



## **NABU-Stellungnahme zum Entwurf der Grundkonzeption des BVWP 2015**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 1. Februar 2013 der Entwurf der neuen „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ vorgestellt. Interessierte Verbände haben Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der NABU, Deutschlands größter Naturschutz- und Umweltverband, nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVBS folgende Stellungnahme.

### **1. Einleitung**

Die folgende NABU-Stellungnahme zum Entwurf der Grundkonzeption des BVWP 2015 baut auf der Stellungnahme vom 8.10.2012 auf, die im Rahmen der Verbändeanhörung zum Papier von Intraplan „Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger“ eingereicht wurde. Eine wesentliche politische Aufgabe ist es aus Sicht des NABU, Investitionen dorthin zu lenken, wo sie den größten Nutzen für Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft versprechen und der Eingriff in Natur und Umwelt möglichst gering ist. Der Erhalt von Ökosystemen ist auch zum Nutzen der Bürger. Deshalb müssen Investitionen generell an ökologische Folgeauswirkungen gemessen werden.

### **2. Herausforderungen für den BVWP**

#### **2.1 Infrastrukturplanung und Haushaltskonsolidierung**

Hinsichtlich des Infrastrukturangebotes der Verkehrsprognose wurde von Intraplan für den Verkehrsträger Straße die Realisierung der Maßnahmen des Vordringlichen Be-

darfs (VB) und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB\*) des geltenden Bedarfsplans angenommen.<sup>1</sup> Diese Annahme ist aufgrund

- der aktuellen Haushaltssituation,
- der zukünftig umzusetzenden Schuldenbremse,
- der derzeit schon erheblichen Unterfinanzierung des Verkehrsetats und dem
- stark zunehmenden Erhaltungsbedarf für das bestehende Verkehrsnetz

nicht realistisch.

Aus Sicht des NABU ist es nicht sinnvoll, die Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht im BVWP 2015 noch zu berücksichtigen, da ihre Realisierung im Zeitraum bis 2030 nicht zu erwarten ist.

Dies wird auch daran deutlich, dass eine neue Kategorie VB+ eingeführt werden soll. Da die Ergebnisse der Verkehrs- und Erhaltungsprognosen zum BVWP bisher noch nicht vorliegen und auch das Finanzvolumen noch nicht feststeht, muss die Strategie des BVWP sogar vor dem Hintergrund beurteilt werden, dass ggf. nur die Projekt VB+ umgesetzt werden können.<sup>2</sup>

Denn in der Grundkonzeption zum BVWP wird festgestellt, dass derzeit nicht einmal die Substanzerhaltung des Straßennetzes gewährleistet ist, wenn gleichzeitig die BVWP-Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Daher sollen in Zukunft die Investitionen strikt am Bedarf orientiert werden und auf die Bereiche Substanzerhaltung und Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) in hoch belasteten Räumen konzentriert werden. Gleichzeitig sollen die Finanzmittel erhöht werden, um eine langfristig tragfähige Infrastruktur zu ermöglichen. Etwaige Konkurrenzbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern werden in der Grundkonzeption nicht thematisiert.<sup>3</sup>

## 2.2 Demografischer Wandel

Die Berücksichtigung des demografischen Wandels im BVWP ist zu begrüßen.

*„Insbesondere gilt es zu verhindern, das Infrastrukturangebot dort zu erweitern, wo aufgrund demografischer Veränderungen auf längere Sicht Überkapazitäten zu erwar-*

---

<sup>1</sup> Vgl. Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger, S. 2

<sup>2</sup> Vgl. BMBVS (21.2.2013): Präsentation zum Verbändegespräch zum Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, S. 7.

<sup>3</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 6.

ten sind. Gleichwohl besteht die Herausforderung, auch für Räume mit zurückgehender Bevölkerung eine Grundversorgung sicherzustellen.“<sup>4</sup>

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich auch das Verkehrsverhalten ändert, wie der BMVBS-Erhebung Mobilität in Deutschland von 2008 im Vergleich zu 2002 zu entnehmen ist. Die Zunahme der Kfz-Mobilität der „Älteren“ (> 65 Jahre) findet nur begrenzt statt, während die „Jüngeren“ (18-32 Jahre) ihre Kfz-Mobilität deutlich reduziert haben. Dies zeigen auch aktuelle Untersuchungen der BMV-Group mit europäischem Bezug (vgl. IFMO, 2011).

### 2.3 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass auch geringere Wachstumsraten als die jetzt unterstellten für den Zeitraum von 2010 bis 2030 von real 1,14 % für Deutschland, 1,38 % für Europa und 2,25 für die Welt möglich sind.<sup>5</sup> Das angekündigte Szenario mit einem geringeren BIP sollte als gleichwertiges Szenario bei der Entscheidung für das Leitszenario, das dem BVWP 2015 zu Grunde gelegt wird, behandelt werden.

### 2.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)

In der Grundkonzeption wird ausgeführt:

*„Viele Anforderungen des SUP-Gesetzes wären bereits im Verfahren der Aufstellung des BVWP 2003 erfüllt worden. Dort wurden Umweltaspekte in den Bewertungsverfahren (u.a. Umwelt und naturschutzfachliche Beurteilungen sowie Nutzen-Kosten-Analysen) berücksichtigt und in einem Projektinformationssystem dokumentiert und veröffentlicht. Auf diese Elemente kann bei der SUP für den neuen BVWP 2015 zurückgegriffen werden. Gleichwohl wird es einige Veränderungen geben. So werden – mehr als bislang – umweltbezogene Auswirkungen des Gesamtplans ermittelt, dokumentiert und in die Entscheidungen einbezogen. Damit wird die bisherige, auf Einzelprojekte fokussierte Betrachtung strategischer ausgerichtet. Auch die **Prüfung von Alternativen** wird ein deutlich höheres Gewicht bekommen.“<sup>6</sup>*

Nicht dargestellt wird, wie die stärkere strategische Ausrichtung erfolgen soll, um von der Einzelprojektbewertung wegzukommen. Auch die konkrete Vorgehensweise bei

---

<sup>4</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 7.

