

**Handout zum**  
**Bundesverkehrswegeplan**

**Informationsveranstaltung für die Mitarbeiter der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag,  
am 14.03.2016**

- Teil 1 -

**I. Grundlegende Fragen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**

**1. Wozu dient der BVWP?**

Die öffentlichen Mittel für den Aus- und Neubau von Verkehrswegen müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Aus diesem Grund muss sorgfältig geplant werden, welche Verkehrsinvestitionen am sinnvollsten für die Allgemeinheit und demnach am dringlichsten zu realisieren sind. Das wichtigste Steuerungsinstrument hierfür ist die Bundesverkehrswegeplanung.

Der BVWP umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte. Die prognostizierten Bedarfe für Erhaltung bzw. Ersatz wurden je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den Plan aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.

**2. Welche verkehrspolitischen Ziele werden damit verfolgt?**

- Eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr.
- Ein leistungsfähiger Güterverkehr.
- Verkehrssicherheit.
- Klima-, Umwelt- und Lärmschutz.

**3. Welche Verkehrsinfrastrukturen umfasst der BVWP?**

Alle Verkehrsinfrastrukturen, für die der Bund nach dem Grundgesetz verantwortlich ist. Das sind die Bundesautobahnen und Bundesstraßen - zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet. Außerdem gehören die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen dazu. Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.

**4. Wie oft wird der BVWP erstellt?**

Ungefähr alle zehn Jahre. Der letzte BVWP stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2015 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030. Es wird damit eine zentrale verkehrspolitischen Forderung des Koalitionsvertrags der 18. Legislaturperiode umgesetzt.

**5. Wie verläuft das Verfahren bis zum BVWP bzw. wie geht es dann bis zu den Ausbaugesetzen weiter?**

Für den BVWP wurden zunächst Projektvorschläge an das BMVI übermittelt (s. hierzu auch Frage 8). Der Bundesverkehrswegeplan wird dann vom BMVI mit Unterstützung von externen Gutachtern erstellt und von der Bundesregierung im Kabinett beschlossen. Damit wird der Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes abgesteckt. Der BVWP ist jedoch kein Finanzierungsplan und hat auch keinen Gesetzescharakter.

Erst im Anschluss werden auf Basis des BVWP im Kabinett die sog. Ausbaugesetze mit den dazugehörigen sog. Bedarfsplänen beschlossen. Diese werden dann in den Deutschen Bundestag eingebracht. Letztlich entscheidet der Deutsche Bundestag verbindlich darüber, welche Verkehrsprojekte und mit welcher Dringlichkeit diese Projekte geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Der BVWP und die späteren Ausbaugesetze sind aufgrund von möglichen Änderungen im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens in der Regel nicht vollständig deckungsgleich.

**6. Wie geht es nach dem BVWP und nach dem Beschluss der Ausbaugesetze durch den Deutschen Bundestag mit dem einzelnen Projekt weiter?**

Auf den nachfolgenden Verfahrensstufen werden die Entscheidungen aus den Ausbaugesetzen bezogen auf das Projekt vertieft. Dies erfolgt durch den jeweiligen Vorhabenträger. Hierbei werden nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen und die Projekte bis zum Baurecht geführt. Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von Dringlichkeit, Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Zur Realisierung des Ausbaus stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf. Zuletzt wurde im März 2012 der verkehrsträgerübergreifend aufgestellte Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 - 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bekanntgegeben. Er enthält den Investitionsbedarf für die Erhaltung bzw. den Ersatz der Bestandsnetze, für die Fortführung der bereits im Bau befindlichen Maßnahmen und für die Projekte mit weit fortgeschrittenem Planungsstand.

**7. Wer hat die einzelnen Projekte zur Bewertung im BVWP-Verfahren beim BMVI angemeldet?**

Das kommt darauf an, um welchen Verkehrsträger es sich handelt.

