effekte trägt zu Erreichung der Verminderung von eben diesen bei und ist somit eine weitere Stärke.

Das die SP-V nur bei hochrangigen Verkehrsprojekten angewandt wird ist eine weitere Stärke. Somit können kleine, unbedeutende Projekte ohne großen Aufwand geplant und umgesetzt werden. Bei den großen, hochrangigen Projekten ist eine intensive Betrachtung und Untersuchung aller potentiellen Auswirkungen sinnvoll und notwendig. Bei erfolgreicher SP-V können Projekte umgesetzt werden. Diese Unterscheidung zwischen verschiedenen Projekten gewährleistet einen reibungslosen Ablauf des Planungs- und Genehmigungsprozesses.

Eine weitere Stärke ist die automatische Anpassung der lokalen Raumordnungspläne an die Beschlüsse über Verkehrsinfrastrukturprojekte. Dadurch, dass sie sich den Beschlüssen der Verkehrspolitik anpassen, kann der Planungsprozess zeitlich reduziert werden. Ohne diese Regelung müssten im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen alle betroffenen kommunalen Raumordnungspläne untersucht und die

Verkehrsprojekte dementsprechend angepasst werden. Dies könnte auch dazu führen, dass potentielle Änderungen bei der nächsten Kommune wieder zu Widersprüchen führen. Die automatische Anpassung der lokalen Raumordnungspläne führt somit zu einer reibungsloseren Planung und Durchführung von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

In der gleichen Phase kann als eine weitere Stärke die Reservierung von potentiellen Trassen gezählt werden. Dies bedeutet einen Vorrang von fünf Jahren gegenüber späteren Projekten. Dadurch besteht kein hoher Zeitdruck. Planungen können systematisch durchgeführt werden. Fehler, aufgrund von hektischen und zeitlich eng begrenzten Projektplanungen, können so verhindert werden.

In Österreich werden für jeden einzelnen Verkehrsträger eigenständige strategische Ziele formuliert. Diese geben einen Überblick über die künftige Entwicklung für die Bereiche Straße, Schiene und Wasser. So können die Funktionen der einzelnen Verkehrsträger in der österreichischen Verkehrspolitik klar nachvollzogen werden.

Interne Stärken

- Infrastrukturgesellschaften ÖBB und ASFINAG
- Informelle Zusammenarbeit Bund & Länder
- Sechsjahrespläne
- Enge Abstimmung Umweltschutzorganisationen & NGO
- Förderung, Verbote, Gebote, steuerliche Maßnahmen gegen negative Effekte
- SP-V nur bei hochrangigen Projekten
- Strategische Ziele für jeden einzelnen Verkehrsträger

Tabelle 5: Interne Stärken Österreich; Quelle: Eigene Darstellung

5.3.2 Schwächen Österreich

Der Gesamtverkehrsplan in Österreich führt zwar alle Projekte und Vorhaben der österreichischen Verkehrspolitik auf, allerdings gibt es für ihn keine fest definierten Vorgaben in Bezug auf den Planinhalt oder dessen Erscheinungszeitraum. Die im Plan aufgeführten Projekte sind unverbindlich und dienen als politische Orientierung. Der aktuelle Gesamtverkehrsplan enthält lediglich Aussagen über die potentielle Entwicklung aller Verkehrsträger in Österreich und inwieweit sie sich entwickeln und verknüpfen sollen. Der Name Gesamtverkehrsplan sollte allerdings durchaus verbindliche, zumindest konkrete Aussagen über die verkehrliche Entwicklung des Landes treffen. Zudem sollte er in einem bestimmten Zeitraum überarbeitet und geprüft wer-

den, um den aktuellen wirtschaftlichen wie auch gesellschaftlichen Entwicklungen des Landes Rechnung zu tragen. Dadurch können noch nicht realisierte Projekte entweder neu priorisiert und überarbeitet werden oder es können Projekte aufgegeben werden, für die kein Bedarf besteht. Mittel und Kapazitäten können so für neue Projekte frei gegeben werden. (s. Tabelle 6)

Eine weitere Schwäche stellen die Leitlinien der Infrastrukturpolitik dar. Sie sind Bestandteil der jeweiligen Regierungsprogramme. Allerdings besteht die Gefahr, dass sie bei wechselnden Regierungen nicht von der folgenden Regierung weitergetragen werden, sondern durch neue ersetzt werden. Leitlinien der Infrastrukturpolitik sollten unabhängig vom Regierungsprogramm beschlossen und festgelegt werden, um eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Eine weitere Schwäche wurde aber bereits auch als Stärke aufgeführt. Die Formulierung von strategischen Zielen für jeden einzelnen Verkehrsträger ist für die jeweiligen Verkehrsträger sinnvoll. Allerdings müssten sie im Sinne einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Verkehrspolitik in einem Gesamtplan mit Gesamtzielen zusammengefasst und aufgeführt werden. So könnten Verbindungen aufgezeigt und Potentiale erkannt werden. Außerdem könnten die finanziellen Mittel strukturierter und effizienter eingesetzt werden.

Interne Schwächen

- Gesamtverkehrsplan ohne definierte Vorgaben
- Grobe Leitlinien der Infrastrukturpolitik in Regierungsprogrammen
- Formulierung strategischer Ziele für die einzelnen Verkehrsträger

Tabelle 6: Interne Schwächen Österreich; Quelle: Eigene Darstellung

5.3.3 Risiken Österreich

Ähnlich wie in den Niederlanden sind die Risiken für den Planungs- und Genehmigungsprozess in Österreich schwer festzulegen, da externe Effekte bei Planungsprozessen selten eine Veränderung bewirken (s. Tabelle 7). Allerdings können sie die Rahmenbedingungen soweit verändern, dass sich der Planungsprozess an diese anpassen muss. Ein Beispiel hierfür sind weitere mögliche Verschärfungen der Umweltauflagen, z.B. durch EU-Recht.

Die Entwicklung der Donau als Transportkorridor und Wirtschaftsraum ist abhängig von den Bemühungen aller Donauanrainerstaaten die Durchgängigkeit und die Transportkapazität des Schiffsverkehrs zu verbessern. Unterschiedliche Interessenslagen und Umsetzungsgeschwindigkeiten in den Donauanrainerstaaten können die-

se Entwicklung ausgebremst werden. Dies stellt ein Risiko für die österreichischen Entwicklungsziele dar, dass die österreichische Verkehrspolitik nur mittelbar beeinflussen kann.

Externe Risiken

- EU-Politik/Fördermittel
- Unterschiedliche Interessen der Donauanrainerstaaten

Tabelle 7: Externe Risiken Österreich; Quelle: Eigene Darstellung

5.3.4 Chancen Österreich

Eine Chance für eine stärkere Entwicklung der Donau als Transportkorridor und Wirtschaftsraum stellt die TEN-T-Strategie der Europäischen Union dar (s. Tabelle 8). Im Rahmen der TEN-T-Strategie werden Fördermittel bereitgestellt, die von Österreich und den anderen Donauanrainerstaaten genutzt werden können. So werden Anreize für eine kohärente Entwicklung der Infrastruktur gesetzt. Über die Integration der Donau in das TEN-T-Kernnetz stehen neben EU-Finanzmitteln auch formelle und informelle Strukturen zur Verfügung die einen Austausch zwischen den Donaustaaten und deren Kooperation fördern.

Externe Chancen

- TEN-T

Tabelle 8: Externe Chancen Österreich; Quelle: Eigene Darstellung

5.4 Deutschland

Für Deutschland stehen die Stärken auch Schwächen gegenüber. Die Stärken sollten ausgebaut und erhalten werden und die Schwächen durch Anreize, auch aus den Niederlanden und Österreich abgebaut werden.

