

## **Bericht**

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

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. Oktober 2013 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 6./7. November 2013 in Suhl

#### **TOP 4.8/ Thema Sachstand Bundesverkehrswegeplan 2015**

#### **TOP 4.5**

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. Der bestehende Arbeitsplan sieht den Kabinettsbeschluss für den neuen BVWP im Jahr 2015 vor.

Im Februar 2013 hat dafür Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB den Entwurf der Grundkonzeption für den neuen BVWP der Öffentlichkeit vorgestellt und damit dessen Leitlinien festgelegt. Wichtigste Aufgabe der Grundkonzeption ist die Entwicklung von Kriterien zur transparenten und bedarfsgerechten Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Der Entwurf der Grundkonzeption wurde öffentlich zur Diskussion gestellt. In dem sechswöchigen Konsultationszeitraum beteiligten sich 10 Länder und 30 Verbände schriftlich sowie 150 Teilnehmer (Bürgerinnen und Bürger, Bürgerinitiativen, Kommunen sowie kommunale Aufgabenträger) online. Alle eingegangenen Stellungnahmen werden vom BMVBS geprüft. Die Kernpunkte der Grundkonzeption und die strikte Priorisierungsstrategie wurden im Grundsatz äußerst positiv aufgenommen. Die vertiefte Auswertung der teils sehr detaillierten Stellungnahmen dauert momentan noch an. Die Endfassung der Grundkonzeption soll vsl. im Herbst 2013 vorgelegt werden.

Bis Ende des Jahres 2013 wird als Vorarbeit für den BVWP eine aktualisierte Verkehrsverflechtungsprognose für das Zieljahr 2030 erstellt. Wie auf der GKVS am 13./14. März

in Kiel zugesagt, hat das BMVBS die sozioökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in einem Gesprächstermin am 26.04.2013 mit den Ländern erörtert. Weiterhin wurden den Ländern wesentliche Eckdaten zur Prognose des Seehafenumschlags am 08.07.2013 vorgestellt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 werden diese den Ländern zur Verfügung gestellt.

Parallel zur Verkehrsprognose wird die Bewertungsmethodik für den Bundesverkehrswegeplan in mehreren Forschungsprojekten überarbeitet. Erste Ergebnisse der Forschungsprojekte sollen im Herbst 2013 mit einem wissenschaftlichen Fachkreis diskutiert werden. Auf dieser Basis soll bis vsl. Ende 2013 ein Entwurf der Bewertungsmethodik vorgestellt werden, welcher anschließend in einer vertiefenden Bund-Länder-Dienstbesprechung erörtert wird.

Die Projektanmeldung hat begonnen. Für die Bundeswasserstraßen sind Anmeldungen zum BVWP von 12 Bundesländern eingegangen. Für die Bundesschienenwege haben alle 16 Bundesländer Projektvorschläge eingereicht; die Anmeldungen der Deutschen Bahn AG sind für Ende September 2013 vorgesehen. Für die Anmeldung von Bundesfernstraßenprojekten wurde Mitte Juli 2013 das webbasierte Anmeldetool im Rahmen des Projektinformationssystems (web-PRINS) freigeschaltet. Die Anmeldung von Straßenprojekten soll überwiegend bis Ende September 2013, spätestens aber bis Ende November/Anfang Dezember 2013 abgeschlossen sein. An die Projektanmeldungen schließt sich ein Prozess der Projektaufbereitung und Konsolidierungen an. Wie im „Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 2015“ angekündigt, werden die vorgeschlagenen Projekte nach Ablauf der Fristen und Aufbereitung der Projektanmeldungen im Internet veröffentlicht. Dies wird vsl. Ende 2013/Anfang 2014 der Fall sein.

Das BMVBS hat den Wunsch der Länder, den BVWP auch auf Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs auszudehnen, zur Kenntnis genommen. Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt aus Sicht des BMVBS bei den Ländern. Zur Kofinanzierung durch den Bund stehen gesonderte gesetzlich geregelte Quellen außerhalb der Bedarfsplanmittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG § 8.1) zur Verfügung (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Regionalisierungsmittel,

GVFG- und Entflechtungsmittel). Mit den verfassungsrechtlichen Änderungen im Zuge der Föderalismusreform I sind einige Bund-Länder-Mischfinanzierungen, darunter die Gemeindeverkehrsfinanzierung, entflochten worden. Die politisch gewollte Umgestaltung einer oder mehrerer dieser Quellen kann nicht dazu führen, dass die – ohnehin schon unzureichenden – Bedarfsplanmittel als Ersatz herangezogen werden und damit originäre Maßnahmen des Bedarfsplanes gekürzt werden müssen. Das BSWAG kann nicht die Aufgaben und Fördertatbestände des GVFG bzw. des Entflechtungsgesetzes übernehmen. Wie die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs in Zukunft gestaltet wird, bleibt den künftigen Verhandlungen vorbehalten. Im Übrigen haben Vorhaben des Bedarfsplanes in der Regel auch einen Nutzen für den Nahverkehr.

Das BMVBS wird die Länder weiterhin regelmäßig auf der GKVS/VMK informieren sowie in vertiefenden Bund-Länder-Dienstbesprechungen einbinden. Die nächste Bund-Länder-Dienstbesprechung wird nach Vorlage des Entwurfs der Bewertungsmethodik vsl. Anfang 2014 stattfinden.