



Dr. Valerie Wilms
Mitglied des Deutschen Bundestages

Hintergrundinformation

Bundesverkehrswegeplanung

Als zentrales Planungsinstrument der Bundesregierung setzt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) den Rahmen für Ausbau und Entwicklung der Bundesverkehrswege für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre fest, also für Bundesstraßen, Autobahnen, Bundeswasserwege und Bundesschienenwege.

Was bestimmt der BVWP?

Der Bundesverkehrswegeplan legt fest, welche Verkehrsvorhaben in der Baulast des Bundes aus Sicht der Bundesregierung gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind, also den sogenannten Bedarf für ein Vorhaben. Der BVWP entscheidet daher erst einmal nur, ob ein Vorhaben grundsätzlich „gebraucht“ wird. Projektdetails, wie z.B. individueller Lärmschutz oder eine konkrete Linienführung werden in nachfolgenden Planungsschritten ausgearbeitet.

Wer beschließt den Bundesverkehrswegeplan?

Der Bundesverkehrswegeplan ist kein Gesetz, sondern ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument der Bundesregierung. Er wird daher als Kabinettsbeschluss vom Bundeskabinett beschlossen. Der Bundestag ist hier formal nicht beteiligt.

Gesetzlich festgelegt wird der Bedarf für Projekte in den Bereichen Schiene und Straße erst in den sogenannten Bedarfsplänen beschlossen, die zusammen mit den jeweiligen Ausbaugesetzen verabschiedet werden. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (mit Zustimmung des Bundesrates) und das Fernstraßenausbaugesetz werden durch den Deutschen Bundestag beschlossen. Erstmals soll es auch ein Ausbaugesetz für Wasserstraßen geben. Der Bundesverkehrswegeplan bildet die Grundlage, die Abgeordneten können aber selbstverständlich davon abweichen. Ziel der Bundesregierung ist es, die Ausbaugesetze im Oktober parallel zum BVWP zu beraten und abzuschließen.

Sind einige Projekte wichtiger als andere?

In bisherigen Plänen wurden die Vorhaben nur in zwei Dringlichkeitskategorien eingeteilt, den „Vordringlichen Bedarf (VB)“ und den „Weiteren Bedarf (WB)“. Vorhaben des WB haben eigentlich keine Chance auf Realisierung innerhalb der BVWP-Laufzeit. Jedoch gibt es im Bereich Straße innerhalb der Kategorie WB noch den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“. Für diese Projekte dürfen die Länder weitere Planungsschritte durchführen.

Der letzte BVWP hat gezeigt, dass diese grobe Einteilung in zwei Bedarfskategorien nicht geeignet ist, um eine zielführende Priorisierung vorzunehmen. Längst nicht alle Vorhaben des VB konnten abgearbeitet werden; auch aufgrund von großen Kostensteigerungen lag das Investitionsvolumen des noch nicht umgesetzten VB fast genauso hoch wie die angenommenen Kosten für den gesamten VB zu Beginn der Laufzeit. Hinzu kommt, dass entgegen der Einstufung einzelne Vorhaben umgesetzt wurden, die eigentlich nur dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet waren.

Für den neuen Plan hatte die Bundesregierung vorgesehen, den „Vordringlichen Bedarf Plus (VB+)“ für die wirklich wichtigen Projekte einzuführen. Aus grüner Sicht wäre dies ein Schritt

in die richtige Richtung. VB+ macht aber nur dann Sinn, wenn VB+ eine eigene Kategorie bildet, die wirklich ernst genommen wird, also zuerst abgearbeitet werden muss, bevor weitere Projekte angefangen werden.

Welche Projekte wurden überprüft?

Zur Aufstellung des BVWP meldeten die Bundesländer weit über 1500 Straßenvorhaben zur Überprüfung mit Kosten von über 115 Mrd. Euro an. Als wäre das nicht schon genug, forderte die Bundesregierung einige Länder auf, weitere Vorhaben [nachzumelden](#), obwohl diese aus Landessicht gar nicht benötigt wurden. Besonders erstaunlich: Es traf vor allem grün (mit-)regierte Bundesländer, die schon durch eine eigens durchgeführte Priorisierung weit weniger Straßen angemeldet hatten.

Im Bereich Schiene konnte jede/r Vorhaben anmelden. Überprüft wurden rund 400. Hinzu kommen ca. 50 Vorhaben im Bereich Wasserstraße, von denen bereits einige in Voruntersuchungen aufgrund eines niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aussortiert wurden sind.

Wird jedes Vorhaben des alten BVWP erneut überprüft?

Ursprünglich kündigte die Bundesregierung an, im Zuge der Aufstellung alle noch nicht begonnen Vorhaben zu überprüfen. Alle noch nicht begonnenen Vorhaben? Nein – bereits jetzt ist klar, dass viele Straßenprojekte gesetzt sind (im sogenannten „Bezugsfall“), für die noch nicht einmal Baurecht vorliegt, und zwar mit Kosten von [über 5 Milliarden Euro](#). [Weitere Vorhaben](#), die eigentlich hätten überprüft werden sollen, hat das Verkehrsministerium im Sommer 2015 noch schnell zum Bau freigegeben und so Tatsachen geschaffen.

Wie werden die Projekte bewertet?

