



Maik Beermann

Mitglied des Deutschen Bundestages

bei der

BIOS

zum Thema

Bundesverkehrswegeplan 2015





Grundkonzeption für den BVWP 2015 (1/2)

- 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.
- Aus- und Neubau müssen 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.
- Hauptachsen stehen im Vordergrund: Verkehrsträgerübergreifend werden als Zielgröße 80 % der Aus- und Neubaumittel für überregional bedeutsame Projekte reserviert.
- 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.
- Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik, muss aber fokussiert werden: Der BVWP konzentriert sich auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele.
- 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.



Grundkonzeption für den BVWP 2015 (2/2)

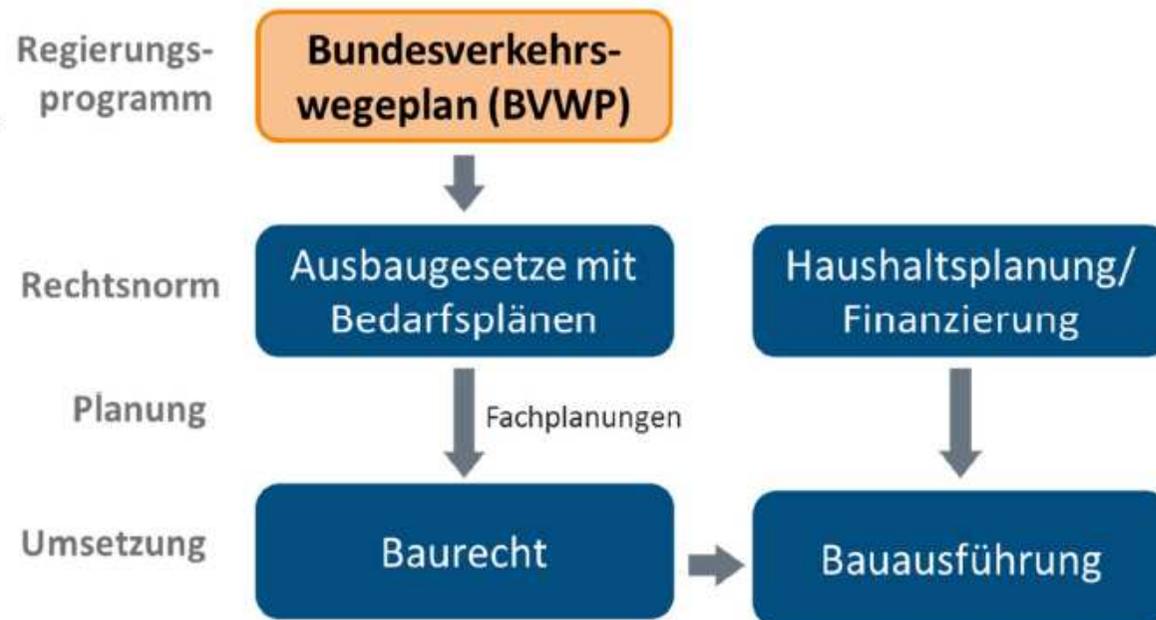
- Vorhandene Infrastruktur besser nutzen: Der BVWP bezieht nunmehr alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in seine Prüfung mit ein.
- Wir brauchen gute Entscheidungsgrundlagen: Egal ob Lärm, Verkehrssicherheit, Klimawirkung, Wachstumseffekte oder Erreichbarkeiten – die ökonomischen, ökologischen, raumordnerischen und städtebaulichen Bewertungsverfahren werden systematisch überprüft und modernisiert.
- Gesamtnetzplanung UND Einzelprojektbetrachtung: Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Verkehrsnetzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.
- Wir wollen Projekte realistischer planen: Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
- Entscheidungen absichern: Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.
- Ein gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur ermöglichen: Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und öffentlich diskutiert.



Der Bundesverkehrswegeplan ist zentrales Steuerungselement der Verkehrsinfrastrukturpolitik

Bundesverkehrswegepläne...

- ...dienen der Erhaltung, dem Ausbau und Neubau von Infrastruktur.
- ...sind verkehrsträgerübergreifend angelegt (Straße, Schiene, Wasserstraße).
- ...stellen den Infrastrukturbedarf und die Bauwürdigkeit fest.
- ...gelten in der Regel für ca. 10 - 15 Jahre.
- ...werden von der Bundesregierung aufgestellt.





