



Berlin, den 01. Juli 2003

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes vor der Kabinettentscheidung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 schafft die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung bis 2015 und darüber hinaus.

Eines der obersten Ziele der Bundesregierung ist die dauerhafte Sicherung von Mobilität.

Seit Mitte der siebziger Jahre basiert die Investitionspolitik im Bereich der Bundesverkehrswege auf einer Verkehrsträger übergreifenden Planung. Diese wird im Bundesverkehrswegeplan dokumentiert. Die Laufzeit des Bundesverkehrswegeplanes 1992 betrug 22 Jahre; die des Bundesverkehrswegeplanes 2003 umfasst den Zeitraum von 2001 bis 2015.

Das **Zukunftsprogramm Mobilität** vom 6. März 2002 ist integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2003. Dort sind folgende qualifizierte Schwerpunkte festgelegt:

- Beseitigung von Verkehrsengpässen (u. a. 1100 km 6-streifige Autobahnerweiterung, Schienennetzmodernisierung),
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von 300 Ortsumgehungen,
- Stärkung des maritimen Standortes durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland,
- Bestandsnetzinvestitionen aller Verkehrsträger,
- Förderung moderner Verkehrstechnologien (Transrapid, Galileo).

Folgende Zielsetzungen liegen dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- Förderung der europäischen Integration.

Datengrundlagen

Die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung geschieht auf der Grundlage einer Strukturdatenprognose. Darin werden für die Bundesrepublik Deutschland und ihre Regionen sowie für die benachbarten europäischen Länder für den Prognosezeitraum Aussagen getroffen – insbesondere zur Bevölkerungs-, Erwerbspersonen-, Arbeitsplatz- und Bruttoinlandsproduktentwicklung. Diese prognostizierten Strukturdaten gehen als maßgebliche Kenngrößen für alle nachfolgenden verkehrsrelevanten Voraussetzungen unmittelbar in die Verkehrsträger übergreifenden Gesamtverkehrsprognosen für den Güter- und den Personenverkehr ein.

Verkehrsprognose

Eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsinfrastrukturbedarfs bilden die Prognosen der Güter- und Personenverkehrsentwicklung zum Prognosehorizont 2015. Grundlage der Prognosen sind die Szenarien, deren Ausprägung die Prognosen und die Aufteilung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger beeinflussen.

Große Bedeutung kommt dabei insbesondere der Höhe der Nutzerkosten im Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserstraßenverkehr und deren erwarteten Veränderungen zu. Diese Kosten werden vor allem von folgenden Einflussgrößen beeinflusst:

- Änderung der Produktivität,
- Kraftstoffabgabepreise für die Verkehrsträger,
- Änderung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs sowie
- streckenbezogene Lkw-Gebühren auf Autobahnen.

EU-Osterweiterung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 berücksichtigt die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten. Eines eigenständigen Infrastrukturprogramms zur Bewältigung der zu erwartenden grenzüberschreitenden Verkehre mit den Beitrittsländern, allen voran Polen und die Tschechische Republik mit Zuwachsraten bis zu 300 Prozent, bedarf es aufgrund des heute vergleichsweise geringen Ausgangsniveaus nicht. Es ist vielmehr im Jahr 2015 von einer Kapazitätsauslastung – unter Berücksichtigung der bereits begonnenen bzw. beschlossenen Infrastrukturprojekte – von 60 bis 70 Prozent auszugehen.

Abschätzung der umweltbezogenen Wirkungen; CO₂ - Emissionen

Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfrage führen die ordnungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen des Integrationsszenarios sowie ferner die investiven Vorhaben des BVWP 2003 zu einer signifikanten Reduktion der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Laisser-faire-Szenario, d. h. die CO₂-Emissionen steigen also im Vergleich wesentlich geringer als die Verkehrsleistungen, wenn das Integrationsszenario zugrunde gelegt wird.

Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern

Mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) ist das Aufbauwerk in den neuen Ländern nicht abgeschlossen, es besteht weiterhin ein teilungsbedingter Nachholbedarf. Der BVWP 2003 steht am Beginn der zweiten Hälfte des Aufbauprozesses und bestimmt die weiteren Ziele und Aufgaben.

Jetzt rückt der Bau von Ortsumgehungen stärker in den Mittelpunkt für den Aufbau Ost. Die großen Verkehrsnetze entfalten ihre Wirksamkeit erst dann, wenn sie mit einer Verkehrsbeschleunigung in der Fläche einhergehen. Zusätzlich wird die Verkehrsinfrastruktur aber auch durch weitere Großprojekte vervollständigt werden, u. a. durch die Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin und den Bau der A 72 von Chemnitz nach Leipzig. Aus diesem Grund wird der ostdeutsche Anteil an den nicht zu den VDE

gehörenden Teilen des Bundesverkehrswegeplans 2003 gegenüber 1992 um 3,3 Prozent erhöht. Damit wird ein verlässliches Signal für den Aufbau Ost, an die ostdeutsche Wirtschaft und an Investoren gegeben.

