



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 gibt an, welche Verkehrsvorhaben in der Baulast des Bundes die Bundesregierung für gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig hält, also ein sogenannter Bedarf für ein Vorhaben besteht. Der BVWP entscheidet daher erst einmal nur, ob ein Vorhaben aus Sicht der Bundesregierung 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 Planungsinstrument der Bundesregierung. Er wird daher als Kabinettsbeschluss vom Bundeskabinett beschlossen. Der Bundestag ist hier formal nicht beteiligt. [Den neuen Bundesverkehrswegeplan hat die Bundesregierung am 3. August 2016 beschlossen.](#)

Gesetzlich festgelegt wird der Bedarf für Projekte in den Bereichen Schiene und Straße erst in den sogenannten Bedarfsplänen, die zusammen mit den jeweiligen Ausbaugesetzen durch den Deutschen Bundestag verabschiedet werden. Erstmals wird es auch ein Ausbaugesetz für Wasserstraßen geben. Der Bundesverkehrswegeplan bildet die Grundlage, die Abgeordneten können aber selbstverständlich davon abweichen. Das Schienenwegebauausbaugesetz ist als einziges der drei Gesetze ein sogenanntes Zustimmungsgesetz. Für eine Verabschiedung benötigt es daher auch die Zustimmung des Bundesrates.

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 auffällig: Es traf vor allem grün (mit-)regierte Bundesländer, die schon durch eine eigens durchgeführte Priorisierung weit weniger Straßen angemeldet hatten.

Im Bereich Wasserstraße wurden ca. 50 Vorhaben überprüft, von denen bereits einige in Voruntersuchungen aufgrund eines niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aussortiert wurden sind. Im Bereich Schiene konnte jede/r Vorhaben anmelden. Rund 400 hätten überprüft werden sollen. Jedoch ist es dem Verkehrsministerium bis zum Beschluss des BVWP nicht gelungen, alle Projekte zu bewerten. Für rund 40 Schienenprojekte ist die Bewertung schlicht nicht fertig. Eine endgültige Einstufung hat daher gar nicht stattgefunden. Wichtige Vorhaben wurden im Plan nur einem neuen „Potentiellen Bedarf“ zugeordnet. Ausgang offen.

Wurde jedes Vorhaben des alten BVWP erneut überprüft?

Ursprünglich kündigte die Bundesregierung an, im Zuge der Aufstellung alle noch nicht begonnenen 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 wurden 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 entwickeln könnte. Grundsätzlich gilt, alle Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 kommen in den Plan. Neben der NKA wurden städtebauliche, raumordnerische und naturschutzfachliche Beurteilungen durchgeführt. Doch der Entwurf zeigt, dass die beiden erstgenannten vor allem als Pro-Orts-umfahrungs- und Pro-Zerschneidungskriterium hinhalten mussten, um wirtschaftlich unsinnige und besonders umweltschädliche Projekte nachträglich aufzuwerten.

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 ursprünglich vorgesehen, den „Vordringlichen Bedarf Plus (VB+)“ für die wirklich wichtigen Projekte einzuführen. Aus grüner Sicht wäre dieser ein Schritt in die richtige Richtung gewesen. Doch aus dem VB+ ist nun der „VB-Engpassbeseitigung (VB-E)“. VB-E hätte aber nur dann Sinn gehabt, wenn VB-E eine eigene Kategorie bilden würde, die wirklich ernst genommen würde, also zuerst abgearbeitet werden müsste. Doch das Ministerium plant [keinerlei Maßnahmen zur schnelleren Umsetzung von VB-E-Projekten](#). Die oft fälschlicherweise als „Premiumkategorie“ gepriesene Markierung verkommt zur [Mogelpackung](#). Konzentration auf das Notwendigste geht anders!

Wurde die Öffentlichkeit bei der Erstellung des BVWP beteiligt?

Erstmalig musste das Verkehrsministerium im Rahmen der sogenannten Strategischen Umweltprüfung [die Öffentlichkeit gemäß der dazugehörigen EU-Richtlinie beteiligen](#). Ziel der Beteiligung wäre eigentlich gewesen, dazu beitragen sollen, die Kosten des Plans für Mensch, Klima und Umwelt aufzudecken. Trotz einer viel zu kurzen Stellungnahmefrist von nur sechs Wochen zu Beginn in den Osterferien haben [zahlreiche Bürgerinnen und Bürger die Chance genutzt](#). [Rund 39.000 Stellungnahmen](#) hat das Ministerium bis Anfang Mai erhalten. Dennoch beendete das BMVI die Überarbeitung bereits kurz danach im Juli 2016.

Der vom Ministerium veröffentlichte [Bericht zum Beteiligungsverfahren](#) hat dann gezeigt, wie es möglich war, die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger innerhalb so kurzer Zeit auszuwerten: Kritik an den Auswirkungen des Plans auf Klima, Natur und Umwelt oder umweltfreundliche Alternativen wurden einfach abgebügelt und bei der Überarbeitung nicht weiter berücksichtigt.

