

Beschluss-Vorlage 2016/0184 zur Sitzung am 03.05.2016
des UMWELT-, PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 9

öffentlich

Betreff: Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP)
- Bericht

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

Veranschlagt
im Ergebnis-HH
2016

im Investitions-HH
2016

mit
Euro

Produktkonto
Haushaltsansatz
Bereits vergeben

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin
wurde gehört

hat zugestimmt

hat nicht zugestimmt

Sachverhalt:

Das wichtigste Ziel des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist es, Schwerpunkte für Investitionen in die Bundesverkehrswege zu ermitteln. Dabei steht der größtmögliche Nutzen für Bürger*innen, Wirtschaft und Umwelt im Vordergrund.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 dient als Basis für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Er ist das ausschlaggebende Planungsinstrument, mit dem der Rahmen für die anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bis 2030 für Erhaltung und Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten, sowie für Aus- und Neubau festgelegt wird.

Der BVWP stellt insbesondere überregionale Bauvorhaben zusammen. Dabei werden üblicherweise noch keine konkreten Details, wie z. B. die Trassenführung, festgelegt; dies erfolgt erst im anschließenden Planfeststellungsverfahren.

Der BVWP hat ein Gesamtvolumen von rd. 264,5 Mrd. €; davon fließen allein bis 2030 rd. 141,6 Mrd. € in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind rd. 94,7 Mrd. € vorgesehen.

Die Umsetzung der Projekte des BVWP 2030 soll eine Verminderung von Staus auf den Bundesfernstraßen mit sich bringen, mehr Kapazität im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und wirtschaftlichere Transportmöglichkeiten auf den Wasserstraßen des Bundes schaffen.

Vorgehen zur Erstellung des Entwurfs zum BVWP 2030:

Zuständigkeit und Projekte:

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG/ Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG/ Bundesfernstraßen: Art. 90 GG).

Bei der Aufstellung des BVWP 2030 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Nennung von Aus- und Neubauprojekten für Schienenwege, Straßen und Binnenwasserstraßen aufgefordert, sofern diese in die Zuständigkeiten des Bundes fallen.

Entsprechend der Verwaltungsstruktur hat das BMVI für Bundesfernstraßen die Bundesländer zu Projektvorschlägen aufgefordert (Bundesfernstraßen werden im Auftrag des Bundes ausschließlich von den Bundesländern verwaltet).

Bei Schienenprojekten gibt es hingegen keine Einschränkung, wer Projekte vorschlagen darf. Die DB Netz AG und die Bundesländer, aber auch Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, dem BMVI Projekte zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken zu empfehlen. Darüber hinaus erarbeitet das BMVI auch selbst Aus- und Neubauvorhaben.

Bei den Bundeswasserstraßen hatten neben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) auch die Bundesländer die Gelegenheit Projektideen vorzuschlagen, aus denen das BMVI gemeinsam mit der WSV die zu bewertenden Projekte entwickelt.

Verkehrsprognose 2030

Die Grundlage für den BVWP 2030 ist eine realistische, belastbare Prognose über die zukünftige Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs. Daher wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine aktuelle, wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erarbeitet:

Ausgehend von der Strukturdatenprognose 2030 (Prognose für die ökonomische und demografische Entwicklung) und der Seeverkehrsprognose 2030 (Prognose des Seeverkehr, Hafenumschläge und Seehafen-hinterlandverkehre) wurden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen des Güter- und Personenverkehrs ermittelt (Verkehrsverflechtungsprognose 2030). Diese Verkehrsverflechtungen wurden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße übertragen.

Daraus ergeben sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger auf den einzelnen Streckenabschnitten der entsprechenden Infrastrukturnetze für das Jahr 2030 (Sektoralprognosen Straße, Schiene und Wasserstraße).

Prüfung und Bewertung der Projekte:

Nach der Phase der Konsolidierung der Projektanmeldungen erfolgte die Bewertung der Projekte. Insgesamt wurden über 2.000 Projektideen geprüft. Davon entfielen rund 1.700 auf Bundesfernstraßen, rund 400 auf Bundesschienenwege und rund 50 auf Bundeswasserstraßen.

Grundlage für die Prüfung und Bewertung der angemeldeten Projekte war die aktuelle Verkehrsprognose bis 2030. Danach nimmt der Personenverkehr um 12,2 Prozent, der Güterverkehr sogar um 38 Prozent zu. Jedes angemeldete Projekt wurde durch externe Fachgutachter nach klaren Regeln überprüft und bewertet. Im Rahmen der Projektbewertung erfolgte eine Nutzen-Kosten-Analyse und die Beurteilung von Belangen des Umwelt- und Naturschutzes sowie teilweise der Raumordnung (bei Schienen- und Straßenprojekten) bzw. des Städtebaus (bei Straßenprojekten). Dieser Bewertungsprozess ist nun ebenfalls abgeschlossen.

Auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 und der Ergebnisse aus den Bewertungen der einzelnen Projekte wird über eine Aufnahme und ggf. eine Einstufung in die Dringlichkeitskategorien des Bundesverkehrswegeplans entschieden:

- Vordringlicher Bedarf (VB): *mit der Planung kann sofort begonnen werden*
- Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung (VB-E): *mit der Planung kann sofort begonnen werden*
- Weiterer Bedarf (WB): *mit der Planung kann nicht begonnen werden - Projekt ist nicht vordringlich (Ausnahme: "Projekte mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag")*
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*): *im Gegensatz zu den Maßnahmen des Weiteren Bedarfs (ohne Planungsrecht) können Projekte bis zum Erlangen des Baurechts, also bis zum unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss, geplant werden.*
- Kein Bedarf: *Projekt wird nicht in den BVWP aufgenommen*

Neben der Nutzen-Kosten-Analyse als Kernstück erfolgen für jedes Projekt auch eine umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung sowie eine raumordnerische und städtebauliche Beurteilung.

Da sich Verkehrsströme verändern und verlagern, wurden auch ältere, noch nicht begonnene Bauvorhaben nochmals einer aktuellen Prüfung unterzogen, um ggf. überflüssige Ausgaben vermeiden zu können.

Bürgerbeteiligung:

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist zentraler Bestandteil einer erfolgreichen Infrastrukturpolitik. Erstmals wird die Öffentlichkeit an der Aufstellung des BVWP beteiligt. Schon 2013 konnten sich Fachverbände und Bürger an der Grundkonzeption des BVWP beteiligen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung läuft seit dem 21. März noch zum 02. Mai 2016.

Neben jedem einzelnen Bürger können u.a. auch Verbände, Unternehmen, Initiativen oder wissenschaftliche Einrichtungen durch die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme teilnehmen; diese können über das Internetportal des BMVI mit Hilfe eines dort eingestellten Online-Formulars abgegeben oder auf dem Postweg an das BMVI unter Angabe des Stichworts "BVWP 2030" eingesandt werden.

Weiteres Vorgehen:

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das BMVI auf der Grundlage der ausgewerteten Stellungnahmen den BVWP-Entwurf überarbeiten; anschließend wird die überarbeitete Fassung des BVWP dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt. Das Kabinett entscheidet zeitgleich nicht nur über den BVWP, sondern auch über die Ausbaugesetze, die auf dem BVWP aufbauen.

Nach Kabinettsbeschluss folgt das parlamentarische Verfahren zu den Ausbaugesetzen.

Bevor ein Projekt aus dem BVWP 2030 jedoch umgesetzt werden kann, muss es ein eigenständiges Planungsverfahren durchlaufen, z. B. ein Planfeststellungsverfahren (z. B. Festlegung Streckenführung, Erteilung Baurecht) – es werden öffentliche und private Interessen abgewogen. Betroffene Bürger*innen können dabei ihre Belange und Hinweise in die Planungen einbringen.

Für die Umsetzung der Projekte müssen die nötigen Finanzmittel im Rahmen der jährlichen Haushaltsgesetze vom Deutschen Bundestag bereitgestellt werden.

Auswirkungen des BVWP 2030 auf die Stadt Germering nach vorliegendem Entwurf:

Ein Ausschnitt des Übersichtsplan zum Entwurf des BVWP 2030 für den Bereich um München ist als Anlage 1 beigefügt.

Dort ist der Bereich der BAB A96 zwischen den Anschlussstellen Oberpfaffenhofen und Germering Süd als „laufendes und fest disponiertes Projekt zur Engpassbeseitigung dargestellt (violette Umrandung mit *).

Mit den Arbeiten zur Verbreiterung von 4 auf 6 Fahrspuren auf 8,9 km Länge soll noch in diesem Jahr begonnen werden.

Die angegebenen Investitionskosten für dieses Projekt sollen sich auf insgesamt 98,1 Mio. € belaufen.

In den kommenden Jahren sind als Projekte im näheren Umfeld von Germering im Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung die Erweiterungen auf 6 Fahrstreifen vorgesehen:

- der Abschnitt der BAB A96 zwischen der AS Würthersee und der AS Oberpfaffenhofen auf einer Länge von 4,5 km
- der Bereich zwischen dem Autobahndreieck München Südwest (BAB A99/BAB A96) und dem Autobahnkreuz München West (BAB A8/BAB A99) auf einer Länge von 5,4 km.

Die Verwaltung möchte mit diesem Bericht nur eine kurze Zusammenfassung der Vorgehensweise zur Erstellung eines BVWP und der für Germering relevanten Inhalte zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 geben.

Der gesamte Entwurf zum BVWP 2030 und weitere Einzelheiten können unter dem Link

http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/bundesverkehrswegeplan2030_node.html

eingesehen werden.

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Tichý Karin

genehmigt OB

BVWP_Muc