Stärkung des Maritimen Standortes

Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Länder, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Zu diesem Zweck wurde 1999 mit den Küstenländern eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossen. In diesem Zusammenhang gehört der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen mit Bundesmitteln zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Hierzu haben Bund und Küstenländer eine Liste von Länder übergreifenden „ersten Prioritäten“ als ein gemeinsam getragenes Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland erarbeitet. Im Rahmen der 2. Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock wurde eine Reihe von Projekten vorgeschlagen. Der Bundesverkehrswegeplan enthält hierauf bezogenen Projekte, mit denen die Anbindung der nationalen Seehäfen verbessert werden kann.

Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland

Die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland und die möglichen „Olympischen Spiele 2012 in Leipzig und Rostock“ haben erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsplanung. Die Verkehrsanbindungen der Spielstätten ist unabdingbare Voraussetzung für den Erfolg der Veranstaltungen. Die Länder und die DB AG haben die Ergebnisse der Planungsgespräche zu den beiden sportlichen Großereignissen bei ihrer Vorhabenanmeldung für den BVWP 2003 einfließen lassen. Die Anmeldungen sind im Planentwurf enthalten.

Steigerung der Investitionen für Ersatz und Erhaltung der Bestandsnetze

Der BVWP 2003 sieht 82,8 Milliarden Euro für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vor. Dies ermöglicht eine signifikante Steigerung der Erhaltungsinvestitionen von bisher 46 Prozent (im BVWP '92) auf künftig nahezu 56 Prozent Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen des BVWP; die Bestandsnetz- bzw. Erhaltungsinvestitionen sind Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit.

Bewertungsverfahren

Das gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren besteht aus einer Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der Raumwirksamkeitsanalyse.

Nutzen-Kosten-Analyse

Sie umfasst folgende Komponenten:

- Transport- bzw. Beförderungskosten,
- Aufwand zur Erhaltung der Verkehrswege,
- Verkehrssicherheit,
- Erreichbarkeit,
- Räumliche Wirkungen, soweit monetarisierbar,
- Umwelteffekte, soweit monetarisierbar,
- Induzierter Verkehr,
- Inter- und intramodale Interdependenzen.

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf sind solche bewerteten Projekte als kritisch zu betrachten, die ein sehr hohes Umweltrisiko und / oder eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Bundesnaturschutzgesetz aufweisen. Soweit bei diesen Projekten noch kein Nachweis zur möglichen Lösung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme vorliegt, werden sie als „Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den Vordringlichen Bedarf gekennzeichnet.

Bei den so gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik im weiteren Planungsvollzug abzuarbeiten. Über das Ergebnis berichtet das BMVBW dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des Fernstraßenausbaugesetz festgestellt ist.

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Für die aufgrund des NKV-Wertes in der Kategorie Vordringlicher Bedarf enthaltenen Straßenprojekte mit hoher, sehr hoher bzw. herausragender RWA-Bewertung – so genannte Prädikatsprojekte – wird den Ländern empfohlen, diese aufgrund ihrer raumordnerischen Bedeutung bei der zukünftigen Abarbeitung des Bedarfsplans bzw. der auf den Bedarfsplänen aufbauenden mittelfristigen Bauprogramme möglichst vorrangig zu realisieren. Solche Projekte haben ein Mittelvolumen von rund 6,5 Milliarden Euro.

Zusätzlich wird ein „RWA-Pool“ mit einem Mittelvolumen von knapp 1,5 Milliarden Euro für Aus- und Neubau von Straßenprojekten gebildet, die aufgrund ihrer Bewertungen aus raumordnerischer Sicht des BMVBW zusätzlich Bestandteil des neuen Vordringlichen Bedarfs sein sollten. Diese Projekte erfüllen bestimmte Mindestkriterien hinsichtlich NKV, RWA-Bewertung und Projektkosten. Mit diesem Verfahren wird sichergestellt, dass raumordnerische Anforderungen an erwogene Verkehrswegeinvestitionen im Bundesverkehrswegeplan 2003 einen eigenständigen und hohen Stellenwert erhalten. Auf die neuen Bundesländer entfallen rund 60 Prozent der Mittel des Pools.

Beteiligung bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes

Die Länder und die Deutsche Bahn AG haben bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes mitgewirkt. Die Kommunalen Spitzenverbände, Spitzenverbände der Wirtschaft, Naturschutzverbände, Verbände des Verkehrsgewerbes, der Teilnehmer am Straßenverkehr sowie die Gewerkschaften wurden einbezogen.