5.4.1 Stärken Deutschland

Eine Stärke des deutschen Planungs- und Genehmigungsprozesses ist das Planfeststellungsverfahren. Dieses Verfahren ermöglicht die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen, notfalls auch gegen kommunales Recht. Das Planfeststellungsverfahren setzt sich als Rechtsordnung der Fachplanung gegen kommunales Baurecht und gegen kommunale Bauleitpläne durch. Dies ist auch notwendig, da Verkehrsinfrastrukturprojekte vor Gemeindegrenzen nicht haltmachen dürfen sondern aufgrund ihrer oft linienförmigen Struktur regional bedeutsam sind. Das Planfeststellungsverfahren regelt alle Erfordernisse und Pflichten, die ein Vorhabenträger bei Verkehrsinfrastrukturprojekten gegenüber den Betroffenen und allen Beteiligten besitzt. Dies ist detailliert im Verwaltungsverfahrensgesetz in §§ 72 – 78 festgeschrieben. Für alle Verkehrsinfrastrukturprojekte ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Dabei ist es unerheblich ob es sich um Aus- und Neubaumaßnahmen oder Ersatzmaßnahmen handelt. Auch die Größe der Vorhaben entscheidet nicht über die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Das Planfeststellungsverfahren ist in der Durchführung aufwendig und komplex. Allerdings bietet es Rechtssicherheit bei Beschluss und ist sowohl für die Behörden als auch für Privatleute bindend und rechtsgültig. Sobald ein Planfeststellungsverfahren rechtskräftig ist, bietet es dem Vorhabenträger Planungssicherheit bei der Durchführung seines Vorhabens. Auf dem Weg zur Rechtsgültigkeit sind alle das Projekt betreffenden Belange diskutiert und abgewogen worden. Alle Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind eingeflossen und die Umweltverträglichkeit bzw. die Ausgleichsmaßnahmen bestätigt worden. Es besteht dann auch keine Klagemöglichkeit mehr. Das Planfeststellungsverfahren ist in Deutschland das Instrument des Planungs- und Genehmigungsprozesses. (s. Tabelle 9)

Eine weitere Stärke des deutschen Planungs- und Genehmigungsprozesses ist der Bundesverkehrswegeplan. Der BVWP führt für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße konkrete Projekte auf, die in einem Zeitraum von ca. 15 Jahren realisiert oder mit denen zumindest mit der Realisierung begonnen werden sollen. Im Rahmen der Aufstellung des BVWPs werden die vorgeschlagenen Projekte intensiven Untersuchungen und Prüfungen unterzogen. Mit der Aufnahme in den BVWP erhalten Verkehrsprojekte eine starke politische Legitimation. Ein Grund hierfür ist das bottom-up Prinzip bei der Aufstellung des BVWP, an dem der Bund, die Länder und Fachverbände mitwirken, wodurch sichergestellt ist, dass der Plan von einer breiten Basis getragen wird. Durch die mit dem BVWP 2030 eingeführte Priorisierungsstrategie erhalten notwendige Sanierungsmaßnahmen und volkswirtschaftlich bedeutsame Projekte höchste Dringlichkeit. Die fünfjährige Überprüfung der Bedarfspläne ermöglicht flexibles Reagieren auf geänderte Rahmenbedingungen.

Eine weitere Stärke des BVWP ist seine Fokussierung auf Knotenpunkte und multimodale Schnittstellen.

Interne Stärken

- Planfeststellungsverfahren
- Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- Kombinierte Betrachtung der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße
- Bottom-up-Prinzip

Tabelle 9: Interne Stärken Deutschland; Quelle: Eigene Darstellung

5.4.2 Schwächen Deutschland

Eine der größten Schwächen des deutschen Planungs- und Genehmigungsprozesses von Verkehrsinfrastrukturprojekten stellt der Bereich der Finanzierung dar. Die deutsche Verkehrsinfrastruktur ist seit Jahren chronisch unterfinanziert. Als Folge dieser Unterfinanzierung ist ein erheblicher Sanierungsstau entstanden, dessen Abarbeitung Kapazitäten für notwendige Aus- und Neubaumaßnahmen belegt und damit blockiert. Deutschland ist aktuell dadurch nicht in der Lage auf die prognostizierten Zuwächse der Verkehrsmenge durch Netzerweiterungen zu reagieren. (s. Tabelle 10)

Anders als in Österreich oder den Niederlanden werden Finanzmittel des Bundes nicht mittel- bis langfristig an Projekte gebunden sondern müssen jährlich neu gewährt werden. Mit dem Haushalt 2014 wurde erstmals eine erweiterte Überjährigkeit eingeführt, sodass nicht genutzte Investitionsmittel nun auch im Folgejahr ohne Kürzungen bereitstehen. Dies ermöglicht zwar eine zwischenjährliche Finanzmittelschiebung, stellt aber nicht sicher, dass mehrjährige Maßnahmen und Projekte über ihre gesamte Laufzeit hinweg eine gesicherte Finanzierung besitzen.

Eine weitere Schwäche ist die fehlende politische Legitimation von großen Einzelvorhaben. So haben die Bundes- und Länderparlamente im deutschen Planungs- und Genehmigungsprozess eine geringe Bedeutung bei der Beschlussfassung und der politischen Legitimation von Projekten. Der Bundesrat und der Deutsche Bundestag beschließen lediglich auf Basis des BVWPs die Bedarfspläne. Das Raumordnungs- und das Planfeststellungsverfahren, die über die Umsetzung von Projekten entscheiden, werden von Fachbehörden des Bundes durchgeführt. Dadurch das Landes- oder Bundesbehörden als genehmigende Stellen auftreten findet keine kommunikative Verknüpfung zwischen den verkehrspolitischen Zielen der Regierung und den konkreten Projekten statt. Hierdurch entsteht der Eindruck, dass es sich bei der jeweiligen Maßnahme um ein reines „Behördenprojekt“ handelt und nicht um ein politisch gewolltes gesamtgesellschaftliches Vorhaben. Eine fehlende politische Legitimation kann ebenfalls zu einer erhöhten Klageanfälligkeit führen, da die behördlichen Entscheidungen als Verwaltungsakte auf technisch-formaler Grundlage juris-

tisch bekämpft werden können. Diese juristischen Auseinandersetzungen zwischen den Behörden und Betroffenen können Projekte zeitlich aufhalten.

Daher ist es nicht verwunderlich, dass Genehmigungsverfahren in Deutschland durch eine hohe Klageanfälligkeit gekennzeichnet sind. Bis ein Projekt realisiert wird, durchläuft es zweimal die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Am Anfang im Raumordnungsverfahren und darauf folgend im Planfeststellungsverfahren. Die UVP im Planfeststellungsverfahren übernimmt die Rolle einer vertiefenden UVP. Im Rahmen dieser vertiefenden UVP kann sich auf erhebliche oder aber auch zusätzliche Umweltauswirkungen beschränkt werden. Es müssen nicht mehr alle Umweltauswirkungen, die vom Projekt ausgehen, untersucht werden. Das Raumordnungsverfahren stellt ein Prüf- und Abstimmungsverfahren dar, das keine unmittelbare Rechtswirkung entfaltet und wogegen keine Klagemöglichkeit besteht. Im darauffolgenden Planfeststellungsverfahren, das mit einem Verwaltungsakt abgeschlossen wird, besteht die Möglichkeit, juristisch dagegen vorzugehen und Fehler im Verwaltungsverfahren geltend zu machen. Bevor das Projekt planfestgestellt ist, sind im deutschen Genehmigungsprozess keine weiteren Genehmigungsschritte vorgesehen. Daher können Klagen gegen die UVP, abgeleitet aus dem Raumordnungsverfahren, den Prozessablauf um Jahre verzögern. Klagen nach dem Planfeststellungsverfahren können sogar Projekte verhindern, die bereits alle Planungsinstanzen durchlaufen und einen erheblichen Anteil an Kosten verursacht haben. Es kann erreicht werden, dass das komplette Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren wiederholt werden müssen. Zudem führen immer aufwendigere Umweltuntersuchungen, aufgrund von immer weiteren potentiellen Umweltauswirkungen dazu, dass juristisch nicht anfechtbare Verwaltungsverfahren bei Großprojekten kaum zu gewährleisten sind. Die bestehende Situation aus doppelten UVPs und einer hohen Klageanfälligkeit von erfolgten Planfeststellungsverfahren und die häufige Anwendung der Klagemöglichkeit führen zu erheblichen Verzögerungen und unstabilen Verhältnissen im deutschen Planungs- und Genehmigungsprozess.