<sup>5</sup> Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger, S. 3

<sup>6</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 7 und 8.

der Prüfung von Alternativen wird aus dem Entwurf nicht deutlich. Aus Sicht des NABU als Natur- und Umweltschutzverband ist es unbedingt erforderlich, bei der Alternativenprüfung die Einhaltung der fixierten Umweltziele bereits bei der Prognoseentwicklung und der Maßnahmenbewertung zu berücksichtigen. Dabei sind vor allem integrierte verkehrsträgerübergreifende Maßnahmenbündel in Korridoren zu betrachten, um die Nachteile der Einzelbewertung ausschließen zu können.

### **3. Ziele der Bundesverkehrswegeplanung**

#### **3.1 Oberziele der BVWP**

Die in Kapitel 4.1.1 definierten Oberziele für den BVWP sind viel zu abstrakt formuliert, als dass es möglich wäre die Zielerreichung überprüfen zu können. Dies ist aber notwendig, um die Effizienz der Maßnahmen überprüfen zu können. Dies gilt auch für die in Kapitel 4.1.2 aus den verkehrspolitischen Oberzielen abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien, die wesentlich präziser formuliert werden müssen (vgl. auch Tab. 2, S. 20).<sup>7</sup>

Hinzu kommt, dass – selbst die Richtigkeit der Aussagen zur begrenzten CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch den Verkehrsträger Schiene als richtig unterstellt – zu untersuchen wäre, unter welchen Prämissen der Verkehrsprognose, die von der Bundesregierung beschlossenen Umwelt- und Klimaziele (CO<sub>2</sub>-Minderung, Verringerung des Flächenverbrauchs auf 30 ha/Tag bis 2020<sup>8</sup>, Einhaltung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte an den Verkehrswegen etc.) einzuhalten sind. Hierauf gibt die Grundkonzeption zum BVWP 2015 keine Antwort.

Stattdessen findet sich bereits auf S. 23 der Grundkonzeption die Feststellung:

#### *„Fachliche Abwägung von Zielen statt vorschneller Festlegung quantifizierter Ziele*

*Im BVWP 2015 werden die genannten Ziele wie in der Vergangenheit nicht quantifiziert. Quantifizierung von Zielen kann sinnvoll sein, wenn diese aus einem festen bzw. herleitbaren Schwellwert (z. B. 2-Grad-Klimaziel) folgen. Das ist für den Infrastrukturbereich nur eingeschränkt der Fall. Für einige Ziele existieren überhaupt keine Vorgaben (z. B. weniger Staustunden), für andere Ziele gibt es zwar quantifizierte Vorgaben oder Zielwerte, allerdings sind diese nur auf die Verkehrspolitik im Allgemeinen und nicht explizit auf die Infrastruktur bezogen (z. B. -10 % Endenergieverbrauch im Verkehr bis 2020 gegenüber 2005). Aus heutiger Sicht ist noch unklar, welchen Beitrag die einzel-*

---

<sup>7</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 18-20.

<sup>8</sup> . BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 34.

*nen Investitionsprojekte zu den unterschiedlichen Zielen leisten können. Entsprechend schwierig ist es, vorab sowohl realistische als auch ambitionierte Ziele zu quantifizieren. Im Rahmen der Bewertung ist zu untersuchen und auszuweisen, welcher quantifizierte Zielbeitrag aus den einzelnen Infrastrukturmaßnahmen erwächst. Statt im Vorfeld des BVWP 2015 vorschnell quantifizierte Ziele zu nennen, wird basierend auf den Bewertungsergebnissen und Gesamtplanauswirkungen eine fachlich fundierte Zielabwägung erfolgen.“<sup>9</sup>*

Offensichtlich orientiert sich das BMVBS hier **nicht an den übergeordneten Zielen der Bundesregierung. Dies ist ein gravierender Mangel der Grundkonzeption.** Diese Tendenz, zeichnete sich bereits im Vorfeld der Erstellung der BVWP-Prognose in Gesprächen mit Vertretern des BMVBS ab (*„wenn wir die Klimaziele berücksichtigen, brauchen wir gar nicht anzufangen, dann gibt es keine Aus- und Neubauprojekte mehr“*).

Analog hierzu äußerte sich der Gutachter Ratzenberger (Intraplan) auf dem FGSV-Workshop Mobilitätsdaten vom 12.9.2011, wo er die Ansicht äußerte, an den im BVWP 2003 festgestellten Nutzen-Kosten-Verhältnissen würden die aktuellen verkehrlichen Veränderungen in Bezug auf das Verkehrsverhalten (vgl. Aussagen zum demografischen Wandel) nichts ändern. Diese Aussage ist, aufgrund der bei vielen Projekten feststellbaren erheblichen Abweichungen der Prognose von der tatsächlichen Belastung im Prognosejahr, nicht haltbar. Die Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der Projekte sind im Einzelfall zu prüfen.

Die oben zitierte Textpassage zeigt zudem auf, dass leider wieder eine rein projektbezogene Bewertung, wie bereits im BVWP 2003, intendiert ist.

### 3.2 Netzzustand

Der Netzzustand für die Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen verschlechtert sich zusehends. 2010 wurden 8,6 % der Fahrbahnoberflächen der BAB und 20,9 % der Bundesstraßen als schlecht oder sehr schlecht bewertet. Auch die Situation bei den Brückenbauwerken ist negativ zu beurteilen:

*„Der Anteil der Brücken in schlechtem bzw. sehr schlechtem Bauwerkszustand liegt mit Stand 01.01.2011 bei 13 % (Bundesautobahnen) bzw. bei 7 % (Bundesstraßen). Gerade aufgrund der Altersstruktur der Brücken und des wachsenden Verkehrsaufkom-*

---

<sup>9</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 23.

