

Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030

Inhaltsübersicht

Inhaltsübersicht	I
Inhaltsverzeichnis	II
Abkürzungsverzeichnis.....	VI
Teil I: Ziele, Rahmenbedingungen und Vorgehensweise.....	1
1 Ziele und Rahmenbedingungen.....	1
2 Vorgehensweise und Resonanz.....	2
Teil II: Darstellung und Einschätzung der Kernforderung der Stellungnahmen nach Themenbereichen.....	4
3 Ziele und Geltungsbereich des BVWP.....	4
4 Investitionsvolumen und Finanzierungsquellen.....	11
5 Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen.....	13
6 Verteilung der Aus- und Neubaumittel auf die Verkehrsträger.....	14
7 Dringlichkeitseinstufung und Verteilung der Finanzmittel innerhalb der Verkehrsträger.....	16
8 Bewertungsmethodik allgemein.....	23
Anhang 1 – Projekte mit Änderungen im Zuge der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	66
Anhang 2 – Liste der Auslegungsorte	95
Anhang 3 – Online-Formular zur Beteiligung.....	97

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsübersicht	I
Inhaltsverzeichnis	II
Abkürzungsverzeichnis.....	VI
Teil I: Ziele, Rahmenbedingungen und Vorgehensweise.....	1
1 Ziele und Rahmenbedingungen	1
2 Vorgehensweise und Resonanz	2
Teil II: Darstellung und Einschätzung der Kernforderung der Stellungnahmen nach Themenbereichen.....	4
3 Ziele und Geltungsbereich des BVWP	4
3.1 Ziele anpassen oder ergänzen.....	4
Forderung/Stellungnahme: „Ziele anpassen oder ergänzen“	4
Forderung/Stellungnahme: „Selbstgesetzte, übergeordnete Ziele werden nicht erreicht“	5
Forderung/Stellungnahme: „Engpässe im Schienennetz werden nicht beseitigt“	6
Forderung/Stellungnahme: „Ziele sind falsch oder veraltet“	6
3.2 Geltungsbereich und Inhalte des BVWP	7
Forderung/Stellungnahme: „Größeres Maßnahmenspektrum beim BVWP“	7
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende abschließende Bewertung von Projekten im Bereich Schiene“	9
Forderung/Stellungnahme: „Rückbauprojekte fehlen im BVWP“	9
Forderung/Stellungnahme: „Aufnahme von Projekten des Schienenpersonennahverkehrs“	9
Forderung/Stellungnahme: „Bundesstraßen aus BVWP herauslösen“	11
4 Investitionsvolumen und Finanzierungsquellen	11
Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach höherem oder niedrigerem Investitionsvolumen“	11
Forderung/Stellungnahme: „Berücksichtigung von Baupreissteigerungen im Gesamtvolumen“	12
Forderung/Stellungnahme: „Öffentlich-Private Partnerschaften zur Finanzierung sind ungeeignet“	12
5 Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen	13
Forderung/Stellungnahme: „Höhere oder niedrigere Mitteln für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen“	13
Forderung/Stellungnahme: „Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen projektscharf ermitteln“	13
Forderung/Stellungnahme: „Erhaltungs- und Ersatzanteile falsch ermittelt“	13
6 Verteilung der Aus- und Neubaumittel auf die Verkehrsträger	14
Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach Veränderung der Investitionsszenarien“	14
Forderung/Stellungnahme: „Wirkungen der Investitionsszenarien sind fehlerhaft“	15
7 Dringlichkeitseinstufung und Verteilung der Finanzmittel innerhalb der Verkehrsträger	16
Forderung/Stellungnahme: „Umgang mit Laufenden und fest disponierten Vorhaben“	16
Forderung/Stellungnahme: „Priorisierung von bestimmten Projekttypen“	16
Forderung/Stellungnahme: „Benachteiligung von bestimmten Regionen“	17

Forderung/Stellungnahme: „Notwendigkeit von verkehrsträgerübergreifender Dringlichkeitseinstufung“	17
Forderung/Stellungnahme: „Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger“	18
Forderung/Stellungnahme: „Dringlichkeitsstufe VB-E ist unklar“	18
Forderung/Stellungnahme: „Dringlichkeitsstufe WB* ist unklar oder ungeeignet“	18
Forderung/Stellungnahme: „Kategorie Potenzieller Bedarf (PB) ist unklar“	19
Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach möglicher Einordnung von Bundesstraßen in Dringlichkeitsstufe VB-E“	20
Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach Festlegung einer Umsetzungsreihenfolge“	20
Forderung/Stellungnahme: „Priorisierung unlogisch oder entgegen der Ankündigung“	20
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Umweltbelangen bei Dringlichkeitseinstufung“	21
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Raumordnung bei Dringlichkeitseinstufung“	21
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Städtebau bei Dringlichkeitseinstufung	22
Forderung/Stellungnahme: „Verbindungsfunktionsstufen der Straßen sind unklar“	22
Forderung/Stellungnahme: „Ausscheiden von Projekten in Grobbewertung Schiene ist unzulässig“	22
8 Bewertungsmethodik allgemein	23
8.1 Übergreifende Aspekte	23
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Aspekte der Bewertungsmethodik“	23
Forderung/Stellungnahme: „Missachtung gesetzlicher Vorgaben bei Bewertung“	24
Forderung/Stellungnahme: „Sensitivitätsanalysen fehlen“	25
Forderung/Stellungnahme: „Fehlerhafte Handhabung von Teil- und Gesamtprojekten“	25
Forderung/Stellungnahme: „Kostenschätzung des Projektes ist fehlerhaft“	26
Forderung/Stellungnahme: „Berücksichtigung oder Ermittlung von Interdependenzen“	27
Forderung/Stellungnahme: „Unterschiede zur Bewertung im BVWP 2003“	27
Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende Berücksichtigung des Deutschland-Taktes“	28
8.2 Modul A: NKV	29
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Zeitgewinnen und Zuverlässigkeit im NKV“	29
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Umweltwirkungen im NKV“	29
Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung sonstiger Nutzenkomponenten des NKV ist fehlerhaft“	31
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Verteilungsgerechtigkeit im NKV“	31
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Einflussfaktoren im NKV“	32
Forderung/Stellungnahme: „Fehlerhafte Anwendung der Methodik“	32
Forderung/Stellungnahme: „Induzierter Verkehr wird im impliziten Nutzen fehlerhaft bewertet“	33
Forderung/Stellungnahme: „Lärmbewertung im NKV nicht ausreichend“	33
8.3 Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung	35
Forderung/Stellungnahme: „Grundsätzliches“	35
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Aspekte der Umweltbewertung“	36