Der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit kommt bei Verkehrsinfrastrukturprojekten eine wichtige Bedeutung zu. Im deutschen Planungs- und Genehmigungsverfahren ist eine umfassende Bürgerbeteiligung erst im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gegeben, wo die Projekte bereits im BVWP und dem Ausbaugesetz festgeschrieben sind. Im Raumordnungsverfahren ist eine schriftliche Stellungnahme von Betroffenen rechtlich vorgesehen. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit sind dabei nur optional und von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich. Frühzeitige Beteiligung, schon bei der Aufstellung der Projekte, lag bisher im Ermessen der zuständigen Behörden und Verbände. Rechtlich vorgesehen war sie nicht. Mit dem seit Juni 2013 geltenden Planvereinheitlichungsgesetz (PIVereinHG) wurde eine Stärkung der Bürgerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben. Durch diese Regelung ist der Vorhabenträger durch die zuständige Behörde aufgefordert, die Öffentlichkeit möglichst früh zu beteiligen. Allerdings ist sie dazu nicht rechtlich gezwungen. Zudem ist die erste persönliche Interaktion zwischen Betroffenen und Vorhabenträger im Erörterungstermin bei der Aufstellung des Planfeststel-

lungsverfahrens vorgesehen. An diesem Punkt des Genehmigungsverfahrens sind aber bereits die konkreten Trassenverläufe parzellenscharf festgelegt. Eine Änderung der Trassenverläufe in diesem Stadium wäre mit erheblichen Mehrkosten und erhöhtem Zeitaufwand verbunden. Im bisherigen Planungs- und Genehmigungsprozess ist die Beteiligung der Öffentlichkeit erst spät und nur aufgrund des Raumordnungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen, dann wenn der Großteil der Planungen bereits abgeschlossen ist. Diese Verfahrensweise endet immer öfters in Unzufriedenheit, Protesten und Klagen gegen Infrastrukturprojekte. Eine verbesserte Öffentlichkeitsbeteiligung in einem frühen Stadium kann zu einer erhöhten Akzeptanz des Vorhabens führen.

Das bottom-up-Prinzip, was einerseits eine Stärke darstellt, ist andererseits auch eine Schwäche. Dadurch, dass Projekte auf regionaler Ebene formuliert werden, bekommen sie eine hohe Gewichtung bei der Infrastrukturplanung. Es findet bereits auf dieser Ebene eine Voruntersuchung der Bedarfe statt. Dies resultiert darin, dass Regionen und die Bundesländer Projekte benennen, die aus ihrer Sicht sinnvoll und notwendig sind aber aus gesamtstaatlicher Sicht durchaus umstritten sind. So werden Projekte in den BVWP eingebracht, die dazu dienen, kurzfristige regionale Wirtschaftsimpulse zu setzen, aber den tatsächlichen Bedarf nicht widerspiegeln. Zum anderen werden wichtige Transitprojekte selten aufgenommen, da Regionen und Länder lediglich Projekte aufführen, die zur Schließung von ihren internen Netzen führen, allerdings selten den europäischen Blickwinkel berücksichtigen.

Der Bund ist darauf angewiesen, dass Regionen und Länder Projekte entwickeln und nennen, die in den BVWP aufgenommen werden können. Auch müssen Projekte von europäischer Bedeutung aufgenommen werden, da Deutschland, als Land in der Mitte von Europa, ein wichtiges Transitland darstellt.

Eine letzte Schwäche ist die Aufstellung bzw. die Koordination der beteiligten Behörden. Die Infrastrukturplanung ist in Deutschland eine Aufgabe von Bund und Ländern. Während die Bundesebene für die Erstellung des BVWP und der Ausbaugesetze zuständig ist, übernehmen die Fachbehörden auf Landesebene die Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. Allerdings ist für das Genehmigungsverfahren nicht eine einzelne Behörde zuständig, sondern in einzelnen Bundesländern führen mehrere untergeordnete Behörden Genehmigungsverfahren durch. Diese Dezentralität führt dazu, dass keine Kompetenz an einem zentralen Ort aufgebaut werden kann, was gerade für aufwendige Großprojekte notwendig ist. Die einzelnen Behörden können daraufhin schnell an ihre Grenzen stoßen. Entweder aufgrund ihrer Kompetenz oder aber aufgrund der fehlenden personellen Ressourcen. Großprojekte fordern neben einem erheblichen finanziellen Anteil auch einen hohen Anteil an kompetentem Fachpersonal. Kleine Behörden, die neben der Durchführung von Großprojekten auch ihr Alltagsgeschäft bewältigen müssen, stoßen somit häufig an ihre Grenzen. Dieses kann wiederum zu Verzögerungen und höheren Kosten bei den Großprojekten führen. Dies betrifft nicht nur das Thema der Genehmigung von Projekten, sondern auch das Thema einer aufwendigen Bürgerbeteiligung. Projekte, die

über Ländergrenzen hinausgehen und dabei unterschiedliche Handhabungen von Genehmigungsverfahren und unterschiedliche Bearbeitungsgeschwindigkeiten aufweisen, führen in der Regel zu Verzögerungen und einem erheblichen Mehraufwand.

Interne Schwächen

- Finanzierung
- Politische Legitimation
- Klageanfälligkeit
- Bürgerbeteiligung
- Festlegung von Prioritäten
- Aufstellung und Koordination von Behörden

Tabelle 10: Interne Schwächen Deutschland Quelle: Eigene Darstellung

5.4.3 Risiken Deutschland

Der Planungs- und Genehmigungsprozess in Deutschland unterliegt den gleichen Risiken wie in den Niederlanden und in Österreich (s. Tabelle 11) hinsichtlich neuer umweltpolitischer Vorgaben z.B. durch die EU. Die bereits jetzt schon komplexen Umweltuntersuchungen können durch weitere Vorgaben seitens der EU zu weiteren Komplikationen führen. Bereits jetzt unterliegt der Planungs- und Genehmigungsprozess einer hohen Klageanfälligkeit aufgrund von ungenügenden Umweltuntersuchungen seitens der Behörden. Sollten die bestehenden komplexen Umwelanforderungen weiter bestehen bleiben, könnten viele Behörden in Deutschland an ihre Grenzen stoßen. Großprojekte werden immer schwieriger zu realisieren sein, der Aufwand erhöht sich, die Kosten steigen und ebenso die Klageanfälligkeit.

Ein erhebliches Risiko besteht im Mangel an Planungspersonal innerhalb der WSV. Projekte und finanzielle Mittel sind in ausreichendem Maße vorhanden. Die Binnenschifffahrt in Deutschland steht vor dem Problem, dass aufgrund der engen personellen Situation viele finanzielle Mittel nicht abgerufen werden können. Dadurch können Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur, die unbedingt notwendig sind, nicht getätigt werden.

