

Bericht **des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 13./14. März 2013 in Kiel und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 10./11. April 2013 in Flensburg

TOP 4.4 Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2015

Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Darauf aufbauend werden die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege aufgestellt. Aktuell gilt der Bundesverkehrswegeplan 2003, dem die Verkehrsprognose für 2015 zugrunde liegt.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien wurde vereinbart, in dieser Legislaturperiode die Vorbereitungen für einen neuen BVWP einzuleiten. Die konkreten Arbeiten dazu haben im November 2010 begonnen.

Der bestehende Arbeitsplan sieht den Kabinettsbeschluss für den neuen BVWP im Jahr 2015 vor. In dieser Legislaturperiode werden vorbereitend eine neue Grundkonzeption und Bewertungsmethodik erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der im Herbst 2010 abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung werden in diesen Prozess einfließen. Zudem hat BMVBS im Juni 2012 ein Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erarbeitung des BVWP 2015 vorgelegt. Die Grundkonzeption wurde am 01.02.2013 den Ländern übersandt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Beteiligungsphase läuft bis zum 15.03.2013.

Das BMVBS verfolgt das Ziel, ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen. Ein Eckpfeiler der neuen Grundkonzeption ist die strenge Priorisierung der Maßnahmen hinsichtlich gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Kriterien.

Nachfolgend werden die 12 Kernpunkte der vorgestellten Grundkonzeption wiedergegeben (die Kurzfassung liegt dem Bericht als Anlage bei; die Langfassung kann unter <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html> heruntergeladen werden):

1. Wir dürfen unsere Infrastruktur nicht auf Verschleiß fahren: Der Bedarf für Erhaltungsinvestitionen wird im BVWP 2015 fachlich ermittelt und hat Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben.
2. Aus- und Neubau muss streng am Bedarf orientiert sein: Vorhaben zur Engpassauflösung werden künftig in der zusätzlichen Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ prioritär umgesetzt, sofern sie ökologisch verträglich sind.
3. Hauptachsen stehen im Vordergrund: Für die überregional wichtigen Bundesautobahnen wird der Großteil der Aus- und Neubaumittel des Verkehrsträgers Straße reserviert.
4. Effiziente Verteilung und Anstieg der verfügbaren Finanzmittel müssen Hand in Hand gehen: Engpassanalysen und Erhaltungsbedarf zeigen, dass eine dauerhafte Anhebung der Finanzmittel auch bei strengerer Priorisierung dringend erforderlich ist.
5. Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik, aber nicht Allheilmittel: Der BVWP konzentriert sich auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele.
6. Alles kommt auf den Prüfstand: Auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden erneut bewertet.
7. Vorhandene Infrastruktur besser nutzen: Der BVWP bezieht zukünftig alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in seine Prüfung mit ein.
8. Wir brauchen gute Entscheidungsgrundlagen: Egal ob Lärm, Verkehrssicherheit, Klimawirkung, Wachstumseffekte oder Erreichbarkeiten – die ökonomischen, ökologischen, raumordnerischen und städtebaulichen Bewertungsverfahren werden systematisch überprüft und modernisiert.

9. Gesamtnetzplanung UND Einzelprojektbetrachtung: Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Netzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.
10. Wir wollen Projekte realistischer planen: Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
11. Entscheidungen absichern: Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.
12. Ein gemeinsames Verständnis für die künftige Infrastruktur ermöglichen: Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und diskutiert.

Zur methodischen Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens wurden bereits mehrere Forschungsprojekte begonnen. Unter anderem werden das Anmeldeverfahren inkl. Kostenschätzung, die Bewertungskriterien sowie die Einbeziehung des Kriteriums der Zuverlässigkeit in den Forschungsprojekten untersucht. Die Aufnahme von Investitionen in Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den BVWP wird geprüft.

Parallel zur Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens wird als Grundlage für den BVWP eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 erstellt. Im Herbst 2012 wurde der GKVS der Entwurf der zusammenfassenden Darstellung der sozio-ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030 zugeleitet. Dieser war Grundlage für eine Erörterung in der GKVS-Sitzung am 17./18.09.2012 sowie der VMK am 4./5.10.2012. Darüber hinaus haben Konsultationen mit Wissenschaftlern, Verbänden und Ressorts stattgefunden. Unter Berücksichtigung der Anmerkungen und Hinweise wurde die zusammenfassende Darstellung der Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030 überarbeitet. Die Festlegungen, wie sie nunmehr der Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegt werden, wurden auf der Webseite des BMVBS veröffentlicht (<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html>). Die Fertigstellung der einzelnen Teilprojekte zur Verkehrsprognose 2030 ist für Ende 2013 geplant.

Die eigentlichen Projektbewertungen und die abschließende Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans werden nach Abschluss der Konzept- und Prognosearbeiten in der nächsten Legislaturperiode durchgeführt.

Die Projektanmeldungen sind für die Jahre 2012/2013 vorgesehen. Über das Projektanmeldeverfahren für den BVWP 2015 wurden die Länder rechtzeitig durch das BMVBS informiert. Darüber hinaus wird auf die erweiterte Bund/Länder-Dienstbesprechung am 26.02.2013 verwiesen.

Der Entwurf des neuen BVWP wird mit den Ländern, Ressorts und Verbänden abgestimmt bzw. erörtert. Zudem wird erstmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung durchgeführt.