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Definition von „erhebliche“ Umweltwirkungen“	38
Forderung/Stellungnahme: „Bewertungsschwellen für Umweltbewertung auf Projektebene sind falsch“	38
Forderung/Stellungnahme: „Wirkzonen der Umweltbeeinträchtigungen sind fehlerhaft“	39
Forderung/Stellungnahme: „Datengrundlage der Umweltbewertung ist falsch oder veraltet“	40
Berücksichtigung von weiteren schutzwürdigen Flächen	40
Forderung/Stellungnahme: „Fehlende artenschutzrechtliche Prüfung“	41
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Flächeninanspruchnahme fehlt oder ist falsch“	41
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Bodenfunktionen, Archivfunktion oder Bodendenkmäler fehlt“	42
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung des Schutzgutes Wasser fehlt oder ist falsch“ ...	43
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von planfestgestellten Projekten fehlt“	44
Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende FFH- und Natura2000-Verträglichkeitsprüfung“	44
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Zerschneidung bzw. Lebensraum- und Biotopverbund ist nicht ausreichend“	46
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Kulturgüterschutz ist nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt“	47
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Immissionsschutzbelangen fehlt oder ist falsch“	47
Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von grenzüberschreitenden Projekten ist nicht ausreichend“	49
Forderung/Stellungnahme: „Monitoring der SUP ist nicht ausreichend“	49
Forderung/Stellungnahme: „Bewertungsschwellen für Umweltbewertung auf Gesamtplanebene sind falsch“	50
Forderung/Stellungnahme: „Positive Wirkungen von Wiedervernetzungsmaßnahmen sind unklar“	50
Forderung/Stellungnahme: „Trassenplausibilisierung aus Umweltsicht ist nicht korrekt“	51
8.4 Modul C: Raumordnerische Beurteilung	52
Forderung/Stellungnahme: „Methodik Raumordnerische Beurteilung oder deren Anwendung ist nicht korrekt“	52
Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum nicht ausreichend“	52
Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von Güterverkehr fehlt“	53
Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von wirtschaftlichem Wachstum durch verbesserte Anbindung fehlt“	53
Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung des Verkehrsleitbilds der Region fehlt“	53
Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung konkurrierender Nutzungen fehlt“ ..	54
Forderung/Stellungnahme: „Gesamthafte raumordnerische Bewertung von Projekten einer Region fehlt“	54
8.5 Modul D: Städtebauliche Beurteilung	54

Forderung/Stellungnahme: „Methodik städtebaulichen Bewertung oder deren Anwendung ist falsch“	54
Forderung/Stellungnahme: „Städtebauliche Bewertung für Schienenprojekte und Wasserstraßenprojekte fehlt“	55
8.6 Alternativen	55
Forderung/Stellungnahme: „Alternativenprüfung auf Einzelprojektebene ist nicht ausreichend“	55
Forderung/Stellungnahme: „Gesamtplanalternativen sind nicht ausreichend oder falsch bewertet“	56
Forderung/Stellungnahme: „Alternative/Unsichere Trassenverläufe und die Konsequenz für die Bewertung“	57
8.7 Verkehrsprognose	58
Forderung/Stellungnahme: „Szenario der Verkehrsprognose ist nicht korrekt“	58
Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose ist nicht transparent genug“	58
Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose ist zu kurzfristig“	59
Forderung/Stellungnahme: „Engpassanalyse ist falsch oder unklar“	59
Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose unterstellt falsches Verkehrsnetz auf Grundlage des BVWP 2003“	59
Forderung/Stellungnahme: „Strukturdatenprognose ist falsch oder unvollständig“	60
Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose 2030 ist falsch oder unvollständig“	60
Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsmengenberechnung bei Einzelprojektbewertung ist falsch“	60
Forderung/Stellungnahme: „Engpassanalysen sind falsch“	61
8.8 Verfahren zur Erarbeitung des BVWP einschließlich Beteiligungsverfahren	62
Forderung/Stellungnahme: „Unzureichender Zugang zu Unterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung“	62
Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung; Frist zu kurz“	63
Forderung/Stellungnahme: „Unterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind unverständlich oder unvollständig“	63
Forderung/Stellungnahme: „Fehler im PRINS, aber nicht bewertungsrelevant“	64
Forderung/Stellungnahme: „SUP-Scoping ist nicht nachvollziehbar“	64
Anhang 1 – Projekte mit Änderungen im Zuge der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung	66
Anhang 2 – Liste der Auslegungsorte	95
Anhang 3 – Online-Formular zur Beteiligung	97

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AIS	Automatisches Schiffsidentifikationssystem
BAB	Bundesautobahn
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DIN	DIN-Norm (Deutsches Institut für Normung)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
FD	Fest disponierte Vorhaben
FFH	Flora-Fauna-Habitat
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ha	Hektar
HC	Kohlenwasserstoffe
IC	Intercity (Zuggattung)
IRP	Investitionsrahmenplan
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KV	Kombinierter Verkehr
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NBS	Neubaustrecke
NIP	Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NO _x	Stickoxide
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
PB	Potenzieller Bedarf
pkm	Personenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Personenverkehr)
PRINS	Projektinformationssystem
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RIS	River Information Services – Binnenschifffahrtsweginformationssysteme
SGV	Schienengüterverkehr
SHHV	Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN	Transeuropäische Netze
tkm	Tonnenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Güterverkehr)
UFR	Unzerschnittene Funktionsräume

UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VB	Vordringlicher Bedarf
VB-E	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung
WB	Weiterer Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen von Straßen

Lesehinweis:

Im Dokument sind personenbezogene Bezeichnungen nur in ihrer maskulinen Form aufgeführt, beziehen sich jedoch auf beide Geschlechter in gleicher Weise.