*mens stehen in den nächsten Jahren bei vielen Brücken umfangreiche Sanierungsarbeiten bzw. Ersatzbauten an.“<sup>10</sup>*

Zur Ermittlung der benötigten Finanzmittel für die Erhaltung im Bereich der **Bundesfernstraßen** wurde jüngst eine Erhaltungsbedarfsprognose für den Zeitraum 2010 bis 2025 erstellt. Zielvorgabe der Untersuchung war, dass der Zustand des Bundesfernstraßennetzes im Jahr 2025 wieder den Ausgangszustand 2010 erreicht. Die Werte wurden mit einem Kostenstand, der sich auf den 01.01.2010 bezieht, ermittelt. Bis zum Jahr 2019 steigt der Erhaltungsbedarf stark an, um danach auf hohem Niveau (3,7 Mrd. Euro pro Jahr) zu bleiben. Für den Zeitraum 2011 bis 2025 werden insgesamt 50,6 Mrd. Euro benötigt. Pro Jahr sind zwischen 2016 und 2025 durchschnittlich 3,6 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.

In den letzten Jahren lagen die tatsächlichen Erhaltungsinvestitionen bis auf das Jahr 2009 immer unterhalb der damaligen Prognose zum BVWP 2003 (sowohl mit Kostenstand 2000 als auch mit indiziertem Kostenstand).

Im Jahr 2010 wurden nur rund 2,5 Mrd. Euro in die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes investiert. Dies verdeutlicht, dass künftig die Erhaltungsinvestitionen erheblich erhöht werden müssen (auf mindestens 3,7 Mrd. € ab 2019).<sup>11</sup>

Das bedeutet, dass der Bund unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zwischen 2016 und 2025 insgesamt mindestens 7,3 Mrd. € an Erhaltungsinvestitionen pro Jahr aufbringen muss (vgl. Tab. 3, S. 30). Dabei ist zu beachten, dass der Bedarf für die Bundeswasserstraßen und die Bundesschienenwege für diesen Zeitraum noch nicht konkret ermittelt wurde. Aufgrund der Altersstruktur ist mit deutlich höheren Aufwendungen als bisher zu rechnen.

Das Budget für den Ausbau verringert sich damit enorm, der Anteil der Erhaltungsinvestitionen wird von derzeit 50 % auf mindestens 70 % ansteigen. Unter der Annahme eines durchschnittlichen jährlichen Budgets von etwa 10 Mrd. € verbleiben somit maximal 2,5-3 Mrd. € pro Jahr für Aus- und Neubau. Das bedeutet, dass unter Zugrundelegung des offenen Investitionsbedarfes aus dem Bedarfsplan 2004 von 89 Mrd. € mindestens 30 Jahre Laufzeit (2015-2044) benötigt würden, um die Projekte abzuarbeiten.

Dies zeigt deutlich, wie unrealistisch bislang Infrastrukturpolitik auf Seiten des BMVBS und der Bundesregierungen seit 2003 betrieben worden ist.

---

<sup>10</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 25.

<sup>11</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 25.

### 3.3 Verkehrsablauf und Engpässe

Der Darstellung der Engpässe im Bereich Schiene (Nord-Süd-Verbindungen, Ruhrgebiet, Rhein-Main, Nordseehäfenanbindung, Rheintal) im Kapitel 4.2.2 ist zuzustimmen, diese Engpässe müssen möglichst zeitnah beseitigt werden. Die angestrebte Korridor-betrachtung ist richtig.

Der Engpassanalyse für den Bereich Straße kann dagegen nicht zugestimmt werden, da zunächst die Verkehrsprognose 2030 abzuwarten bleibt. Der zugrunde gelegte Zustand 2015 enthält Maßnahmen, die noch kein Baurecht haben (z.B. A 44 Kassel – Wommen) und deren Bedarf aufgrund aktueller Entwicklungen nicht mehr gegeben ist. Diese Vorgehensweise ist methodisch fragwürdig. Es müssen deshalb die Ergebnisse der angekündigten Engpassanalyse auf der Basis der Prognose 2030 abgewartet werden.

Dennoch ist es als sinnvoll anzusehen, die häufig überlasteten Netzabschnitte des BAB-Netze punktuell auszubauen, um die Engpässe im Netz zu entlasten. Hierfür ist bereits ein Mitteleinsatz von 22 Mrd. € erforderlich, was bereits mehr als 7 (-10) Jahresetats des BMVBS entspricht.

## 4. Instrumente und Handlungskonzepte

### 4.1 Untersuchungsablauf

Zum Untersuchungsablauf stellt das BMVBS fest:

*„Der grundsätzliche Untersuchungsablauf, wie er in Abbildung 12 dargestellt ist, orientiert sich an den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplänen. Zur Aufstellung des BVWP sind dabei die folgenden grundsätzlichen Fragen abzuarbeiten:*

- *Wie viel Verkehr werden wir in Zukunft haben?*
- *Welche Folgen hat das für den Erhaltungsbedarf und den Verkehrsablauf?*
- *Welche Projekte sind geeignet, um den Verkehr abzuwickeln?*
- *Welche Vor- und Nachteile haben diese Projekte?*
- *Welche Projekte sollten vordringlich bis 2030 gebaut werden und welche Auswirkungen entstehen dadurch insgesamt für Verkehr und Umwelt?*

*Ausgangspunkt für Infrastrukturplanung ist eine Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens. Dafür werden modellbasiert für das Prognosejahr 2030 eine feinträumige Gesamtverkehrsprognose sowie verkehrsträgerbezogene Sektoralprognosen durch*



externe Gutachter erstellt (s. Kapitel 5.4.1). Im Ergebnis liegt für jeden Netzabschnitt der Verkehrsnetzmodelle eine prognostizierte Verkehrsbelastung vor. Auf Basis der **Verkehrsprognose 2030** lassen sich die zu erwartenden Verkehrsprobleme abschätzen (z. B. mittels Engpassanalysen) und Ideen für Aus- und Neubauprojekte als Lösungsansätze entwickeln (s. Kapitel 5.3).<sup>12</sup>

Hierzu ist festzuhalten, dass derzeit unrealistische Nutzerkosten für die Erstellung der Bundesverkehrsprognose zu Grunde gelegt werden, wie dem BMVBS bereits im Termin am 3.12.2012 erläutert wurde.