Bundesverkehrswegeplan 2015

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A. Konzeptphase Neue Grundkonzeption Modernisierung BVWP-Methodik	█					
B. Prognosephase Globalprognose Sektoralprognosen	█					
C. Bewertungsphase Netzängelanalysen/Projektdefinition Projektbewertungen		█				
D. Beteiligungsphase Ressorts, Länder Öffentlichkeit (Verbände/Bürger)	█					
E. Beschlussphase BVWP (Bundeskabinett) Ausbaugesetze (Deutscher Bundestag)					█	



Dringlichkeitseinstufung im BVWP 2015 (1/2)

Koalitionsvertrag der 18. LP:

„Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau.“

„Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.“

Konsequenzen für den BVWP 2015

- ➔ Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen haben Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben
- ➔ Aufstellung eines nationalen Prioritätenkonzepts für überregional bedeutsame Projekte
- ➔ Für regional bedeutsame Projekte werden künftig weniger Mittel zur Verfügung stehen

Dringlichkeitseinstufung im BVWP 2015 (2/2)

BVWP 2003

Vordringlicher Bedarf
(VB)

Weiterer Bedarf
(WB)

BVWP 2015

Vordringlicher Bedarf Plus
(VB+)

Vordringlicher Bedarf
(VB)

Weiterer Bedarf
(WB)

- Stärker priorisieren als in der Vergangenheit: Zukünftig gibt es zwei Kategorien für vordringliche Projekte (VB+ und VB)
- Beide Dringlichkeitskategorie (VB+ und VB) sollen im Geltungszeitraum des neuen BVWP (von 2016 bis 2030) umgesetzt werden
- Voraussetzung für die Einstufung in die Dringlichkeitskategorien VB+ und VB ist eine hohe Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis)
- Um in den VB+ eingestuft werden zu können, muss ein Projekt zusätzlich verkehrliche Engpässe beseitigen bzw. stark mindern



Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)

Das bedeutet im Detail

- Projekte, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen
- Hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Dieses muss auch in den Sensitivitätsbetrachtungen erreicht werden, so dass unter veränderten Rahmenbedingungen die hohe Vorteilhaftigkeit der Vorhaben bestehen bleiben würde.
- Exakte Festlegung des hierfür erforderlichen NKV kann erst im Lichte der Bewertungsergebnisse aller Vorhaben und der Festlegung der für die Kategorien VB+ und VB bis 2030 zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen.
- Projekte werden nur dann in den VB+ eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Das Kriterium der Umweltbetroffenheit kommt jedoch nicht zur Anwendung, wenn im Rahmen des Zulassungsverfahrens alle naturschutzfachlichen Probleme rechtlich umfassend abgearbeitet wurden. Dazu ist in der Regel ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss erforderlich.
- Engpassbeseitigung das zentrale Kriterium für die Einstufung in die höchste Dringlichkeitskategorie. Bei Straße und Schiene gelangen nur Vorhaben in den VB+, die Engpässe auf im Jahr 2010 und 2030 besonders stark überlasteten Strecken beseitigen bzw. mindern.



Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürger, Verbände, Länder und Bundestag

1. Begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Vorarbeiten des BVWP 2015

- Bisherige Berichte an BT-Ausschüsse: Öffentlichkeitsbeteiligungskonzept, Szenario-Annahmen Verkehrsprognose (Entwurf und Festlegung), Grundkonzeption (Entwurf und Endfassung), Projektanmeldungen
- Nächste Berichte an BT-Ausschüsse: Bewertungsverfahren, Verkehrsprognose 2030

2. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Gesamtplanentwurf

- Vorgaben durch das Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung
- Veröffentlichung Referentenentwurf
 - Referentenentwurf umfasst: BVWP 2015 und Projektinformationssystem PRINS (Detaillierte Bewertungsergebnisse für jedes Einzelprojekte)
 - Veröffentlichung im Internet und Auslegung bei Behörden
- Möglichkeit der Stellungnahme:
 - mind. 4 Wochen für alle Interessierten
 - Online-Tool oder Schriftlich
- Behandlung von Stellungnahmen
 - Eingangsbestätigung
 - Prüfung durch BMVI/Gutachter → Zusammenfassende Einschätzung
 - Ggf. Übernahme von Änderungen



Vor Ort – Chancen und Einsatz

Ortsumgehungen der B238 und B83

- Beide Straße befinden sich im BVWP - als zweistreifiger **Neubau**
- Nach jetziger Einschätzung ist die Chance in den Vordringlichen Bedarf zu gelangen auch nach einer Neubewertungen ungewiss, da erst Projekte, die bereits in 2003 im Vordringlichen Bedarf waren, gebaut werden und **Erhalt** derzeit **vor Neubau** geht.
- Beteiligen kann man sich mit einem Schreibe an das BMVI. In diesem muss man darlegen, welchen gesamtwirtschaftlichen Nutzen die Straßen nicht nur für Niedersachsen, sondern auch für Deutschland haben.



Wie geht es weiter?

Liegt vor:
Bewertungsverfahren
Projektanmeldung

In Kürze:
Verkehrsprognose 2030

- Veröffentlichung Referentenentwurf des BVWP 2015 (inklusive Projektinformationssystem) voraussichtlich 2. Halbjahr 2015
- Konsultationsgespräch mit Verbänden voraussichtlich 2. Halbjahr 2015
- Schriftliche Stellungnahme voraussichtlich 2. Halbjahr 2015
- Veröffentlichung Kabinettsbeschluss voraussichtliche Ende 2015





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Fragen? – auch gerne schriftlich an mein Berliner Büro