Teil I: Ziele, Rahmenbedingungen und Vorgehensweise

1 Ziele und Rahmenbedingungen

Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 hat das BMVI gemäß § 14b in Verbindung mit Anlage 3 Nr. 1.1 UVPG eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt. Bei der SUP handelt es sich um ein Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte von Plänen systematisch untersucht werden. Ziel der SUP ist es, die Auswirkungen eines Plans auf die Umwelt bereits frühzeitig zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, um die so gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse bei der Entscheidung über den Plan mit berücksichtigen zu können. Entsprechend wurden im Rahmen der SUP zum BVWP 2030 die voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen bei vollständiger Realisierung des Gesamtplans transparent gemacht und im Entwurf des BVWP 2030 bzw. im dazugehörigen Umweltbericht dargestellt. Die SUP des BVWP 2030 ersetzt allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf der Ebene von Einzelvorhaben, wie sie beispielsweise im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Der Entwurf des BVWP 2030 und der dazugehörige Umweltbericht wurden am 16. März 2016 durch das BMVI veröffentlicht. In der Zeit von Montag, den 21. März bis einschließlich Montag, den 02. Mai 2016 führte das BMVI zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht eine Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 14i UVPG durch. Die Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 14. März 2016 im Bundesanzeiger (elektronische Fassung) bekannt gegeben sowie per Pressemitteilung vom BMVI veröffentlicht.

Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung waren der Entwurf des BVWP 2030 und der Umweltbericht, welche auf der Internetseite des BMVI unter www.bvwp2030.de eingesehen werden konnten. Ergänzend dazu wurde im Internet unter www.bvwp-projekte.de ein Projektinformationssystem (PRINS) mit den detaillierten Bewertungsergebnissen zu den einzelnen, im Plan enthaltenen Aus- und Neubauprojekten bereitgestellt. Zudem wurden im Beteiligungszeitraum die Unterlagen in insgesamt 20 über das Bundesgebiet verteilten Auslegungsorten öffentlich ausgelegt und dort ebenfalls ein Zugang zum PRINS bereitgestellt (für eine Übersicht der Auslegungsorte vgl. Anhang 2). Alle Interessierten konnten sich somit umfassend über den Entwurf des BVWP 2030 und den Umweltbericht informieren. Den gesamten Beteiligungszeitraum über stand eine telefonische Hotline im BMVI zur Verfügung.

Da die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung ablief, standen in diesem Verfahren der Gesamtplan und seine Wirkungen im Vordergrund. Projektbezogene Stellungnahmen waren dann relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten. Dies war beispielsweise der Fall, wenn sich Hinweise ergaben, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel zogen, unter anderem bei Vorliegen fehlerhafter Bewertungen. Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Wie Projekte im Detail auszugestaltet sind, wird in nachgelagerten Planungsverfahren wie den Raumordnungs-, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Bei letzterem sind teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wurden vom BMVI im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht berücksichtigt. Das Beteiligungsverfahren war kein Abstimmungsverfahren. Das bedeutet es erfolgte keine quantitative Auswertung, etwa im Sinne einer Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Vielmehr wurden bei der Auswertung der Stellungnahmen relevante fachlich-inhaltliche Argumente unabhängig davon analysiert, wie oft diese vorgebracht wurden. Entsprechend wurden Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen wie etwa bei durch

Bürgerinitiativen initiierten sogenannten Serienbriefen inhaltlich nur einmal berücksichtigt. Generell spielten Einsendertyp, Herkunft und Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen keine einschränkende Rolle.

An der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten alle natürlichen oder juristischen Personen mit einem Wohn- bzw. Geschäftssitz in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen. Im Rahmen der Teilnahme konnten Stellungnahmen schriftlich oder an den Auslegungsorten zur Niederschrift abgegeben werden. Schriftliche Stellungnahmen konnten per Post an das BMVI geschickt oder elektronisch über ein Online-Formular übermittelt werden, das mit Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Internetseite des BMVI unter www.bvwp2030.de bereitgestellt wurde (für das Online-Formular vgl. Anhang 3). Die Stellungnahmen mussten fristgerecht während der Laufzeit der Öffentlichkeitsbeteiligung im BMVI eingehen. Über diese Rahmenbedingungen der Durchführung und Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung hatte das BMVI auch bereits vor deren Beginn informiert.

Ergänzend dazu konnten auch Behörden und Öffentlichkeit aus den Nachbarstaaten schriftlich und in ihrer Landessprache Stellung zum Entwurf des BVWP 2030 nehmen. Von dieser Möglichkeit machten Behörden sowie zum Teil auch Bürgerinnen und Bürger aus Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Polen, der Schweiz und Tschechien Gebrauch. Für die Nachbarländer galten, je nach Zeitpunkt der Übermittlung der Unterlagen, unterschiedliche Fristen. Allen gemein war jedoch die analog zu dem deutschen Verfahren sechswöchige Dauer des Beteiligungsverfahrens. Relevante Teile der Unterlagen wurden in die jeweiligen Landessprachen übersetzt. Das konkrete Beteiligungsverfahren und insbesondere die Frage, ob zusätzlich zu den relevanten Behörden auch die Öffentlichkeit konsultiert wurde, richteten sich nach dem geltenden Recht sowie dem Ermessen des jeweiligen Nachbarlandes.