Externe Risiken

- Umweltpolitik der Europäischen Union
- Fehlendes Planungspersonal innerhalb der WSV

Tabelle 12: Externe Risiken; Quelle: Eigene Darstellung

5.4.4 Chancen Deutschland

Die Wirtschaftspolitik der Europäischen Union bietet für Deutschland eine Chance aufgrund der wichtigen Rolle als Transitland innerhalb Europas (s. Tabelle 12). Durch die TEN-T besteht die Möglichkeit, finanzielle Mittel zu generieren, um Projekte unabhängig von der finanziellen Situation des Bundeshaushalts zu realisieren. Der Rhein, aber auch wichtige Autobahn- und Schienenverbindungen innerhalb Deutschlands sind für die europäische Wirtschaft unverzichtbar. Daher muss Deutschland dafür Sorge tragen, dass sich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in einem leistungsfähigen und funktionsfähigen Zustand auf Dauer befindet. Verzögerungen im Güterverkehr können weitreichende Folgen haben. Ebenso wie in den Niederlanden und in Österreich führen durch Deutschland wichtige Transportnetze. Durch das Bereitstellen von finanziellen Mitteln sorgt die Europäische Union für die Grundlagen, damit diese Transportnetze auch in Zukunft leistungsstark und ohne Komplikationen nutzbar sind.

Der hohe Anteil der Exporte an der wirtschaftlichen Situation in Deutschland bietet eine weitere Chance. Damit diese weiterhin auf diesem hohen Niveau getätigt werden können, müssen die wirtschaftlichen Einnahmen aus eben diesen Geschäften für die Instandhaltung und Verbesserung der bestehen Verkehrsinfrastruktur genutzt werden. Die deutsche Industrie und die Wirtschaft allgemein sind auf komplikationsfreie Transportnetze angewiesen, um ihre Rollen in der Weltwirtschaft festigen zu können. Die aktuelle gute wirtschaftliche und finanzielle Situation in Deutschland muss genutzt werden, um den vorhandenen Investitionsstau abzubauen und wichtige Vorhaben zu realisieren.

Externe Chance

- TEN-T der EU
- Wirtschaftssituation Deutschland

Tabelle 12: Externe Chancen; Quelle: Eigene Darstellung

6 Zwischenfazit: Gegenüberstellung

In diesem sechsten Kapitel werden alle wichtigen Aussagen aus dem dritten bis fünften Kapitel in einer Tabelle (s. Tab. 14) unter den Hauptthemen: Finanzierung, Öffentlichkeitsbeteiligung, Rolle des Ministeriums, Hauptpläne und Hauptinstrumente für die Länder Niederlande, Österreich und Deutschland gegenübergestellt.

	Niederlande	Österreich	Deutschland
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Staatshaushalt ▪ EU-Fonds ▪ Starker Fokus auf PPP-Modelle ▪ Systematische Prüfung der Vorhaben auf PPP-Tauglichkeit ▪ Schaffung von PPP-Kompetenzen in den zuständigen Behörden ▪ Mittel- bis langfristige Finanzplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU-Fonds ▪ Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB ▪ ASFINAG zieht Einnahmen durch die Maut ein ▪ Zwischen ÖBB und Staat bestehen langfristige Zuschussvereinbarungen ▪ Mittel- bis langfristige Finanzplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundeshaushalt ▪ EU-Fonds ▪ Jährliche Überprüfung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus dem Haushalt ▪ Kurzfristige Finanzplanung
Öffentlichkeitsbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Untersuchungsphase vor der Definition des Trassenverlaufs. ▪ Fortlaufende, rechtlich zugesicherte Beteiligungsmöglichkeiten während des gesamten Verfahrens. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlichkeit wird früh in den Planungsprozess einbezogen ▪ Bündelung von Bürgeranliegen beim Bundesanwalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erste tatsächliche Beteiligung beim Erörterungstermin im ROV ▪ Rechtlich festgeschriebene Beteiligung im Planfeststellungsverfahren ▪ Versuch eine frühzeitigen Beteiligung bei der Aufstellung des BVWP 2030
Rolle des Verkehrsministeriums	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Genehmigung von Projekten ▪ Entscheidende Genehmigungsinstanz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsministerium agiert als Genehmigungsbehörde ▪ Unterstützung von Vorhabenträger bei Genehmigungsverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellung des BVWP und der Bedarfspläne
Hauptpläne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strukturleitbild für Infrastruktur und Raumordnung ▪ MIRT-Projektbuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtverkehrsplan ▪ Netzausbaupläne ▪ Sechsjahrespläne 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BVWP ▪ Bedarfspläne mit Ausbaugesetze
Hauptinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SUP ▪ Filter 1 und 2 ▪ PPC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SP-V ▪ UVE ▪ UVP-Gutachten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ROV ▪ Planfeststellungsverfahren ▪ UVP ▪ SUP
Wichtige Prozessschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SUP bezieht sich auf einzelne Projekte, nicht auf ein Maßnahmenpaket. ▪ SUP als Zwischenschritt zur Findung der optimalen Lösungsstrategie. ▪ Alle wichtigen Prozessentscheidungen werden vom zuständigen Minister beschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Abschluss der SUP werden Einzelprojekte vom Kabinett oder Parlament verabschiedet. ▪ Automatische Anpassung lokaler Raumordnungspläne. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellung des BVWP auf Basis der Bedarfsprognosen. ▪ Doppelte UVP ▪ Durchführung von ROV und Planfeststellungsverfahren für jedes einzelne Projekt.

Tabelle 14: Gegenüberstellung der drei Länder, Quelle: Eigene Darstellung

7 Handlungsempfehlungen für Deutschland

Im Rahmen der Analyse und der Gegenüberstellung sind einige Handlungsfelder für eine Verbesserung des deutschen Planungs- und Genehmigungsprozesse identifiziert worden. In diesem Kapitel werden einzelne Kategorien aus dem vorherigen Kapitel betrachtet. Zudem soll dargestellt werden, welche Faktoren aus den Ländern Niederlande und Österreich übernommen werden können und welche Faktoren in Deutschland bereits elementare Bestandteile des Planungs- und Genehmigungsprozesses darstellen und beibehalten sollten.

7.1 Finanzierung

Im Bereich der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten besitzt das deutsche System Potentiale, die es zu nutzen gilt. Abbildung 23 zeigt die unterschiedlichen Modelle zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Die Niederlande (linke Spalte) setzen auf einen breiten Mix aus potentiellen Finanzmitteln. Neben dem Bedarf an Mitteln aus dem Staatshaushalt und der Nutzung von EU-Fonds setzen die Niederlande vermehrt stärker auf die Beteiligung von Dritten an Verkehrsinfrastrukturinvestments. Die Beteiligung von Dritten bietet nicht nur die Möglichkeit von zusätzlichen finanziellen Mitteln, sondern sie trägt auch zu einer Beschleunigung von langwierigen Planungsprozessen bei. Verzögerungen, die eine Steigerung der Kosten bewirken, werden so minimiert. Dies geschieht aufgrund der vorher getroffenen und vertraglich festgehaltenen Vereinbarungen.