Die Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr wurde von Intraplan wie in Tabelle 1 angegeben dargestellt. Sie sind unter Berücksichtigung der Entwicklung des Rohölpreise und der zurückliegenden und aktuellen Entwicklung der Kraftstoffpreise für PKW mit 0,5 % p. a. optimistisch. Die Preisindizes für Diesel und Benzin liegen deutlich über dem Preisindex für die Lebenshaltung und weisen seit 2002 deutlich höhere Zuwachsraten auf.

**Tabelle 1: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr**

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Hauptinflussfaktoren (+ = steigernde Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
ÖSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose ....., S. 6

Intraplan geht für den Luftverkehr davon aus, dass sich die Nutzerkosten real konstant entwickeln. Diese Annahme widerspricht der Entwicklung der letzten Jahre vollständig. Betrachtet man beispielsweise den Preisindex für den Luftpersonenverkehr so hat sich dieser von 2005 (=100) auf 134,9 (2011) bzw. 149,9 (8/2012) erhöht. Die Annahme der realen Konstanz ist nicht einmal ansatzweise nachvollziehbar. Der Luftpersonenver-

<sup>12</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 41.



kehr ist im Gegenteil der Verkehrszweig in dem die Kostenentwicklung am stärksten von der Entwicklung des Gesamtindex (111,1; 2011) abweicht.

Auch die Entwicklung des Preisindex für die Luftfracht zeigt, dass nicht von real konstanten Preisen auszugehen ist. So hat der Index von 2006 (=100) bis 2011 auf 125,4 Punkte zugenommen.<sup>13</sup> Hier muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass es erhebliche Schwankungen zwischen einzelnen Jahren gibt.

Die Zweifel zu diesen Ausführungen von Intraplan konnten beim Termin im BMVBS am 3.12.2012 nicht ausgeräumt werden. Im Gegenteil haben sie bestätigt, dass die Annahme der real konstanten Preise als Grundlage der Prognose nicht geeignet ist.

Im Abschnitt Maßnahmenspektrum wird wiederum deutlich, dass auch im BVWP 2015 geplant ist, die umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung nicht in die Nutzen-Kosten-Bewertung aufzunehmen, sodass **keine Monetarisierung der Beanspruchung von Natur und Landschaft** stattfindet, wie sie von GÜNNEMANN bereits 1999<sup>14</sup> vorgeschlagen wurde. Es soll weiter nur eine qualitative Einbeziehung dieser Aspekte stattfinden.

Die vorgesehene Prüfung von Engpasslösungen im Straßennetz wird **grundsätzlich** begrüßt, zumal durch Seitenstreifenfreigaben bis zu 25 % höhere Kapazitäten entstehen, die ggf. Ausbaumaßnahmen entbehrlich machen können (vgl. nachfolgendes Zitat):

*„Im BVWP 2015 erfolgt wie bisher eine grundsätzliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Engpassauflösungen auf Autobahnen durch Ausbaumaßnahmen (Erweiterung durch zusätzliche Fahrstreifen) oder andere netzkonzeptionelle Lösungen. Ergänzend soll für die jeweiligen Projekte untersucht werden, inwieweit – im Vorgriff auf die geplante Ausbaumaßnahme – auch temporäre Seitenstreifenfreigaben sinnvoll sein könnten. Dazu ist anhand von Stauprofilen (z. B. zeitlich begrenzte Verkehrsspitzen versus gleichverteilte hohe Belastungen) und den prognostizierten Verkehrsaufkommen für jeden Engpass zu prüfen, ob vorgezogen zum klassischen Ausbau Möglichkeiten zur Beseitigung der Engpässe durch die temporäre Seitenstreifenfreigabe bestehen. Dabei sind in jedem Einzelfall auch die möglichen Wechselwirkungen zwischen Kapazitätsdefiziten von Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu prüfen.“<sup>15</sup>*

---

<sup>13</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, 1.5.3

<sup>14</sup> Vgl. Forschungsbericht des IWW Tu Karlsruhe (1999). Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur BVWP, Berichte des UBA 4/1999.

<sup>15</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 43.

Das BMVBS plant, Einzelmaßnahmen bei der Schiene auch im Zusammenspiel mit anderen Projekten zu betrachten, um bei der Bewertung mögliche Synergieeffekte durch die Bildung von Projektbündeln zu berücksichtigen. Dazu zählen auch kleinteilige, netzergänzende Maßnahmen wie Überholgleise, Blockverdichtungen oder Tunnelaufweitungen einzubeziehen. Diese Maßnahmen werden als hoch effizient zur Engpassbeseitigung eingeschätzt und sind schnell umsetzbar. Im Zuge der Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens wird auch untersucht, wie die Methodik angepasst werden muss, um kleinteilige netzergänzende Maßnahmen im BVWP hinsichtlich ihrer Wirkungen im Gesamtnetz bewerten zu können. Es wird im Weiteren noch geprüft, ob sinnvolle, kleinteilige netzergänzende Maßnahmen im Rahmen des Bedarfsplans oder als Bestandsnetzinvestitionen finanziert werden können, was aus fachlicher Sicht ebenfalls zu begrüßen ist.

#### 4.2 Zu bewertende Infrastrukturvorhaben

Entsprechend der Kritik der Verbände erfolgt nun auch eine Überprüfung von Projekten des BVWP 2003, die noch nicht oder nicht vollständig realisiert worden sind.