2 Vorgehensweise und Resonanz

Insgesamt gingen ca. 39.000 Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht im BMVI fristgerecht ein. Davon wurden ca. 18.400 Stellungnahmen elektronisch über das Online-Formular abgegeben. Die restlichen Stellungnahmen gingen per Post im BMVI ein. Einsender von Stellungnahmen waren u.a. Einzelpersonen, Unternehmen, Städte, Gemeinden und Landkreise, Behörden, Interessenvertretungen aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft (z.B. Industrie- und Handelskammern, Umwelt-, Wirtschafts- bzw. verkehrswirtschaftliche Verbände, Bürgerinitiativen oder sonstige Vereine) oder wissenschaftliche Einrichtungen.

Insgesamt verzeichnete das BMVI großes Interesse am Planentwurf. Dabei nutzte die interessierte Öffentlichkeit vor allem die Möglichkeit der Informationsbeschaffung über das Internetangebot des BMVI. So wurde allein der BVWP-Entwurf während des Beteiligungszeitraums über 300.000 Mal heruntergeladen. In der gleichen Größenkategorie wurde während der Öffentlichkeitsbeteiligung das PRINS aufgerufen. Dagegen wurde der Plan an den physischen Auslegungsorten nur von sehr wenigen Besuchern eingesehen.

Bei der Erfassung und Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurde das BMVI auch durch externe Dienstleister unterstützt. Die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes wurden bei der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung eingehalten, insbesondere wurden die anzugebenden personenbezogenen Daten weder vom BMVI bzw. den externen Dienstleistern für andere – insbesondere eigene – Zwecke genutzt, noch an anderweitige Dritte weitergegeben.

Aufgrund der Vielzahl wurden die Stellungnahmen nicht einzeln beantwortet oder veröffentlicht, sondern im vorliegenden Bericht des BMVI zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentiert. Gleichwohl erhielten die Einsender von Stellungnahmen eine Eingangsbestätigung, sofern dem BMVI hierfür die erforderlichen Informationen vorlagen. Dazu wurden zunächst die Daten der im BMVI fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bzw. zum Umweltbericht erfasst und es wurde eine individuelle Eingangsnummer zugeteilt. Bei elektronisch über das Online-

Formular abgegebenen Stellungnahmen wurden diese Arbeitsschritte im Rahmen von vorab definierten, automatisiert ablaufenden Arbeitsprozessen erledigt.

Im Anschluss wurden die Stellungnahmen in einem mehrstufigen Prozess fachlich-inhaltlich geprüft. Die Prüfung konzentrierte sich auf die Identifizierung von vorgebrachten fachlich-inhaltlich plausiblen und belastbaren Argumenten mit denen möglicherweise Auswirkungen auf den Gesamtplan verbunden sein könnten. Diese Sachargumente wurden in einem Datenbanksystem themenbezogen sortiert und dem jeweiligen Experten zur Prüfung weitergeleitet. Dieser prüfte die Stellungnahmen im Hinblick auf etwaigen Anpassungsbedarf am BVWP 2030 mit Auswirkung auf den Gesamtplan. In thematischer Hinsicht ließen sich die relevanten Argumente in der Regel entweder als auf den Gesamtplan bezogen einordnen (z.B. zu den Zielen oder dem Aufbau des BVWP oder zur Verteilung der verfügbaren Finanzmittel zwischen den Verkehrsträgern) oder sie bezogen sich auf einzelne Projekte.

Da das Beteiligungsverfahren kein Abstimmungsverfahren darstellt, wurden mehrfach auftretende Argumente nur einmal geprüft. Somit wurden neue Sachargumente auf der einen Seite im Einzelnen geprüft, um etwaigen Anpassungsbedarf am BVWP 2030 mit Auswirkungen auf den Gesamtplan identifizieren zu können. Auf der anderen Seite wurde eine themenbezogene Sortierung der einzelnen Sachargumente vorgenommen. Aus diesen Prüfungen wurde der hier vorliegende Bericht erstellt. Im folgenden Teil II des Berichts sind im Ergebnis die Kernforderungen der Sachargumente sowie die entsprechende Einschätzung des BMVI dazu dargestellt.

Der aus den Stellungnahmen abgeleitete Änderungsbedarf am BVWP 2030 ist im Anhang 1 als Projektänderungsliste oder direkt im überarbeiteten Druckstück des BVWP 2030 dargestellt. Neben inhaltlichen Hinweisen gingen auch zahlreiche redaktionelle Hinweise zum PRINS ein, die aber nicht bewertungsrelevant sind. Diese Änderungen werden im Nachgang zum Kabinettsbeschluss des BVWP ins PRINS eingepflegt.

Teil II: Darstellung und Einschätzung der Kernforderung der Stellungnahmen nach Themenbereichen

3 Ziele und Geltungsbereich des BVWP

3.1 Ziele anpassen oder ergänzen

Forderung/Stellungnahme: „Ziele anpassen oder ergänzen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der BVWP solle zusätzliche Ziele erfüllen (z.B. Deutschlandtakt, Stärkung transeuropäischer Netze, Luftverkehrsförderung etc.).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Wie bereits im Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption zum neuen BVWP wurde in einigen Stellungnahmen gefordert, zusätzliche Ziele im BVWP zu berücksichtigen.