- Bundesfernstraßen: Bundesländer (Straßen werden im Auftrag des Bundes verwaltet) haben Projektideen gesammelt und konsolidiert. Zum Teil hat auch der Bund selber Projektanmeldungen nachgefordert.
- Bundesschienenwege: DB Netz AG, Bundesländer, Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, -Bürger.
- Bundeswasserstraßen: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Bundesländer

**8. Wie viele Projekte wurden (bezogen auf die Verkehrsträger) angemeldet und wie viele wurden in den BVWP aufgenommen? Welche Gründe gibt es für die Differenz?**

Für Aus- und Neubauprojekte wurden zwischen Ende 2012 und Anfang 2014 insgesamt über 2.000 Projektvorschläge eingebracht, von denen rd. 1.500 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen entfielen.

Mögliche Differenzen zwischen der Zahl der Anmeldungen und der Zahl der bewerteten Projekte können sich aus der wichtigsten Neuerung im Anmeldeverfahren ergeben. Es wurde im BVWP 2015 eine verstärkte Vorprüfung und Optimierung der Projekte vorgenommen. Für Vorhaben der Straße und Schiene wurden die Anmeldungen zudem einer Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Ingenieurbüros unterzogen. Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2015 bestand (zum gesonderten Vorgehen bei den Schienenprojekten s. u.).

**9. Wer hat die Projekte bewertet?**

Das BMVI mit Unterstützung beauftragter externer Gutachter.

**II. Öffentlichkeitsbeteiligung:**

**10. Wie verläuft die Öffentlichkeitsbeteiligung?**

Zum vorliegenden Entwurf des BVWP 2015 einschließlich des zugehörigen Umweltberichts führt das BMVI eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Für einen Zeitraum von insgesamt sechs Wochen werden die Dokumente für jedermann zugänglich in 20 über das Bundesgebiet verteilten Städten ausgelegt. Zudem können die Unterlagen auf der Internetseite des BMVI eingesehen werden.

**11. Was ist das Projektinformationssystem (PRINS)?**

Im Projektinformationssystem - kurz PRINS – werden die detaillierten Ergebnissen zu den bewerteten einzelnen Projekten dargestellt. Das PRINS ist während der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung über die Internetseite des BMVI verfügbar.

**12. Wer kann sich beteiligen?**

Jeder. Alle Interessierten können sich umfassend über den BVWP-Entwurf informieren und über einen Zeitraum von sechs Wochen schriftlich oder elektronisch über ein auf der Internetseite des BMVI bereitgestelltes Online-Formular zum Entwurf äußern. Die Abgabe von Stellungnahmen per E-Mail oder Fax ist nicht möglich. Ergänzend dazu können auch Behörden sowie betroffene Bürgerinnen und Bürger aus den Nachbarstaaten schriftlich Stellung nehmen.

**13. Wie werden die Beiträge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in das weitere Verfahren einfließen? Werden die einzelnen Beiträge in der Auswertung dem konkreten Projekt zugeordnet?**

Das BMVI wird alle fristgerecht eingehenden Stellungnahmen erfassen, bearbeiten und fachlich-inhaltlich prüfen. Bei dieser Aufgabe wird das BMVI durch externe Gutachter unterstützt. Die Absender von Stellungnahmen erhalten jeweils möglichst eine Eingangsbestätigung. Aufgrund der Vielzahl der zu erwartenden Stellungnahmen werden diese jedoch nicht einzeln

beantwortet oder veröffentlicht, sondern in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend behandelt. Dieser Bericht wird durch das BMVI veröffentlicht.

Das Verfahren zur Aufstellung des BVWP ist komplex. Dabei gibt es eine Vielzahl von potentiell zu Beteiligten. Es ist daher bei aufkommenden Interessenkonflikten nicht immer möglich, mit allen Akteuren einen Konsens zu erzielen. Der BVWP ist und bleibt eine fachlich begründete Feststellung des Bedarfs an Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Eine breite Akzeptanz des BVWP ist ein wichtiges Ziel, das aber nicht zum alleinigen Kriterium der Entscheidungen der Bundesregierung werden kann. Die Aufgabe der Beteiligung besteht darin, die verschiedenen Sichtweisen sinnvoll in den Erarbeitungsprozess einzubringen, fundiert abzuwägen und eine fachgerechte Lösung zu erzielen.