Diese Kombination von staatlichen Behörden und potentiellen Dritten ist erklärter politischer Wille in den Niederlande. Durch die Schaffung von Experten bei der RWS, die auf die Zusammenarbeit mit Dritten sowie den Finanzierungsmodellen von PPP-Modellen spezialisiert sind, wird ein klares Ziel zur Entlastung des Staates und zur Stärkung von PPP verfolgt. Denn potentielle Investoren werden sich nur dann finanziell einbringen, wenn die Rahmenbedingungen des Investments vorher klar definiert und abgesteckt sind. Des Weiteren müssen mögliche Risiken von vornerein diskutiert und behandelt werden. Der Umgang mit Risiken muss vertraglich festgehalten werden, damit bei Eintritt keine Abkehr von denen im Voraus getroffenen Vereinbarungen möglich ist.

Für Deutschland kann das Konzept der Beteiligung von privaten Dritten bei der Finanzierung und Durchführung von Verkehrsinfrastrukturprojekten übernommen werden. Dadurch, dass im Voraus die Rahmenbedingungen vertraglich festgelegt werden, entsteht eine Planungssicherheit sowohl bezüglich des Ablaufs des Projekts und der Finanzierung. Somit ist eine mittel- bis langfristige Finanzplanung möglich, die sich nicht an die jährliche Situation im Bundshaushalt orientieren muss. Zudem führt eine finanzielle Beteiligung von Dritten zu einer erheblichen Entlastung des Bundshaushaltes. Dadurch werden finanzielle Mittel für andere Projekte frei, was eine höhere Anzahl von realisierten Projekten im Planungszeitraum des BVWP bewirken könnte.

Österreich (mittlere Spalte Abb. 23) praktiziert neben den Niederlanden ebenfalls einen Mix an Finanzierungsmöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte. Die beiden Infrastrukturgesellschaften ASFINAG (für Straßen) und ÖBB (für die Schienen) treten als Finanzgeber auf. Die ÖBB verfügt über eine langfristige Vereinbarung mit dem Bund über Zuschüsse für Maßnahmen im Schienennetz und die ASFINAG generiert Einnahmen über die Maut. Dadurch sind die jährlich bereitzustellenden finanziellen Mittel weitgehend unabhängig vom Bundeshaushalt und seinen Schwankungen. Mittel- bis langfristige Finanzplanungen sind dadurch möglich und bieten für Vorhabenträger eine stabile Planungssicherheit. Dieses Modell mit Planungssicherheit ist ebenfalls attraktiv für private Investoren, die durch innovative Finanzmodelle an der Umsetzung beteiligt werden können. Eine weitere Stärke des österreichischen Systems sind die Sechsjahrespläne. Sie sind an die tatsächlichen fachlich ermittelten Verkehrsbedarfe und nicht an kurzweilige politische Ziele angepasst, wodurch eine stabile Planung mit einem kalkulierbaren finanziellen Bedarf möglich ist.

Für Deutschland könnte daraus abgeleitet werden, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über zweckgebundene Einnahmen wie verkehrsbezogene Abgaben erfolgen kann. Diese Einnahmen könnten in einen Fonds zusammengeführt und für Verkehrsinfrastrukturinvestments herangezogen werden. Somit kann der Haushalt entlastet und den Projekten eine Sicherheit über einen langfristigen Zeitraum gegeben werden.

Für das deutsche Planungs- und Genehmigungssystem besteht eine Vielzahl an Möglichkeiten, um durch eine verbesserte finanzielle Situation Projekte schneller, günstiger und risikoärmer zu planen und zu realisieren. Die Abkopplung vom Bundeshaushalt und das Öffnen gegenüber PPP-Modellen bieten für die Zukunft große Potentiale.

<p>Finanzierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Staatshaushalt ▪ EU-Fonds ▪ Starker Fokus auf PPP-Modelle ▪ Systematische Prüfung der Vorhaben auf PPP-Tauglichkeit ▪ Schaffung von PPP-Kompetenzen in den zuständigen Behörden ▪ Mittel- bis langfristige Finanzplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU-Fonds ▪ Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB ▪ ASFINAG zieht Einnahmen durch die Maut ein ▪ Zwischen ÖBB und Staat bestehen langfristige Zuschussvereinbarungen ▪ Mittel- bis langfristige Finanzplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundeshaushalt ▪ EU-Fonds ▪ Jährliche Überprüfung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus dem Haushalt ▪ Kurzfristige Finanzplanung ▪
----------------------------	---	--	--

Abbildung 23: Finanzierung im Vergleich; Quelle: Eigene Darstellung

7.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung setzen die Niederlande auf eine umfassende und intensive Beteiligung der Bevölkerung (s. Abb. 24: linke Spalte). Bereits im Rahmen der Voruntersuchung erfolgt eine erste Bürgerbeteiligung. Zu diesem Zeitpunkt sind noch keine Trassenverläufe abschließend definiert. Dem Bürger wird somit die Möglichkeit eingeräumt und das Gefühl vermittelt, aktiv am Planungsprozess teilzunehmen und dass seine Meinung Gehör findet. Neben dieser frühzeitigen Beteiligung werden im gesamten Verlauf des Planungs- und Genehmigungsprozesses die Bürger beteiligt. Dies gewährleistet eine hohe Akzeptanz der Vorhaben sowie eine geringe Klagehäufigkeit. Besonders bei den zu erwartenden Umweltauswirkungen ist eine breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit notwendig, um Vorhaben realisieren zu können.

In Österreich wird die Öffentlichkeit ebenfalls frühzeitig in den Planungs- und Genehmigungsprozess eingebunden. Wie in den Niederlanden soll die Bevölkerung durch Partizipation für die Verkehrsinfrastrukturprojekte sensibilisiert und deren Bedeutung erläutert werden. Alle Einwände von Bürgern werden gebündelt an den Bundesanwalt weitergegeben, wo sie in die Planung und Genehmigung Eingang finden.

Für das deutsche Planungs- und Genehmigungssystem besteht ein intensiver Bedarf an einer früheren und ausgeweiteten Öffentlichkeitsbeteiligung. Eine Beteiligung, die erst im ROV stattfindet, wenn bereits die genauen Trassenverläufe feststehen, ist zu spät. Die Bürger fühlen sich dann übergangen, da sie bei solch wichtigen Entscheidungen scheinbar kein Mitspracherecht besitzen. Besonders bei Fragen über potentielle Umweltauswirkungen möchte die Öffentlichkeit informiert und gefragt werden. Die späte Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland führt zu einer hohen Anzahl an Klagen, die die Vorhaben deutlich verzögern und die Kosten in die Höhe treiben.

Bei der Aufstellung des BVWP 2030 wurde auf eine verbesserte Beteiligung der Öffentlichkeit gesetzt. Neben den Ländern konnten auch Verbände Projekte einbringen. Allerdings konnten die Bürger nicht mit den Ländern und Verbänden über die Projekte diskutieren. Sie wurden durch interne Prüfverfahren in den BVWP aufgenommen und treffen erst im Raumordnungsverfahren auf die Meinung der Bevölkerung. Hier müssten die Bürger schon im Vorfeld der Planungen mehr involviert werden. Schon bevor die Projekte in den BVWP aufgenommen werden, müssten sie veröffentlicht und zur Diskussion gestellt werden. So können bereits in der Anfangsphase Kritikpunkte und Einwände aufgenommen werden, die im weiteren Verlauf eine Erleichterung im Planungs- und Genehmigungsprozess darstellen. Die Bevölkerung Deutschlands will beteiligt werden. Durch ein Entgegenkommen seitens der Behörden könnte eine höhere Akzeptanz bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten erreicht werden.