Kernelement der BVWP-Bewertung ist eine sogenannte Nutzen-Kosten-Analyse (NKA). Dabei wird dem gesamten Nutzen, den die Regierung sich durch das Projekt erhofft, ein Geldwert zugeordnet und den geschätzten Projektkosten gegenüber gestellt. Grundlage für diese Berechnung ist eine vorher erstellte Verkehrsprognose. Diese beschreibt, wie sich der Verkehr aus Sicht der Regierung in 15 Jahren entwickelt haben könnte. Grundsätzlich gilt, alle Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 kommen in den Plan. Neben der NKA werden städtebauliche, raumordnerische und naturschutzfachliche Beurteilungen durchgeführt. Die Gefahr ist jedoch groß, dass die beiden erstgenannten als Pro-Ortsumfahrungs- und Pro-Zerschneidungskriterium hinhalten müssen, um wirtschaftlich unsinnige Projekte nachträglich aufzuwerten.

Wird die Öffentlichkeit bei der Erstellung des BVWP beteiligt?

Ja. Noch offen ist das Wie. Erstmalig muss das Verkehrsministerium im Rahmen der sogenannten Strategischen Umweltprüfung die Öffentlichkeit gemäß der dazugehörigen EU-Richtlinie beteiligen. Das Ministerium hat angekündigt, dass die Bürgerinnen und Bürger nach Veröffentlichung des Entwurfs (Referentenentwurf) sechs Wochen schriftlich oder online ihre Stellungnahme zu den Gesamplanauswirkungen abgeben können. Die Gesamplanauswirkungen beschreiben die Summe aller negativen und positiven Auswirkungen bei Umsetzung des Plans.

Der Entwurf wird die vorläufige Einstufung der Vorhaben in die verschiedenen Dringlichkeitsstufen enthalten. Die einzelnen Vorhaben und ihre Bewertungsergebnisse werden im Projektinformationssystem PRINS online in mehrseitigen Projektdossiers vorgestellt werden. Zusätzlich wird der dazugehörige Umweltbericht veröffentlicht. Der Bericht beschreibt die Auswirkungen des Plans auf die Umwelt. Zudem ist vorgeschrieben, dass er vernünftige Alternativen dargestellt und bewertet.

Wie und wozu können sich Bürgerinnen und Bürger äußern?

Im Vordergrund der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum BVWP stehen sogenannte gesamtplanbezogene und nicht einzelprojektbezogene Fragen. Das soll heißen, dass es hier

z.B. nicht um die konkrete Linienführung einer Straße geht oder um die konkrete Ausgestaltung von Lärm- oder Naturschutzmaßnahmen. Ebenso wenig geht es um pauschale Meinungsbekundungen – also kein einfaches „Ich bin dafür“ oder „Dagegen!“.

Das bedeutet aber nicht, dass Stellungnahmen zu einzelnen Projekten nicht zulässig sind. Der BVWP geht der grundsätzlichen Frage nach, ob ein Projekt aus gesamtwirtschaftlicher Sicht gebraucht wird. Dies hat natürlich Konsequenzen für die (Umwelt-)Auswirkungen des Gesamtplans, z.B. durch den Flächenverbrauch. Stellungnahmen sollten sich daher möglichst auf diesen von der Bundesregierung vorgelegten Bedarfsnachweis beziehen. Es kann z.B. angezweifelt werden, dass Verkehrszahlen oder Kosten falsch angenommen werden oder eine vernünftige Alternativenprüfung stattgefunden hat.

Wann und wie geht es weiter?

Bisher hat das federführende Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur noch keinen Zeitplan einhalten können. Ursprünglich wollte die Bundesregierung den Kabinettsbeschluss noch im Jahr 2015 erreichen. Doch mussten sie die Veröffentlichung seitdem immer wieder verschieben. Der Entwurf soll dem Bundestag nun am 16. März vorgelegt und dann veröffentlicht werden. Im Anschluss folgt die 6-wöchige Öffentlichkeitsbeteiligung.

Was wollen wir Grüne?

Bundesverkehrswegepläne sind nicht zukunftstauglich. Bisher waren sie vollgepackt mit teuren Sehnsuchtsprojekten und Politikerträumereien. Ein Blick für die Leistungsfähigkeit des relevanten Netzes fehlte ebenso, wie die das Mitdenken von Verkehrsverlagerung hin zur umweltfreundlichen Schiene und der See- und Binnenschifffahrt.

Prüfung hin oder her – am Ende werden die bewerteten Projekte wieder nur grob in Dringlichkeitskategorien eingeteilt. Alles kommt in einen Topf; gezogen wird dann das, was gerade der politischen Landschaftspflege dient. Andere wichtige Projekte bleiben liegen. Das ist nicht zu verstehen und schafft Frust.

Wir Grüne im Bundestag wollen die Leistungsfähigkeit eines bundesweit relevanten Verkehrsnetzes sichern, das Deutschland intelligent mit Europa vernetzt. Nicht nur auf der Straße, sondern auch mit Bahn und auf dem Wasser. Überall dort, wo es sinnvoll ist, wollen wir Verkehr umweltfreundlich verlagern. [Marode Brücken](#), [überlastete Schienen](#) und überforderte Schleusen müssen der Vergangenheit angehören. Unsere Hauptaufgabe heißt „Erhalt vor Neubau“.

Der Wunsch-Dir-Was-Liste BVWP setzt die Grüne Bundestagsfraktion den [Bundesnetzplan](#) entgegen. Hier zählt nicht das einzelne Vorhaben, sondern dessen Wirkung für das überregionale Netz. Verkehrsverlagerungseffekte, Kosten durch Umweltzerstörung, Lärm, Flächenverbrauch und Zerschneidung müssen voll in die Planung einbezogen werden. Unsinnigen, umweltzerstörerischen und teuren Prestigeprojekten sagen wir den Kampf an.