Beim BVWP 2030 – wird wie angekündigt – zwischen den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien unterschieden, die der BVWP konkret verfolgen kann. Damit richtet sich der Fokus primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. Die in den Stellungnahmen geforderten zusätzlichen Ziele sind oftmals bereits in den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik enthalten oder haben keinen direkten Bezug zum BVWP. Teilweise wurden auch Ziele genannt, die eigentlich Maßnahmen sind. So wird beispielsweise die explizite Zielformulierung „Ausbau der transeuropäischen Netze“, „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen“ oder „Pünktlichkeitsverbesserungen bei der Bahn“ gefordert, wobei diese Maßnahmen bereits im Oberziel „Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen“ enthalten sind.

Ebenso wird die Berücksichtigung von zusätzlichen Maßnahmen gefordert. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise der sogenannte Deutschlandtakt genannt. Den Forderungen zum Deutschlandtakt wird wie in Kapitel 7.3. (Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes) des Entwurfs zum BVWP 2030 beschrieben, Rechnung getragen. Die aus der Machbarkeitsstudie abgeleiteten großräumig wirksamen infrastrukturellen Maßnahmen wurden alle mit in das Bewertungsverfahren aufgenommen. Die Prüfung bestätigt eine Wirtschaftlichkeit der Projekte, auch unabhängig von der Realisierung des Deutschlandtakts.

Weiterhin werden die Förderung des Luftverkehrs bzw. der Flughäfen und des Radverkehrs gefordert. Diese Themen sind jedoch nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung (s. auch Kapitel 9 des BVWP). Sie werden in gesonderten Bundesprogrammen (Luftverkehrskonzept und Nationaler Radverkehrsplan) behandelt.

Forderung/Stellungnahme: „Selbstgesetzte, übergeordnete Ziele werden nicht erreicht“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Selbstgesetzte, übergeordnete Ziele des BVWP 2030 würden nicht erreicht.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zum Entwurf des BVWP 2030 wurde mehrfach der Einwand erhoben, dass die selbstgesetzten Ziele nicht erreicht würden. In den Stellungnahmen wurden dabei sehr häufig Umweltziele genannt, insbesondere zur Reduzierung von CO₂-Emissionen, zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger sowie zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Oftmals wird auf das Klimaschutzabkommen Paris verwiesen.

Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von einer starken Infrastruktur abhängig. Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden ebenfalls in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt. Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen außerdem effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, wie beispielsweise eine verbesserte Kraftstoffeffizienz, bereit.

Die im BVWP enthaltenen Projekte im Schienen- und Wasserstraßennetz führen zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, so dass sich der Energieaufwand und damit die CO₂-Emissionen des Verkehrs vermindern. Die Straßenprojekte erhöhen jedoch die CO₂-Emissionen. Zudem wird auch beim Bau der Verkehrswege Energie aufgewendet, was über die sog. Lebenszyklus-Emissionen ebenfalls in die CO₂-Bilanz eingerechnet wird. In der Summe ergibt sich eine Einsparung von rd. 0,4 Tonnen CO₂ pro Jahr. Erfasst sind in dieser Summe die Neu- und Ausbauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-Engpassbeseitigung). Diese Einsparung bei den CO₂-Emissionen ist Ergebnis einer Stärkung der klimafreundlichen Verkehrsträger. Um einen Beitrag zu den Klimazielen zu leisten, wurde im Entwurf des BVWP 2030 die Investitionsmittelverteilung zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber dem Status Quo verschoben (ca. + 108 % Mittel Wasserstraße, + 15 % Mittel Schiene, - 15 % Mittel Straße). Im Hinblick auf die Stellungnahmen wurden die Aus- und Neubaumittel Schiene im endgültigen BVWP sogar nochmal erhöht.

Auch wenn keine konkreten Umweltziele für den BVWP vorliegen und effizientere Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz bereitstehen, leistet der BVWP 2030 durch die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen Beitrag. Insgesamt kommt es sowohl im Bereich der CO₂-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs verkehrsträgerübergreifend zu positiven Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Auch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme wird im Vergleich zum vorhergehenden BVWP 2003 deutlich von 37.100 ha (Zeitraum 2003 bis 2015) auf 16.299 ha (Zeitraum 2016 bis 2030) reduziert.

Forderung/Stellungnahme: „Engpässe im Schienennetz werden nicht beseitigt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Im Schienennetz verblieben trotz der Maßnahmen des VB/VB-E Engpässe. Diese müssten durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Kritisiert wird, dass im Schienennetz Engpässe verbleiben, die durch die Maßnahmen des VB/VB-E nicht beseitigt werden. Die Beseitigung der verbleibenden Engpässe im Zielnetz 2030 ist eine wichtige derzeit noch andauernde Aufgabe. Dies spiegelt sich auch in den noch im Potentiellen Bedarf enthaltenen Projekten zur Engpassauflösung wider (siehe Projektnummer 2-999-V99). Die abschließende Auflösung der Engpässe ist aber erst im Zusammenspiel mit den noch ausstehenden Knotenbewertungen und dem Deutschlandtakt möglich (siehe auch Forderung/Stellungnahme: „Fehlende abschließende Bewertung von Projekten im Bereich Schiene“).

Forderung/Stellungnahme: „Ziele sind falsch oder veraltet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Ziele und Annahmen des BVWP seien veraltet oder falsch. Dazu gehören die Gleichsetzung zwischen Mobilität und Wirtschaftswachstum, die Annahme einer dauerhaften, determiniert erscheinenden Mobilitätszunahme und die Veränderungen der Mobilität durch neue Technologien wie selbstfahrende Fahrzeuge.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Annahmen zur Entwicklung der Mobilität wurden im Prozess der Erstellung der Verkehrsprognose u.a. in Expertenrunden diskutiert und sind dadurch in die Bewertungen des BVWP eingeflossen. Die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Wirtschaftswachstum werden nicht als Eingangsgröße gesetzt. Vielmehr wird der Zusammenhang zwischen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung aus empirischen Erkenntnissen abgeleitet und in die Prognosemodelle übernommen.