*„... einige Projekt sind angesichts geänderter Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln oder sogar infrage zu stellen. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 sind daher auch die noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 in die neue Bewertung einzubeziehen. Ausgenommen und damit nicht erneut bewertet werden nur einige wenige Vorhaben, die als laufend gelten. Dazu zählen Maßnahmen*

- *die bereits im Bau sind,*
- *bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird oder*
- *für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft ein Konzessionsvertrag*

*besteht bzw. voraussichtlich bis Ende 2015 bestehen wird.*

*Sofern laufende Maßnahmen mehrere Teilabschnitte umfassen, die unabhängig voneinander einen verkehrlichen Nutzen entfalten, sind die noch nicht begonnenen Abschnitte nach Prüfung ggf. in die Neubewertung des BVWP 2015 einzubeziehen.*

*Die Liste der in Bau befindlichen bzw. als gebunden geltenden Vorhaben wird bis Ende 2013 zusammen mit den angemeldeten Projekten veröffentlicht. Im Verlauf der Projektbewertung wird noch einmal geprüft, ob die als in Bau befindlich definierten Projekte tatsächlich wie vorgesehen bis Ende 2015 in Bau gehen können. Entsprechend den Festlegungen werden im BVWP 2015 auch Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit beplant – teilweise schon planfestgestellt – sind. Die erneute Bewertung aller noch nicht laufender Projekte ist Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und be-*

*darfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen.“<sup>16</sup>*

Diese Vorgehensweise wird aus fachlicher Sicht grundsätzlich begrüßt, weil damit ein objektives Herangehen an die Netzbewertung gewährleistet wird und nicht mit einem weitgehend ausgeplanten Netz in die Maßnahmebewertung gegangen wird.

Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass das BMVBS bei einigen Projekten dazu übergegangen ist mit minimalen Beträgen den Beginn von vorbereitenden Maßnahmen einzelner Projekte zu finanzieren (bspw. B 30 (Friedrichshafen) und B 31 (Ravensburg)). Dies würde unter den o.g. Kriterien formal dazu führen, dass sie als begonnen eingestuft werden könnten, obwohl dies angesichts des Gesamtvolumens der Projekte nicht realistisch ist. Diese Projekte müssen deshalb wie noch nicht begonnene Projekte behandelt werden, um zu vermeiden, dass mit marginaler Zuweisung von Finanzmitteln für vorbereitende Maßnahmen (wie die Verlegung eines Baches u.ä.), eine erneute Beurteilung ausgehebelt wird.

#### 4.3 Projektanmeldung

Die vorgenommene Verschärfung der Anforderungen für die Projektanmeldung ist aus fachlicher Sicht ebenfalls sehr zu begrüßen, da damit eine fundierte Analyse und Bewertung durch das BMVBS erfolgen kann.

Insbesondere die Vorgabe an die Auftragsverwaltungen der Länder für den Verkehrsträger Straße bereits im Vorfeld der BVWP detaillierte Projektbewertungen (verstärkte Vorprüfung: Plausibilisierung des Trassenverlaufs und der Investitionskosten) auf der Basis von Vorplanungen mit Lage- und Höheplänen und differenzierten Kostenschätzungen zu den Baukosten nebst Ingenieurbauwerken zu verlangen, ist fachlich ein großer Fortschritt.

## 5. Bewertung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

Zur Verkehrsprognose 2030 war bereits ausgeführt worden, dass auf Basis der von Intraplan entwickelten Nutzerkosten keine belastbare Prognose erstellt werden kann.

Da zudem eine rein kreisbezogene Verkehrsprognose vorgelegt wird, ist eine Projektbewertung von Ortsumgehungen (Maßnahme lokaler Bedeutung) als nicht sinnvoll

---

<sup>16</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 45.

zurück zu weisen.<sup>17</sup> Hierzu müsste eine weitergehende Differenzierung unterhalb der Ebene der BVWP-Kreisregionen erfolgen. Diese Einschätzung deckt sich auch mit Expertenmeinungen aus dem Kreis der Verkehrswissenschaft.<sup>18</sup>

Die bis Herbst 2013 vorgesehene Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik<sup>19</sup> hinsichtlich der Zeitkosten, Zuverlässigkeit im Verkehrsablauf, Verlagerungseffekte, Raumwirksamkeitsanalyse entsprechend RIN 2008) ist zu begrüßen, sollte allerdings auch eine Monetarisierung der Umwelteffekte sowie die volle Einbeziehung der Effekte des induzierten Verkehrs als Saldo von Positiv- und Negativeffekten berücksichtigen.

Zu den Verlagerungseffekten ist auszuführen, dass im Rahmen von Interdependenzbetrachtungen Straße/Schiene auch berücksichtigt werden muss, welche Einnahmeverringerungen bei den Trägern des ÖPNV bzw. beim SPNV und SPFV entstehen, wenn Nutzeneffekte durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene berücksichtigt werden sollen.

Der Gedanke, bezüglich der Verlagerungen von der Straße auf die Schiene die auf der Straße frei werdenden Kapazitäten und dadurch verbesserten Reisegeschwindigkeiten für die auf der Straße verbleibenden Nutzer zu berücksichtigen,<sup>20</sup> widerspricht dem Ziel der Verkehrspolitik, den Verkehrsträger Schiene zu stärken. Durch eine solche Bewertungskomponente würde er geschwächt. Umgekehrt müsste er in jedem Fall jedoch auch für die Schiene gelten.

Die Ausweisung der Gesamtplanauswirkungen wird grundsätzlich jedoch begrüßt, da somit auch die nach SUP vorgeschriebene Ermittlung der Umweltwirkungen zusammenfassend beschrieben, ermittelt und bewertet wird, sodass auch die Klimawirkungen des BVWP in den Blick genommen werden müssen.