<p>Öffentlichkeitsbeteiligung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Untersuchungsphase vor der Definition des Trassenverlaufs ▪ Fortlaufende, rechtlich zugesicherte Beteiligungsmöglichkeiten während des gesamten Verfahrens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlichkeit wird früh in den Planungsprozess einbezogen ▪ Bündelung von Bürgeranliegen beim Bundesanwalt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erste tatsächliche Beteiligung beim Erörterungstermin im ROV ▪ Rechtlich festgeschriebene Beteiligung im Planfeststellungsverfahren ▪ Versuch eine frühzeitigen Beteiligung bei der Aufstellung des BVWP 2030
--	--	--	---

Abbildung. 24: Öffentlichkeitsbeteiligung im Vergleich; Quelle: Eigene Darstellung

7.3 Rolle des Verkehrsministeriums

Die Rolle der Verkehrsministerien in den drei untersuchten Ländern ist in den Niederlanden und in Österreich identisch (s. Abb. 25).

In Deutschland übernimmt das Verkehrsministerium lediglich die Aufgabe, den BVWP und die Bedarfspläne aufzustellen und in den Deutschen Bundestag einzubringen. Die Genehmigungen der dort aufgeführten Projekte, finden in den administrativen Behörden auf Landesebene statt.

In den Niederlanden übernimmt das Verkehrsministerium die Planung und die Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Dadurch bekommen die Projekte politisches Gewicht und der Bevölkerung wird das Bild vermittelt, dass die Projekte politisch legitimiert und gewollt sind. Dies bewirkt eine höhere Zustimmung in der Bevölkerung.

In Österreich übernimmt das Verkehrsministerium ebenfalls die Aufgaben einer Genehmigungsbehörde. Es unterstützt zudem Vorhabenträger in Genehmigungsverfahren. Dies zeigt, dass Projekte einen hohen Stellenwert genießen und eine Umsetzung unbedingt erwünscht ist. Dadurch, dass hochrangige Einzelprojekte in Österreich durch Parlaments- oder Kabinettsentschluss beschlossen werden, wird ihre Bedeutung zusätzlich noch mal gestärkt.

In Deutschland wird das Bild vermittelt, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte über eine geringe politische Legitimation verfügen. Bereits in der Anfangsphase könnten Projekte durch Parlamentsentscheidungen ein höheres Gewicht erlangen und dadurch im Bewusstsein der Bevölkerung als notwendig eingestuft werden. Somit würden Projekte eine politische Bedeutung bekommen und den Druck von weiteren Verwaltungsverfahren nehmen. Dies ist aufgrund der Größe Deutschlands und der Vielzahl von Projekten nur bei einzelnen, äußerst bedeutsamen Maßnahmen sinnvoll. Allerdings muss dies auf einer vertrauensvollen Basis geschehen. Das Misstrauen der Bevölkerung in große deutsche Verkehrsprojekte, wie der Flughafen BER oder Stuttgart 21, ist in der jüngsten Vergangenheit gewachsen. Jedoch durch Zeichen einer politischen Legitimation könnten Projekte in Deutschland möglicherweise Vertrauen innerhalb der Bevölkerung zurückgewinnen.

<p>Rolle des Verkehrsministeriums</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Genehmigung von Projekten ▪ Entscheidende Genehmigungsinstanz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsministerium agiert als Genehmigungsbehörde ▪ Unterstützung von Vorhabenträger bei Genehmigungsverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellung des BVWP und der Bedarfspläne
---------------------------------------	--	--	---

Abbildung 25: Ministerium im Vergleich; Quelle: Eigene Darstellung

7.4 Hauptinstrumente

Die Hauptinstrumente in allen drei Ländern sind nahezu identisch (s. Abb. 26). Die Prüfung der potentiellen Umweltauswirkungen erfolgt auf Basis der von der EU vorgeschriebenen UVP und SUP.

In den Niederlanden wird durch die Nutzung der Filter 1 und 2 bereits eine bevorzugte Lösungsvariante ausgewählt für die, die weiteren Umweltuntersuchungen durchgeführt werden. Durch diese Konzentration auf nur noch eine Variante wird der zeitliche Aufwand des Planungsprozesses deutlich gesenkt. Eine Erleichterung im niederländischen Planungssystem ist ebenfalls die Prüfung, inwieweit ein Projekt geeignet ist ein PPP-Projekt zu sein. Damit wird sichergestellt, dass die Nutzung von PPP-Modellen nur bei Projekten stattfindet, wo der Nutzen dieses Modells am wirtschaftlichsten und sinnvollsten ist. Diese PPP Prüfung findet ebenfalls in einer frühen Phase des Planungsprozesses statt.

In Österreich findet mit der SP-V die eigentliche SUP statt. Diese wird aber nur bei hochrangigen Einzelprojekten durchgeführt. Bereits in einem frühen Stadium des Planungsprozesses können somit detaillierte Voruntersuchungen und Prüfungen erfolgen. Dies ist die einzige Unterscheidung zu den SUP in den Niederlanden und Deutschland.

Deutschland verfügt im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsprozesses über zwei wichtige und leistungsstarke Instrumente, und zwar mit dem ROV und dem anschließenden Planfeststellungsverfahren. Diese beiden Instrumente üben eine klare Verbindlichkeit gegenüber den Vorhabenträgern und den Betroffenen aus. Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist für alle Beteiligten rechtsverbindlich und liefert Klarheit über die durchzuführenden Maßnahmen. Diese Instrumente sollten auch in der Zukunft in ihrer Art und Weise bestehen bleiben

Für das deutsche Planungssystem kann die Nutzung der in den Niederlanden, praktizierten Filter 1 und 2 übernommen werden. Dies könnte bereits vor der Aufnahme in den BVWP geschehen, wodurch die Planung und Genehmigung im weiteren Verlauf erleichtert und verkürzt werden könnte. Möglichst gut ausgearbeitete Projekte bewirken einen geringeren Aufwand und können zu einer Kostenreduzierung beitragen.

Hauptinstru- mente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SUP ▪ Filter 1 und 2 ▪ PPC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SP-V ▪ UVE ▪ UVP-Gutachten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ROV ▪ Planfeststellungs- verfahren ▪ UVP ▪ SUP
-----------------------	--	--	---

Abbildung 26: Hauptinstrumente im Vergleich; Quelle: Eigene Darstellung

7.5 Wichtige Planungsprozesse

Die SUP besitzt in den Niederlanden einen hohen Stellenwert. Sie wird bereits als Zwischenschritt durchgeführt bevor die endgültige Definition und Festlegung des Trassenverlaufs abgeschlossen ist. Somit wird die Öffentlichkeit auch im Rahmen des SUP frühzeitig in den Prozess mit eingebunden. Zudem wird die SUP für konkrete Einzelprojekte durchgeführt und nicht für ein Paket von Projekten. Allerdings ist die Durchführung der SUP bei Einzelprojekten in Deutschland nicht ratsam, da Deutschland aufgrund seiner Größe über eine wesentlich höhere Anzahl von Projekten verfügt. Allerdings kann die frühzeitige SUP mit einer Beteiligung der Öffentlichkeit, eine Option für das deutsche Planungs- und Genehmigungssystem darstellen. Eine weitere Option, die übertragen werden könnte, wäre die besondere Stellung des Ministers.