Dringlichkeitsstufen

Die Prioritäten (Dringlichkeiten) für die Aufnahme bewerteter Vorhaben in einen Bundesverkehrswegeplan 2003 ergeben sich prinzipiell aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, aus netzkonzeptionellen Überlegungen, aus den Planungsständen und dem im Geltungszeitraum zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen.

Die Einstufung im neuen BVWP wird nach den Kategorien „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ vorgenommen.

• Vordringlicher Bedarf (VB)

- laufende und fest disponierte Vorhaben
- neue Vorhaben
- neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

- Weiterer Bedarf (WB)
 - neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
 - neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag
 - neue Vorhaben
 - neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.

Wirkung des Bundesverkehrswegeplanes und der gesetzlichen Bedarfspläne

Der Beschluss des Bundeskabinetts zum Bundesverkehrswegeplan dokumentiert die verkehrsinvestitionspolitischen Ziele der Bundesregierung. Mit den nachfolgenden parlamentarischen Entscheidungen zu den Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege als Anlage zu den jeweiligen Ausbaugesetzen wird der Bedarf (das „Ob“, nicht das „Wie“) für die vorgesehenen Maßnahmen rechtlich verbindlich festgestellt.

Alle Neu- und Ausbaumaßnahmen stehen unter „Haushaltsvorbehalt“.

Der BVWP bzw. der gesetzliche Bedarfsplan kann keine Entscheidungen auf den nachfolgenden Planungsstufen vorwegnehmen oder ersetzen; er legt weder eine konkrete Linie fest noch wird darin über weitergehende Details der Trassenführung entschieden. Die Realisierung der Maßnahmen der Bedarfspläne ist nicht einklagbar.

Ausbaugesetze

Für das Bundesfernstraßennetz wird seit 1970 der Ausbaubedarf gesetzlich durch das Fernstraßenausbaugesetz geregelt. Dem Gesetz bzw. seiner jeweiligen Änderung ist der sog. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Karte beigelegt. Dieser basiert auf dem jeweils aktuellen Bundesverkehrswegeplan und enthält alle für seinen Geltungszeitraum geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen.

Um die Gleichbehandlung von Schiene und Straße zu gewährleisten, hat der Deutsche Bundestag im Jahre 1993 mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zum ersten Mal auch den Ausbaubedarf für das Bundesschienenwegenetz gesetzlich geregelt; Anlage dieses Gesetzes ist als Projektliste der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege.

Ablaufschritte der Bundesverkehrswegeplanung

1. Szenarien/Prognosen der Verkehrsentwicklung mit Strukturdatenprognose, Szenariendefinition Gesamtverkehrsprognosen für den Personen- und Güterverkehr Ermittlung der Verkehrsnetzbelastungen beteiligt sind Bundesministerien und Gutachter)
2. Modernisierung der Bewertungsmethodik, vor allem Umweltrisikoeinschätzung, raumordnerische Bewertung, städtebauliche Beurteilung (beteiligt: Bundesministerien, Gutachter)
3. Überprüfung der Verkehrsnetze / Projektanmeldungen, Engpässe, Netzlücken und Netzoptimierung münden in Vorschläge für Neu- und Ausbaustrecken (beteiligt: Länder, Deutsche Bahn AG, Verbände)
4. Bewertung der Projekte und Feststellung der Bauwürdigkeit Einzelprojektbewertung und Interdependenzbetrachtungen münden in Einstufungsvorschläge (beteiligt: Gutachter). Bereits in dieser Phase der Bewertung hat es bei dieser Überarbeitung eine Beteiligung der Länder und der MdB gegeben.
5. Dringlichkeitseinteilung unter Berücksichtigung der Finanzplanung (Ermittlung der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel führt zum BVWP-Entwurf; beteiligt; BMF)
6. Anhörung/Abstimmung (auf Bundes- und Landesebene sowie Unterrichtung der Fachkreise und der Verbände münden in eine Kabinetttvorlage; beteiligt: Bundesministerien, Länder, Verbände)
7. Kabinettsbeschluss - Entwurf der Bedarfspläne als Anlage zu den Ausbaugesetzen
8. Gesetzgebungsverfahren: Beratung der Ausbaugesetze mit den zugehörigen Bedarfsplänen im Deutschen Bundestag (Bundesschienenwegeausbaugesetz mit Zustimmung des Bundesrates!) führen zur Verabschiedung der Bedarfsplangesetze.

Direkt nach dem Kabinettsbeschluss werden das Gesetzgebungsverfahren für das Schienenwegeausbaugesetz und das Fernstraßenausbaugesetz auf den Weg gebracht.