**14. Ist die Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich vorgeschrieben?**

Ja, da beim Bundesverkehrswegeplan eine sog. „Strategische Umweltprüfung“ gemacht werden muss (§§ 14h bis 14j UVPG). Damit sollen früh die Umweltauswirkungen systematisch untersucht werden. Das darf nicht mit der sog. „Umweltverträglichkeitsprüfung“ verwechselt werden, die bezogen auf das konkrete Einzelvorhaben bspw. im späteren Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

**15. Welche Beiträge können im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden?**

Beim Beteiligungsverfahren zum BVWP stehen - trotz des bereitgestellten Projektinformationssystems (PRINS), das über die Bewertung der konkreten einzelnen Projekte informiert - Fragen zur Wirkung des Gesamtplans im Vordergrund. Einzelvorhaben können daher nicht im Detail diskutiert werden.

Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen sind daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan haben. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn sich Hinweise ergeben mit denen der Bedarf eines Projektes ernsthaft in Zweifel gezogen werden könnte, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden. Wie Projekte im Detail ausgestaltet sind, wird in den späteren Planungsstufen wie den Raumordnungs-, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Beim Planfeststellungsverfahren sind wiederum teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert. Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wird das BMVI im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2015 nicht berücksichtigen.

Das Beteiligungsverfahren ist ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgt daher keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfach-einsendungen von inhaltsgleichen Sachargumenten werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt.

Aus fachlich-inhaltlichen oder rechtlichen Gründen sinnvolle Hinweise wird das BMVI in den BVWP übernehmen. Anschließend legt es eine überarbeitete Fassung des Bundesverkehrswegeplans vor, die Grundlage für den Kabinettsbeschluss der Bundesregierung über die Annahme des BVWP 2015 sein wird. Der Beschluss sowie die abschließenden Dokumente werden auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht.

**III. Details zum weiteren parlamentarischen Verfahren:**

**16. Wann werden die Ausbaugesetze in den Bundestag eingebracht?**

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung und Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wird das BMVI eine überarbeitete Fassung des Bundesverkehrswegeplans vorlegen, die Grundlage für den Kabinettsbeschluss der Bundesregierung über die Annahme des BVWP 2015 sein wird. Gleichzeitig oder im Anschluss daran müssen die sog. Ausbaugesetze mit den dazugehörigen sog. Bedarfsplänen vom Kabinetts beschlossen werden. Danach folgt das reguläre Gesetzgebungsverfahren.

**17. Muss der Bundesrat beteiligt werden?**

Ja.

**18. Wie verläuft dann das parlamentarische Verfahren im Bundestag?**

Nach einer ersten Lesung im Plenum werden die Ausbaugesetze an den federführenden Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen, wo diese dann im Detail voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 beraten werden. Nach Beratung und Abstimmung über mögliche Änderungen am Gesetzentwurf der Bundesregierung erfolgt anschließend eine zweite und dritte Lesung der Ausbaugesetze. Abschließend ist nochmals der Bundesrat zu beteiligen.

**19. Können im Gesetzgebungsverfahren zu den einzelnen Projekten noch Änderungen an Einstufung der Prioritäten, den Ausbauvariante, etc. vorgenommen werden?**

Ja.

**20. Was ist die letztlich rechtsverbindliche Basis für den späteren Ausbau: der „BVWP“ oder die Ausbaugesetze mit den dazugehörigen Bedarfsplänen?**

Die Ausbaugesetze mit den dazugehörigen Bedarfsplänen.

**IV. Details zum finanziellen Rahmen des BVWP:**

*[Anmerkung: Hierzu werden am 16.03.2016 noch aktualisierte Erläuterungen nachgeliefert.]*

**V. Details zum Bewertungsverfahren bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger:**

*[Anmerkung: Hierzu werden am 16.03.2016 noch aktualisierte Erläuterungen nachgeliefert.]*

Etwaige Rückfragen bitte an:

AG Verkehr und digitale Infrastruktur  
Dr. Robert  
Tel. 51000  
E-Mail: michael.robert@cducsu.de