Weiterhin berücksichtigen die Prognosemodelle absehbare technische Entwicklungen und Verhaltensänderungen. Nachweisbare Zusammenhänge (z.B. veränderte Fahrtweiten, veränderte Motorisierungsraten oder verstärkte Nutzung des Radverkehrs) sind in den Annahmen berücksichtigt. Das BMVI aktualisiert dafür regelmäßig die Datengrundlagen zu Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in Befragungen wie "Mobilität in Deutschland" oder dem "Mobilitätspanel".

Ebenso sind technische Veränderungen wie z.B. die verstärkte Nutzung von E-Fahrzeugen bereits in der Prognose unterstellt. Die häufig in Stellungnahmen geforderte Stärkung des Car-Sharing spielt eine wichtige Rolle für die Zukunft des Verkehrs, insbesondere in Städten und Ballungszentren. Da der BVWP auf großräumige Verbindungen fokussiert, ist die verstärkte Nutzung dieser neuen Mobilitätskonzepte jedoch kein für die Projektbewertung maßgeblicher Punkt.

Die dem BVWP zugrundeliegenden Verkehrszahlen berücksichtigen somit Innovationen sowie neue Verhaltensweisen und sind daher eine geeignete Grundlage für die Bewertung.

3.2 Geltungsbereich und Inhalte des BVWP

Forderung/Stellungnahme: „Größeres Maßnahmenspektrum beim BVWP“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der BVWP solle ein größeres Spektrum an Maßnahmen enthalten und sich somit nicht nur auf infrastrukturelle Instrumente beschränken.

Der BVWP solle auch Investitionen in bisher nicht berücksichtigte Verkehrsinvestitionsbereiche aufnehmen, wie z.B. Flughäfen, Radwege, Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder den Schienenpersonennahverkehr. Außerdem sollten nicht nur „klassische“ Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch kapazitätssteigernde Maßnahmen nicht-baulicher Art berücksichtigt werden (z.B. Telematik).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Wie auch schon im Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption des BVWP wurde angeregt, den BVWP zu einem übergreifenden Bundesnetzplan bzw. Bundesmobilitätsplan weiterzuentwickeln. In diesem Sinne wurde insbesondere vorgeschlagen, auch nicht-infrastrukturbezogene (z. B. verkehrspolitische) Maßnahmen in die Bundesverkehrswegeplanung einzubeziehen.

Der Forderung eines Bundesnetzplans wird nachgekommen, da der BVWP 2030 ein Gesamtnetzkonzept (multimodales Netz) ist. Bei der Festlegung der Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern wurden unterschiedliche Schwerpunkte miteinander verglichen, um die optimale Mittelverteilung für das Gesamtnetz zu bestimmen (nachzulesen unter Kapitel 7.1. Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien).

Verkehrsinfrastrukturprojekte stellen nur ein – wenn auch ein maßgebliches – Element zur Lösung von Verkehrsproblemen dar. Deswegen erarbeitet die Bundesregierung eine Vielzahl von verkehrs- und ordnungspolitischen Instrumenten (z. B. Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie) und fördert innovative Ansätze (z. B. alternative Antriebsformen wie Elektromobilität). Damit zusammenhängende ordnungspolitische Rahmenbedingungen gehen über die für das Jahr 2030 angenommenen Nutzerkosten in die Verkehrsprognose ein und sind somit in ihren Wirkungen bei der Bewertung der Verkehrsinfrastrukturprojekte berücksichtigt. Die Instrumente werden jedoch nicht in der Bundesverkehrswegeplanung, sondern gesondert untersucht und dargestellt (nachzulesen unter Kapitel 9 des BVWP 2030). Ein Bundesmobilitätsplan würde den Aufwand und die Komplexität des BVWP noch weiter erhöhen.

In einigen Stellungnahmen zum Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zum Entwurf des BVWP 2030 wurde gefordert, auch Investitionen in bisher nicht berücksichtigte Verkehrsinvestitionsbereiche aufzunehmen, wie z.B. Flughäfen, Radwege, Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder des Schienenpersonennahverkehrs. Außerdem sollen nicht nur „klassische“ Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch kapazitätssteigernde Maßnahmen nicht-baulicher Art berücksichtigt werden.

Die Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz kann nicht immer unmittelbar durch den klassischen Ausbau, d. h. die Erweiterung auf sechs oder mehr Fahrstreifen, erfolgen. Deshalb wurden im BVWP untersuchte Ausbauvorhaben mit Maßnahmen der Straßenverkehrstelematik abgestimmt. Geprüft wurde dabei insbesondere, inwieweit im Vorgriff auf den Ausbau temporäre Seitenstreifenfreigaben sinnvoll sein könnten. Besteht bereits eine temporäre Seitenstreifenfreigabe oder ist sie konkret geplant, wurde geprüft, ob diese mittelfristig reicht und ein Ausbau zurückgestellt werden kann. Dennoch sind die klassischen Ausbauprojekte im BVWP enthalten, um den rechtlich notwendigen Bedarfsnachweis zu erbringen, auch wenn der Ausbaubedarf voraussichtlich mit einer temporären Seitenstreifenfreigabe vorübergehend zurückgestellt werden kann. Projekte mit geplanten temporären Seitenstreifenfreigaben sind in den Listen des BVWP 2030 markiert.

Den in den Stellungnahmen darüber hinaus geforderten Erweiterungen der BVWP-Maßnahmenpalette soll nicht gefolgt werden. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um (1) Maßnahmen, die nicht in die Kompetenz des Bundes fallen bzw. (2) Maßnahmen, bei welchen der Bund seine Zuständigkeit in separaten Planungen bzw. Programmen außerhalb des BVWP wahrnimmt. Die vom Bund getroffenen Maßnahmen sind ausführlich in Kapitel 9 des BVWP 2030 nachzulesen.