Er entscheidet abschließend über alle wichtigen Infrastrukturmaßnahmen. Dies verleiht allen Vorhaben ein politisches Gewicht. Dieses politische Gewicht erleichtert die spätere Umsetzung und die Auseinandersetzung mit der Öffentlichkeit. Für Deutschland ist dies nur, aufgrund der hohen Anzahl an Projekten, bei großen bedeutenden Projekten sinnvoll, die in den BVWP eingebracht werden. Dies würde dazu beitragen, dass ein politischer Wille bei Verkehrsinfrastrukturprojekten erkennbar ist. (s. Abb. 26)

Ein Schritt im Planungs- und Genehmigungsprozess Österreichs, der aus deutscher Sicht, interessant sein könnte, ist stellt die automatische Anpassung der lokalen Raumordnungspläne, bei Bestätigung des konkreten Trassenverlaufs, dar. Dadurch müssen sich die Planungen der Verkehrsinfrastruktur nicht den unterschiedlichen kommunalen Voraussetzungen anpassen. Da Verkehrsinfrastrukturprojekte des Öfteren über kommunale Grenzen hinausgehen, müssen sie mit den vielen unterschiedlichen Gegebenheiten vor Ort verträglich sein. Des Weiteren werden auch in Österreich die Projekte nach erfolgreicher SUP durch einen Kabinetts- oder Parlamentsbeschluss beschlossen. So wird auch in Österreich der politische Wille bei Verkehrsinfrastrukturprojekten deutlich. (s. Abb. 27)

Für Deutschland könnte aus Österreich die Anpassung der Raumordnungspläne übernommen werden. Dadurch könnte das Raumordnungsverfahren in Deutschland entfallen und der Genehmigungsprozess beschleunigt werden. Ein weiterer Vorteil ist der Wegfall der UVP aus dem ROV. Im bestehenden Genehmigungssystem findet eine UVP im Rahmen des ROV und des Planfeststellungsverfahrens statt. Diese doppelte UVP ist aktuell zeit- und kostenintensiv. Zudem würde die Klageanfälligkeit von Planfeststellungsverfahren reduziert. Verfahrensfehler, die im ROV aufgetreten sind

und Gegenstand der Klagen nach dem Planfeststellungsbeschluss sind, würden wegfallen. Diese Klagen können Projekte über Jahre hinweg verzögern. Behörden werden entlastet und die UVP im Planfeststellungsverfahren könnte in einem einzigen Verfahrensschritt konzentriert stattfinden.

Wichtige Prozessschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SUP bezieht sich auf einzelne Projekte, nicht auf ein Maßnahmenpakete ▪ SUP als Zwischenschritt zur Findung der optimalen Lösungsstrategie ▪ Alle wichtigen Prozessentscheidungen werden vom zuständigen Minister beschlossen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Abschluss der SUP werden Einzelprojekte vom Kabinett oder Parlament verabschiedet ▪ Automatische Anpassung lokaler Rumordnungspläne 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellung des BVWP auf Basis der Bedarfsprognosen ▪ Doppelte UVP ▪ Durchführung von ROV und Planfeststellungsverfahren für jedes einzelne Projekt
---------------------------------	---	---	---

Abbildung 27: Planungsprozesse im Vergleich Quelle: Eigene Darstellung

8 Fazit

In diesem achten Kapitel folgt ein inhaltliches Fazit. Die erarbeiteten Ergebnisse werden noch einmal beleuchtet und zusammengefasst.

Für eine Verbesserung des deutschen Planungs- und Genehmigungsprozesses sind aus den europäischen Nachbarländern einige interessante Aspekte abzuleiten. In den beiden ausgewählten Ländern Niederlande und Österreich wurden beim Vergleich Unterschiede aber auch Gemeinsamkeiten festgestellt.

In den Bereichen Finanzierung, Öffentlichkeitsbeteiligung, Rolle des Ministeriums und wichtige Prozesse sind für das deutsche Planungs- und Genehmigungssystem noch Verbesserungen möglich. Im Bereich der wichtigen Prozessschritte allerdings besitzt Deutschland mit dem Planfeststellungsverfahren ein gut funktionierendes und wirksames Verfahren. Abbildung 28 zeigt die Potentiale für ein verbessertes und effizienteres Planungs- und Genehmigungssystem.

Viele der potentiellen Verbesserungsvorschläge sind dabei nicht kurzfristig umzusetzen. Allerdings müssen sie angestoßen werden, damit Verkehrsinfrastrukturprojekte schneller und vor allem kostengünstiger realisiert werden. Die Bevölkerung Deutschlands verfolgt durch die Medien lediglich die Verzögerungen von Großprojekten, wie zum Beispiel dem Berliner Flughafen und Stuttgart 21. Auch im Ausland wird skeptisch auf das größte Land Europas geschaut.

Es ist notwendig, dass der Eindruck vermittelt wird, dass diese Situation so nicht erwünscht ist und dass Anstrengungen unternommen werden, Großprojekte ohne große Verzögerungen und Kostenexplosionen zu realisieren. Durch eine Anpassung des Planungs- und Genehmigungsprozesses könnten die Aufgaben, die zukünftig auf

den Verkehrssektor zukommen, strukturiert und verbessert angegangen und bewältigt werden. Dies kann aber nur geschehen, wenn der benötigte politische Wille vorhanden ist, Veränderungen an bestehenden Verfahren und Prozessen durchzuführen und bei Bedarf auch Verfahren zu streichen. Im Rahmen dieser Arbeit sollte aufgezeigt werden, wo die Potentiale und wo die Probleme in den drei untersuchten Ländern Niederlande, Österreich und Deutschland im Planungs- und Genehmigungsprozess liegen.

Diese Arbeit kann nicht alle Facetten der jeweiligen Planungsprozesse aufzeigen sondern hat sich auf bestimmte ausgewählte Bereiche beschränkt und konzentriert. Deutschland ist eine Wirtschaftsnation die auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Dem bestehenden Investitionsstau muss entgegengetreten werden. Dies kann nur mit einer Reform des derzeit gegebenen Planungs- und Genehmigungsprozesses gelingen.