Die vorgesehene Koordinierung der Fachgutachter über das Projektinformationssystem PRINS ist ebenfalls aus fachlich und informationspolitischer Sicht zu begrüßen, da es auch der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen soll.

---

<sup>17</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 56.

<sup>18</sup> Vgl. Prof. Carsten Sommer (2013): BVWP 2015. Zukunftsprognosen und kritische Trends. Vortrag auf dem Kongress Einblicke in die Zukunft des ÖPNV am 30-31.1.2013 in Berlin. Folie 14.

<sup>19</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 51

<sup>20</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 52-53.

## 6. Alternativenprüfung

Hierzu führt die Grundkonzeption folgende Überlegungen aus:

*„Die Prüfung von Alternativen im BVWP wird auf der Ebene von Projekten, Teilnetzen bzw. Korridoren und dem Gesamtplan stattfinden. Dabei ist zu beachten, dass nur vernünftige Alternativen geprüft werden, die die Ziele sowie den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind (§14, §19b UVPG). Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern wird eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgen. Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.“<sup>21</sup>*

Der Hinweis auf die Zumutbarkeit des Aufwands zeigt, dass ggf. die Alternativenprüfung auf einen überschaubaren Kostenaufwand reduziert bleiben soll, was fachlich nicht akzeptabel ist. Inwieweit eine vorrangige Planungskompetenz bei den Ländern gesehen wird, muss erläutert werden, zumal die Entscheidungskompetenz beim Bund als Finanzier verbleiben muss. Der gravierendste Kritikpunkt ist allerdings die nicht geklärte Systematik des Vorgehens hinsichtlich der Alternativenbewertung. Denn wenn die Länder bereits auf der kleinteiligen Projektebene (Einzelprojektbewertungen) eine Alternativenprüfung vornehmen, werden für die **Alternativenprüfung auf Netzebene** bereits Vorgaben oder Filter entwickelt, die diese erheblich einschränken können. Dies ist weder fachlich noch rechtlich hinzunehmen.

Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Schiene (2010) gemachten guten Erfahrungen mit der Untersuchung von Teilnetzen bzw. Korridoren, auf die beim BVWP 2015 ebenfalls zurückgegriffen werden soll (s. Kapitel 5.4.14). Dabei soll analysiert werden, wie alternative Projektbündel, möglicherweise auch verkehrsträgerübergreifend, zur Lösung verkehrlicher Problemstellungen in Korridoren beitragen können.<sup>22</sup>

Die so benannte „wichtige Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung“, die sich aus der Anforderung der SUP ergibt, neben der Betrachtung von Einzelprojekten, die

---

<sup>21</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 55.

<sup>22</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 55.

Wirkungen des Gesamtplans mehr ins Blickfeld zu nehmen, widerspricht auch der oben genannten Einzelprojektbewertung und verdeutlicht noch einmal, warum diese abzulehnen ist.

Die Vorgehensweise, die Effekte des Gesamtplans zu betrachten, wird nach der Lesart des BMVBS auch für die Alternativenprüfung genutzt, *„indem alternative Gesamtplan- auswirkungen in Abhängigkeit von der Aufteilung von Investitionsmitteln auf die Verkehrsträger ermittelt und in den Entscheidungen berücksichtigt werden. Um eine gesamthafte Abwägung vornehmen zu können, beschränken sich diese Betrachtungen nicht nur auf Umwelteffekte. Einzubeziehen sind ebenso die weiteren aus den Zielen des BVWP abgeleiteten und bewerteten Wirkungen wie Transportkostensenkungen, Zuverlässigkeit oder Verkehrssicherheit.“*<sup>23</sup>

Daher bleibt festzustellen, dass keine ausreichende Abschichtung von der Gesamtplanebene hin zu den Einzelprojekten hinsichtlich der verpflichtenden Alternativenprüfung sichergestellt ist. Dabei sind auch die wechselseitigen Interdependenzeffekte bei Straßen- und Schienenprojekten in Parallellage zu berücksichtigen und die gesamtwirtschaftliche Bewertung einzustellen.<sup>24</sup> Die Bewertung in verkehrsträgerübergreifenden Projektbündeln ist dabei zu begrüßen, sie sollte aber auch die umweltentlastenden Wirkungen berücksichtigen.<sup>25</sup>

Kritisch wird beurteilt, dass nur für einen Teil der Projekte Sensitivitätsberechnungen durchgeführt werden sollen. Wenigstens für die Gesamtplanebene und die Teilnetzbeurteilungen sollten Sensitivitätsbetrachtungen vorgenommen werden.

Begrüßenswert ist der Ansatz, dass nur die Projekte auch finanziert werden sollen, deren Wirtschaftlichkeit sicher nachweisbar ist („Robustheit der Planungen, vgl. Tab. 4 der Grundkonzeption).

## 6.1 Weitere Szenarien

Hierzu hatte der NABU bereits in der Stellungnahme vom 8.10.2012 ausgeführt:

*„Zu weiteren Szenarien wird von Intraplan ausgeführt, dass eine „Korridorlösung“ vorgesehen ist, in der zwei Szenarien bei denen sich das BIP-Wachstum auf 0,8 bzw.*

---

<sup>23</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 55.

<sup>24</sup> Vgl. Wulf Hahn (2000): Interdependenzbetrachtung Straße/Schiene am Beispiel B252n/KBS 622- Burgwaldbahn. In: Verkehr und Technik, Heft 12 2000.

<sup>25</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 56.



1,4% pro Jahr beläuft.<sup>26</sup> Begründet wird dies damit, dass sich der Korridor an anderen Langfristszenarien orientieren würde.

Alle anderen Rahmenbedingungen, wie die Nutzerkosten und das Verkehrsangebot bleiben gegenüber dem Kernszenario unverändert.

Um der Politik jedoch eine wirkliche Entscheidungsgrundlage zu liefern, ist es unverzichtbar, unterschiedliche Entwicklungspfade in Form entsprechender Szenarienbetrachtungen aufzuzeigen. Dabei ist es nicht ausreichend, nur die Makrovariable BIP zu variieren. Dazu ist für jedes Szenario ein Variablenset zu entwickeln, das auch die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung berücksichtigt.