Weiterhin wird in einigen Stellungnahmen die stärkere Berücksichtigung wichtiger Zukunftsfelder gefordert. Die Förderung von automatisiertem Fahren und emissionsarmer Antriebstechnik sind wichtige Zukunftsfelder, die im BMVI intensiv untersucht werden. Die konkreten Anforderungen an die BVWP-relevante Infrastruktur aufgrund dieser Zukunftstechnologien sind jedoch derzeit noch schwer einschätzbar und damit für die projektscharfe Bewertung kaum operationalisierbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die den Einzelprojekten zurechenbaren Kosten (für Ladestationen o.ä.) im Verhältnis zu den bereits berücksichtigten Investitionskosten relativ gering sein werden. Zukünftige technologische Entwicklungen, die beispielsweise zu Effizienzgewinnen führen (z.B. höhere Fahrzeugauslastungen, niedrigere Verbräuche) werden soweit wie möglich in der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt. Die Verkehrsprognose ist wiederum Grundlage für die Bewertung der Verkehrsprojekte im BVWP 2030.

Gefordert wurde auch, den Radverkehr in den BVWP mit aufzunehmen. Die Bundesregierung misst dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems einen hohen Stellenwert bei und fördert ihn im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Eine zusätzliche Aufnahme der Radwege in den BVWP ist aus Sicht des BMVI weder aus verfahrenstechnischer noch inhaltlicher Sicht zielführend. 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). Eine explizite grundgesetzliche Verantwortung des Bundes für Radfernwege ist nicht gegeben. Radfernwege werden getrennt vom BVWP betrachtet. Dies ist angesichts der Komplexität dieses Planungsinstruments von Vorteil, insbesondere aufgrund seines stark formalisierten Aufstellungsverfahrens und seiner 15 Jahre langen Geltungsdauer. Dieser Zeithorizont erscheint nicht kompatibel mit den für Radverkehrsanlagen üblichen Planungszeiträumen und der hohen Dynamik des Radverkehrs. Radverkehrsprojekte können außerhalb des BVWP deutlich flexibler umgesetzt werden und so kurzfristig auf die Entwicklung des Radverkehrs reagieren.

Kritisiert wurde im Bereich der Straße, dass beispielsweise niedrigschwellige Maßnahmen im nachgeordneten Netz (Kreuzungsumbau; andere Schaltung von Lichtsignalanlage etc.) nicht geprüft wurden. Genannt wurden auch verkehrstechnische Lenkungsmaßnahmen oder temporäre verkehrliche Eingriffe. Kleinteilige Maßnahmen im Bestand sind jedoch nicht in der Lage die Ziele eines klassischen Neu- oder Ausbauprojektes in gleichem Maße zu erfüllen. Ebenso stellen verkehrstechnische Eingriffe temporäre Maßnahmen dar, die langfristig Aus- oder Neubaumaßnahmen nicht ersetzen können, gleiches gilt für abschnittsweise Fahrstreifenadditionen oder temporäre Seitenstreifenfreigaben.

Auch bei der Schiene wurde angeregt, niedrigschwellige Maßnahme zur Verkehrslenkung zu prüfen. Beim BVWP wird im Schienengüterverkehr jedoch von einer freien Routenwahl ausgegangen. Diese berücksichtigt die infrastrukturellen Eigenschaften des Bahnnetzes, die Kapazitäts- und Auslastungssituation der jeweiligen Streckenabschnitte sowie deren jeweilige Trassenkosten. Entsprechend werden kostengünstigere Routen jenen vorgezogen, die höhere Transportkosten verursachen. Verkehrslenkende Eingriffe, wie nächtliche Tempolimits oder die Sperrung von Alternativstrecken zum Zwecke der Auslastungssteuerung bzw. Lärmentlastung werden aufgrund der bestehenden Rechtslage nicht durchgeführt.

In einigen Stellungnahmen wurde auch gefordert, dass seitens des Bundes verbindliche Vorgaben für Hafenkooperationen gemacht werden sollten. Derartige dirigistische Eingriffe sind jedoch mit den marktwirtschaftlichen Grundsätzen schwer vereinbar.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende abschließende Bewertung von Projekten im Bereich Schiene“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der BVWP sei nicht fertiggestellt. Für den Verkehrsträger Schiene liege lediglich ein Rumpfnetz, jedoch keine abgeschlossene Netzplanung vor. Damit seien die Finanzmittelaufteilungen Straße/Schiene/Wasserstraße nicht fixiert und die SUP könne nicht fertiggestellt werden. Eine Äußerung im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Projekten des "Potentiellen Bedarfs" sei daher nur eingeschränkt möglich.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Der BVWP wurde so detailliert aufgestellt, wie es fachlich sinnvoll und möglich ist. Wie in der Vergangenheit liegen für einige Schienenprojekte noch keine ausreichenden Projektdefinitionen vor, sodass eine vollständige Detailbewertung noch nicht möglich ist (z.B. Großknoten, kleinteilige Maßnahmen). Das liegt zum einen an der Komplexität der Maßnahmen. Zum anderen lassen sich einige Maßnahmen nur im Zusammenhang mit einem konkreten Fahrplan des Deutschlandtaktes bewerten. Das BMVI hat zunächst die Schienenprojekte im Detail bewertet, welche die größten Engpässe im Schienennetz betreffen und daher unabhängig von der detaillierten Ausgestaltung eines Deutschlandtaktes bewertet werden können. Die übrigen Projekte mit Aussicht auf Wirtschaftlichkeit werden im Nachgang bewertet und wurden in der Gruppe "Potentieller Bedarf" im Plan aufgeführt.