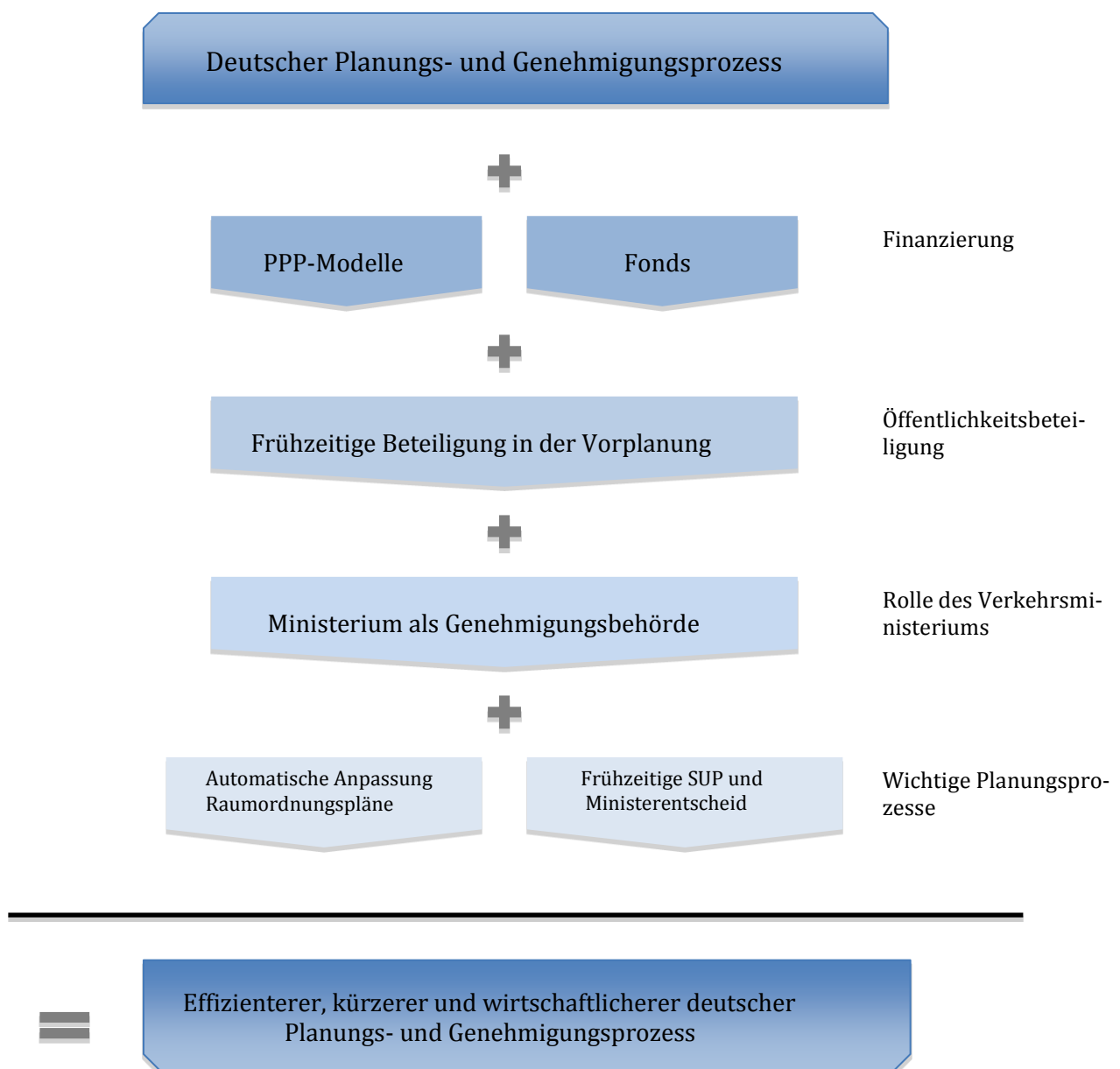


Abbildung 28: Inhaltliches Fazit; Quelle: Eigene Darstellung

Quellenverzeichnis

Literaturquellen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 2012: Gesamtverkehrsplan für Österreich; janetschek; Wien

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 1 2016: Verkehrsinfrastrukturbericht 2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2 2016: Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf; Stand März 2016

Bundesverband der deutschen Industrie e.V. (BDI, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AgV MoVe) et al. (Hrsg.) 2013: Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und –finanzierung in der EU: Endbericht. Roland Berger, Strategy Consultants; Berlin

Daehre Kommission 2012: Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“,

Europäische Kommission 2011: Weissbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem; Brüssel

Europäische Kommission 2014: Die Europäische Union erklärt: Verkehr. Vernetzte Mobilität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas; Brüssel

Gehring, Peter 2005: Bundesverkehrswegeplanung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Raumordnung. 4., neu bearbeitete Auflage. Hannover. VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH

Glaser, Herman 2007: Verkehrskulturen. In: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. GWV Fachverlage GmbH

Heuser, Tilmann, Reh, Werner 2007: Bundesverkehrswegeplanung. In: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. GWV Fachverlage GmbH

Höhnberg, Ulrich 2005: Raumordnungsverfahren. In : Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Raumordnung. 4., neu bearbeitete Auflage. Hannover. VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH

Hütter, Andrea 2016: Güterverkehr in Deutschland 2014; Statistisches Bundesamt. Publikationen; Wiesbaden

Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH et.al. 2014: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 - Schlussbericht. i.A. von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH et.al. 2015: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 - Netzumlegungen. i.A. von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Pällmann Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2000: Schlussbericht

Kopper, Christopher 2007: Verkehrsträger. In: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. GWV Fachverlage GmbH

Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2012: Entwurf des Strukturleitbilds für Infrastruktur und Raumordnung; Den Haag

Schink, Alexander 2005: Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltprüfung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Raumordnung. 4., neu bearbeitete Auflage. Hannover. VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH

Schöller, Oliver 2007: Verkehrspolitik: Ein problemorientierter Überblick. In: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften. GWV Fachverlage GmbH

Wentzel, Dirk 2005: Infrastrukturpolitik als Mittel europäischer Integrationspolitik: Das Beispiel transeuropäische Netze (TEN); S. 55-78; Vandenhoeck & Ruprecht; Göttingen

Zonneveld, Wil 2009: Raumplanung in den Niederlanden: Unsicherheit und Unruhe. In: Geographische Rundschau 61 (2009) Heft 1; S. 43-49

Internetquellen

Website Auswärtiges Amt 1:

http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Niederlande_node.html; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Auswärtiges Amt 2:

http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Niederlande/Wirtschaft_node.html; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Auswärtiges Amt 3:

http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Oesterreich_node.html; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Auswärtiges Amt 4:

http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Oesterreich/Bilateral_node.html; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 1:
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-im-ueberblick.html?linkToOverview=js>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2:
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/wasserstrassen-als-verkehrswege.html>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Bundestag:
https://www.bundestag.de/bundestag/aufgaben/gesetzgebung_neu/gesetzgebung/bundesstaatsprinzip/255460; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Deltawerken:
<http://www.deltawerken.com/Binnenschifffahrt/1485.html>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Deutschland:
<https://www.deutschland.de/de/topic/wirtschaft/innovativ-mit-starken-marken-made-in-germany>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Duden:
<http://www.duden.de/rechtschreibung/Partikulier>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Eur-lex.Europa 1:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1985L0337:20090625:DE:PDF>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Eur-lex.Europa 2:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:197:0030:0037:DE:PDF>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Europäische Kommission 1:
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/de_de.pdf; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Europäische Kommission 2:
http://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_minisite/PP18DE.pdf, letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Europäische Kommission 3:
http://ec.europa.eu/regional_policy/de/funding/cohesion-fund/; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website FH Bund:
http://www.fhbund.de/AIV/02__Studierende/03__Praktikumsbehoerden/99__Imagemap/deutschlandkarte__imagemap,property=default.jpg; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Magreisen:

<http://www.magreisen.at/OE/oesterreich-karte.gif>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Mygeo:

http://www.mygeo.info/landkarten/niederlande/niederlande_provinzen.png; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 1:

<https://www.oesterreich.com/de/staat/zahlen-und-fakten>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 2:

<https://www.oesterreich.com/de/staat/administrative-gliederung>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 3:

<https://www.oesterreich.com/de/staat/politik>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 4:

<https://www.oesterreich.com/de/staat/politik/landesebene>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 5:

<https://www.oesterreich.com/de/wirtschaft/branchen-und-industriezweige/sektoren-der-wirtschaft>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Österreich 6:

<https://www.oesterreich.com/de/verkehr>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Rodas5:

https://rodas5.us.es/file/d66cfce1-bf84-d660-c9a5-c19ce4956ca2/2/alemania_mapas_scorm.zip/media/landeskunde_s_44_verkehrswegen_jpg.jpg; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Tatsachen-über-Deutschland:

<https://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/de/rubriken/wirtschaft-innovation/starker-standort>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Umweltbundesamt:

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltpruefungen#>; letzter Zugriff am 25.07.2016

Website Uni Münster 1:

<https://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/politik/vertiefung/verwaltungsstrukturen/provincies.html>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Uni Münster 2:

<https://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/geographie/vertiefung/raumplanung/raumstruktur.html>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Vergabe24:

<https://www.vergabe24.de/blog/blog/2015/06/15/oepp-in-den-niederlanden/>; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Water-ways 1:

http://www.water-ways.net/we_images/info/niederlande/Karten/niederlande_karte_2015_b.jpg; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Water-ways 2:

http://www.water-ways.net/we_images/info/oesterreich/Bilder/oesterreich_karte.gif; letzter Zugriff am 08.06.2016

Website Wien-io.diplo:

http://www.wien-io.diplo.de/Vertretung/wienio/de/05/Verkehr__textwasser.html; letzter Zugriff am 25.07.2016