Statt die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger ernst zu nehmen und den Entwurf gründlich zu überarbeiten, folgen die Änderungen des Entwurfs weiter dem Prinzip "Wünsch-Dir-Was". Gegenüber dem ersten Entwurf wachsen die Gesamtkosten allein für Straßenprojekte im "Vordringlichen Bedarf" nun um rund 2,5 Milliarden Euro. Die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" wurde gar um mehr als 5,5 Milliarden Euro aufgebauscht - vor allem, weil der Minister nun viele zusätzliche Vorhaben aus dem "Weiteren Bedarf" mit Planungsrecht versieht. Wie diese Änderungen das Ergebnis einer Beteiligung zu den Umweltauswirkungen des BVWP sein können, verrät der Beteiligungsbericht nicht.

Wurden umweltschonende Alternativen zu Neubauprojekten geprüft?

Die Strategische Umweltprüfung schreibt vor, dass neben den Umweltauswirkungen auch vernünftiger Alternativen ermittelt, beschrieben und bewertet werden müssen. Eine ehrliche und ergebnisoffene Prüfung hat jedoch nicht stattgefunden. Statt selbst nach möglichst umweltschonenden Lösungen zu suchen, hat sich das Verkehrsministerium vollständig auf die Anmeldungen der Länder verlassen. Für diese besteht jedoch kein Anreiz kostengünstigere Ausbaualternativen anzumelden.

Auch eine festgestellte „hohe“ Umweltbetroffenheit eines Neubaufvorhabens hat keinerlei Auswirkungen und führt in keinem einzigen Fall zur Wahl einer Alternative. Selbst dort, wo Alternativen geprüft und nach BVWP-Methodik besser abschneiden, wird ein teurer Neubau gewählt.

Kommt Projekt XY nun wirklich? Und wenn ja, wann?

Die Entscheidung darüber, ob ein gesetzlicher Bedarf für ein Vorhaben besteht, fällt der Deutsche Bundestag mit der Verabschiedung der sogenannten Bedarfspläne als Anhang zu den Ausbaugesetzen. Ist der Bedarf gesetzlich festgestellt, kann er nicht mehr grundsätzlich beklagt werden. Der Bundesverkehrswegeplan ist [weder Investitionsprogramm noch Finanzierungsplan](#). Das Geld ist bisher weder hinterlegt noch investiert. Das passiert erst mit der jährlichen Haushaltsplanung.

Eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) ist noch lange keine Garantie für den Bau. Denn auch der neue Plan ist heillos überbucht. Schon jetzt wurde mit veralteten Zahlen gerechnet. [Kostensteigerungen wurden komplett ignoriert](#). Auch der Bundesrechnungshof hat die geplanten Kosten [schon massiv kritisiert](#). Es wird also viel teurer. Längst nicht alle versprochenen Projekte werden auch gebaut werden können.

Wer den Plan genauer liest, stellt fest, dass selbst der Verkehrsminister nicht wirklich damit rechnet, alles umzusetzen. Denn mehr als die Hälfte der Investitionen für Aus- und Neubau des VB soll erst nach 2030 – also nach Ende der BVWP-Laufzeit – getätigt werden. Doch welche Projekte der sogenannte Schleppe zugerechnet werden, erklärt der Plan nicht. Aus einem Plan für 2030 wird so schnell ein Plan für 2045 und darüber hinaus. Die unzähligen Vorhaben des weiteren Bedarfs – ob mit oder ohne Planungsrecht – sind noch gar nicht eingerechnet.

Wann und wie geht es weiter?

Die Bundesregierung hat den neuen BVWP am 3. August 2016 zusammen mit den Entwürfen für die neuen Ausbaugesetze beschlossen. Der Beschluss der Bundesregierung kann [hier](#) abgerufen werden. Ende Oktober 2016 werden die Gesetzesentwürfe im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages beraten. Aktuelle Infos dazu unter www.gruene-bundestag.de/bvwp.

Was wollen wir Grüne?

Der neue Bundesverkehrswegeplan ist so nicht brauchbar. Der Plan des Verkehrsministers ignoriert fast alles, [was in Sachen Klima- und Umweltschutz je vereinbart wurde](#).

Auch die weiteren Ziele kann der Plan bisher nicht erfüllen: Weder sind alle Projekte bis 2030 zu finanzieren noch trägt der Plan zur Begrenzung der Inanspruchnahme von Fläche, Natur und Landschaft bei. Eine Netzplanung über alle Verkehrsträger fehlt. Verlagerung auf die umweltfreundliche Schiene und Wasserstraße spielt im Plan keine Rolle.

Echte Prioritäten wurden nicht gesetzt. Trotz jahrelanger Vorarbeit kommt wieder alles in einen Topf. Gezogen wird am Ende das, was gerade der politischen Landschaftspflege dient. Andere wichtige Projekte bleiben ewig liegen. Das ist nicht zu verstehen und schafft Frust. Wir Grüne wollen die Wunsch-Dir-Was-Liste namens Bundesverkehrswegeplan endlich aussortieren. Für uns zählt nicht das einzelne Vorhaben, sondern dessen Wirkung für das Netz. Überall dort, wo es sinnvoll ist, wollen wir Verkehr umweltfreundlich verlagern. 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. [Daher wollen wir](#) den BVWP zu [einem Bundesnetzplan](#) weiter entwickeln.