Derzeit ist aufgrund der bestehenden Annahmen nicht erkennbar, dass diese Ziele berücksichtigt wurden. Welche Auswirkungen die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung (CO<sub>2</sub>-Minderung, Klimaschutzziele) auf die Nachfragentwicklung in den einzelnen Verkehrssegmenten haben, ist differenziert segmentspezifisch unter Angabe der jeweiligen Prognoseprämissen darzustellen.“

Wie das Szenario untere Bandbreite aus Tabelle 4 des Entwurfs definiert ist, ist nicht bekannt. Dies muss erläutert werden.

## 6.2 Priorisierungsschritte in der BVWP

Der Priorisierungsschritt 1 (Festlegung der Investitionsmittel für die Erhaltung des Netzes) zum Bestandsnetz ist sinnvoll gewählt.

Im BVWP 2003 wurden 56 % der Mittel für die Erhaltung vorgesehen, im aktuellen Investitionsrahmenplan ist dieser Anteil auf 65 % erhöht worden.<sup>27</sup> Dieser Anteil wird jedoch nicht ausreichend sein (s.o.) und sollte auf mindestens 70 % erhöht werden, um die in der Vergangenheit geschaffenen Werte der Verkehrsinfrastruktur auch für die Zukunft zu sichern.

Im Abschnitt Priorisierungsschritt 2 (Aufteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger) heißt es:

„Im Priorisierungsschritt 2 wird festgelegt, wie die Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße aufgeteilt werden. Im IRP 2011-2015 sind für den Verkehrsträger Straße 50 %, die Schiene 41 % und die Wasserstraße 9 % der insgesamt für Aus- und Neubau veranschlagten Investitionsmittel vorgesehen. Diese Festlegungen werden auch in der politischen Diskussion zum

---

<sup>26</sup> Vgl. Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose ....., S. 10

<sup>27</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 62.

BVWP 2015 viel Raum einnehmen. Auf der einen Seite steht die Forderung, u. a. aufgrund seiner hohen Verkehrsleistung überwiegend in den Verkehrsträger Straße zu investieren (Anteil an der Personenverkehrsleistung 81 %, Anteil an der Güterverkehrsleistung 72 %<sup>30</sup>). Auf der anderen Seite wird die Bedeutung von Investitionen in die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße betont. In dieser Frage wird es keine dirigistischen Vorfestlegungen beispielsweise in Form eines Modal-Split-Ziels geben (s. Zielkonzept in Kapitel 4.1). Vielmehr werden die Stärken und Systemvorteile der jeweiligen Verkehrsträger untersucht und dementsprechend investiert. Für die Vorbereitung der politischen Abwägung der Mittelaufteilung wird im BVWP 2015 auf gesamtplanbezogene Alternativenprüfungen zurückgegriffen (s. Kapitel 5.4.3). Dabei wird veranschaulicht, wie sich bei unterschiedlichen Budgetaufteilungen auf die Verkehrsträger die Gesamtwirkungen des Plans sowohl aus gesamtwirtschaftlicher als auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht darstellen. Dabei ist zu prüfen, inwieweit die Erreichung der Gesamtziele beispielsweise im Bereich CO<sub>2</sub>-Vermeidung oder beim Flächenverbrauch von der Finanzmittelaufteilung abhängen. Auf diesen Grundlagen wird entschieden, ob die bisherige Aufteilung der Mittel auf die Verkehrsträger beibehalten werden soll oder Verschiebungen notwendig sind.“<sup>28</sup>

Begrüßenswert ist die Aussage, dass auf die gesamtplanbezogene Alternativenprüfungen bei der Mittelaufteilung zugegriffen werden soll. Dagegen zeigt die Aussage „in dieser Frage wird es keine dirigistischen Vorfestlegungen beispielsweise in Form eines Modal-Split-Ziels geben (s. Zielkonzept in Kapitel 4.1)“, dass offenbar **umweltorientierte Vorgehensweise und Konzeption** mit Dirigismus verwechselt wird.

Hinsichtlich des Bezugs auf die Verkehrsleistung ist darauf hinzuweisen, dass dabei die nichtmotorisierten Verkehrsmittel untergewichtet werden, die im Nahbereich **erhebliche Wegeanteile** aufweisen und in den letzten Jahren erheblich zugenommen haben.

Im Abschnitt Priorisierungsschritt 3 (Festlegung der Dringlichkeiten der Investitionen innerhalb der Verkehrsträger) heißt es:

„In der neuen Priorisierungsstrategie wird dieser Kritikpunkt aufgegriffen und eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe eingeführt. Zukünftig wird es eine Kategorie **Vordringlicher Bedarf Plus** (VB+) geben. Darin werden die Projekte eingestellt, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. Daneben wird es wie bisher die Dringlichkeitsstu-

---

<sup>28</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 62.

*fen Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB) geben. Dies gilt auch für die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) für den Verkehrsträger Straße. Darin werden Großprojekte bei der Straße eingestuft, die – vorbehaltlich der weiteren Planungen – eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen, jedoch nicht bis zum Jahr 2030 realisiert werden können. Im Unterschied zu den sonstigen WB-Projekten wird dadurch ermöglicht, dass bei WB\*-Vorhaben im Rahmen der Auftragsverwaltung die Planung begonnen oder weiter betrieben werden kann.“<sup>29</sup>*

Die Einführung der neuen Bedarfsplankategorie VB+ wird sehr begrüßt, da damit die besonders dringlichen Projekte priorisiert werden können.

Kritikwürdig ist dagegen, dass weiterhin die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) für den Verkehrsträger Straße existiert, da dies zu Planungen führt, die absehbar nicht umsetzbar sind bzw. deren Planungshorizont weit über 2030 hinausweist, sodass eine Umsetzung aus heutiger Sicht als sehr fraglich eingeschätzt werden muss. Hinzu kommt, dass der dann wahrscheinlich nicht mehr gegebene Bedarf für die Umsetzung von Großprojekten angesichts des immensen Erhaltungsbedarfes und der zunehmend begrenzten Finanzmittel.<sup>30</sup>

Begrüßt wird auch, dass der Bedarfsplan 2015 nur noch so ausgestaltet werden soll, dass die VB+ und die VB-Projekte finanzierbar bleiben. Auch dies zeigt, dass es nur folgerichtig wäre die Projekte des Weiteren Bedarfs im BVWP 2015 nicht mehr zu berücksichtigen.

Die vorgesehene Planungsreserve sollte genau definiert werden, damit diese nicht dazu genutzt wird, das Budget ständig für „Wunschprojekte“ zu erweitern.

Der separate Planungsansatz von 30 % für die Bundesfernstraßen kann angesichts der skizzierten Mittelknappheit nicht befürwortet werden.<sup>31</sup>

Hinsichtlich der Priorisierung sollte festgelegt werden, ab welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ein Projekt noch als vordringlich betrachtet werden kann.

Begrüßenswert ist es, dass Projekte mit einer sehr hohen Umweltbetroffenheit (speziell Natura 2000 Gebiete; sind diese hier gemeint?) nicht in die Kategorie VB+ eingestuft werden sollen. Dies sollte analog für die Kategorie VB gelten.

---

<sup>29</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 62.

<sup>30</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 76.

<sup>31</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 64.

Für den WB wurde bereits festgelegt, dass für die Bewertung erst noch festgelegt werden soll, ab welchem NKV Projekte berücksichtigt werden. Dies ist auf die VB-Kategorien zu übertragen.

Das Mindest-NKV für Bundesstraßen sollte frühzeitig offengelegt werden, damit Transparenz gewährleistet ist. Die vorzeitige Umsetzung von Projekten sollte dabei an festen Kriterien orientiert erfolgen.<sup>32</sup>

Das Kriterium des Erhaltungsmanagements sollte bei der Priorisierung der Bauprojekte einen besonders hohen Stellenwert erhalten, insbesondere bevor Neubauprojekte auf Länderwunsch vorgezogen oder neu angemeldet werden.<sup>33</sup>

## 7. Transparenz und Beteiligung

Hierzu stellt das BMVBS fest:

*„Gegenüber den erprobten Beteiligungsverfahren auf Projektebene betritt die Bundesregierung beim BVWP teilweise Neuland. Im Hinblick auf Komplexität und Umfang des Verfahrens zur Aufstellung des BVWP sowie unter Berücksichtigung der großen Zahl von potenziell zu Beteiligten wird es aufgrund von Interessenkonflikten kaum möglich sein, zu allen Strategien, Methoden und Projekten immer Konsens zu erzielen. Die Aufgabe besteht darin, für die verschiedenen Sichtweisen gegenseitiges Verständnis zu erzeugen, diese fundiert abzuwägen und eine fachgerechte Lösung zu erarbeiten, ohne die Abwägungen der konkretisierenden Verwaltungsverfahren (Linienbestimmungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) vorwegzunehmen. Mit dem im Juni 2012 veröffentlichten „Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015“ hat das BMVBS frühzeitig die Voraussetzungen für einen fairen und sachgerechten Austausch der beteiligten Akteure geschaffen. Entsprechend dem Konzept werden alle Interessierten prozessbegleitend über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse informiert. Wie in der Vergangenheit werden die Bewertungsergebnisse zusätzlich in einem Projektinformationssystem (PRINS) umfassend dargestellt.“<sup>34</sup>*

Begrüßenswert ist die neue und deutlich verbesserte Beteiligung am Aufstellungsprozess zum BVWP 2015. Allerdings lässt die Verbändebeteiligung noch immer eine ausreichende Transparenz vermissen, wie im Gespräch am 3.12.2012 im BMBVS diskutiert. Denn solange die verwendeten Grundlagen und Quellen, die zur Ableitung der

---

<sup>32</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 69-70.

<sup>33</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 74.

<sup>34</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 79.

Prämissen verwendet wurden und die Berechnungsergebnisse auch in Teilschritten nicht offen gelegt werden, ist eine offene Auseinandersetzung auf Augenhöhe nicht möglich.

Das BMVBS verpasst damit die Chance auf frühzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Planungsgrundlagen, auf deren Grundlage später die Projektbewertung erfolgen soll, sodass am Ende des Prozesses sowohl über die Planungsvorgaben als auch über die Einzelergebnisse der Projektbewertungen wieder von Grund auf diskutiert werden muss.

## **8. Qualitätssicherung**

Das geplante Monitoring und die Wirkungskontrolle für die Projekte des BVWP 2015 werden ausdrücklich begrüßt. Dabei sollte überprüft werden, ob die berechneten Wirkungen aus der Nutzen-Kosten-Analyse in einer ante-ex-post-Betrachtung auch eingetreten sind und jeweils Zielerfüllungsgrade ermittelt werden.

Die Bedarfsplanüberprüfungen sollten dabei alle Projekte in den Blick nehmen.

Die SUP sollte daher auch auf Gesamtplanebene alle umweltbezogenen Wirkungen im Sinne eines Monitoring untersuchen und bewerten.

Insgesamt begrüßt der NABU den laufenden Dialogprozess zum Bundesverkehrswegeplan 2015 und ist gern bereit, sich auch am weiteren Prozess zu beteiligen.

Berlin, März 2013

### **Für Rückfragen:**

Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik, Tel. 030.284984-1613,  
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Wulf Hahn, Bundesfachausschuss Verkehr des NABU, Tel. 06421.686900,  
info@regioconsult-marburg.de

NABU e.V., 10108 Berlin

www.NABU.de