Für diese Projekte wurde im Vordringlichen Bedarf ein finanzielles Volumen von 2,75 Mrd. Euro im BVWP freigehalten. Hinzu kommen 2,5 Mrd. Euro für Großknoten. Der Plan ist somit hinreichend bestimmt. Damit ist auch die Befürchtung einer Verschiebung von Investitionen von der Schiene zur Straße unbegründet. Zudem werden die noch nicht bewerteten Projekte nach und nach bewertet. Dieser Prozess läuft derzeit.

In einer dem finanziellen Platzhalter entsprechenden Höhe wurden auch die Projekt- und Umweltwirkungen bereits abgeschätzt und in den Gesamtplanwirkungen berücksichtigt. Die Vorgehensweise ist im Umweltbericht und im BVWP dargelegt. Insofern liegen alle Informationsgrundlagen für die Aufstellung des BVWP vor. Die SUP kann sich immer nur auf den vorgelegten Plan beziehen. Sie definiert nicht, wie ein BVWP auszusehen hat, sondern dokumentiert die Umweltwirkungen des vorgelegten Plans. Insofern sind die gesetzlichen Anforderungen der SUP trotz der nicht für alle Schienenprojekte durchgeführten Detailprüfung vollumfassend erfüllt.

Forderung/Stellungnahme: „Rückbauprojekte fehlen im BVWP“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es fehle die Berücksichtigung des Rückbaus von Projekten.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Dem BMVI liegen keine Erkenntnisse über Projekte vor, bei denen der Rückbau bestehender Verkehrsinfrastruktur des Bundes gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein könnte. Rückbauoptionen ergeben sich teilweise im nachgelagerten Netz. Dies erfordert jedoch Detailbetrachtungen, die auf der strategischen Ebene des BVWP nicht geleistet werden können.

Forderung/Stellungnahme: „Aufnahme von Projekten des Schienenpersonennahverkehrs“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Nichtaufnahme von "Projekten des Nahverkehrs Schiene" in den BVWP sei unzulässig und unterliege keiner einheitlichen nachvollziehbaren, fachlichen Definition.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Der Bund hat alle Projektideen zum Aus- oder Neubau von Schienenwegen auf ihre 'BVWP-Fähigkeit' geprüft. Das heißt, es wurde zunächst immer untersucht, ob auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2030 ein Aus- oder Neubaubedarf für den wachsenden Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder Schienengüterverkehr (SGV) besteht. Dabei wurde die Unterscheidung zwischen SPFV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für den neuen BVWP nicht allein aufgrund der aktuell auf einer Relation verkehrenden Züge getroffen. Vielmehr wurden auch die ermittelten/prognostizierten Reiseweiten der Reisenden berücksichtigt. Im Ergebnis wurde Fernverkehr immer dann unterstellt, wenn tatsächlich ein Fernverkehrsprodukt (z. B. ICE/IC) auf der betrachteten Relation, für die ein Ausbau vorgeschlagen worden war, eingesetzt wird. Zusätzlich wurde eine Strecke als fernverkehrsrelevant angesehen, wenn die 'Mehrzahl der Beförderungsfälle' auf der betrachteten Relation Reiseweiten von mehr als 50 km zurücklegt.

Nur wenn diese Prüfung im Sinne der oben genannten Definition ergab, dass weder der SPFV noch der SGV von einer Maßnahme profitieren, ist eine Strecke als nicht BVWP-fähig ausgeschieden. Möglicherweise könnte der SPNV von der Maßnahme profitieren, etwa weil das betroffene Bundesland eine Ausweitung des SPNV auf der Strecke plant.

Die Länder bestellen in ihrer Funktion als Aufgabenträger den SPNV bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. In dieser Funktion können sie auch die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV selbst bestimmen und mit der DB Netz AG vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit. Ein solches allein dem SPNV dienende Aus- oder Neubauprojekt wäre also zwischen der DB Netz AG und dem jeweiligen Land abzustimmen.

Aus diesem Grund werden Aus- oder Neubaumaßnahmen, die ausschließlich dem SPNV dienen, bei der Aufstellung des BVWP nicht bewertet, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen. Und daher können diese Maßnahmen auch nicht in den BVWP aufgenommen werden.

Der Bund kommt seiner in Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz verankerten Infrastrukturverantwortung (Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes) nach, indem er für den SPNV Mittel zur Verfügung stellt. Quellen einer Finanzierung von Aus- oder Neubaumaßnahmen für den Nahverkehr sind dabei in erster Linie Mittel nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) in Verbindung mit Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm). Hinzu kommen noch bis 2019 Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Der Finanzierung der Bestellung von Nahverkehrsleistungen dienen in erster Linie Regionalisierungsmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG). Die Regionalisierungsmittel wurden für 2016 um 200 Mio. Euro auf 8,2 Mrd. Euro erhöht und werden künftig mit jährlich 1,8 % dynamisiert.

Dennoch dient der BVWP bzw. der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege auch und insbesondere dem SPNV. Denn etwa zwei Drittel des Schienenverkehrs ist SPNV. Von praktisch jeder Bedarfsplanmaßnahme profitiert daher auch der SPNV. Das gilt selbst dann, wenn die aus- oder neugebaute Strecke nicht vom SPNV genutzt würde, weil vorhandene Strecken möglicherweise vom Fern- oder Güterverkehr entlastet werden.

Schließlich dient die LuFV den Investitionen in das gesamte bestehende Netz der Eisenbahnen des Bundes, also auch solchen Strecken, die ausschließlich vom SPNV genutzt werden.

In Schienenknoten ist die Abgrenzung in der Tat schwierig. Daher wird in besonders aufwändigen Knotenuntersuchungen gemeinsam mit dem betroffenen Land der Ausbaubedarf insgesamt ermittelt. Gegebenenfalls wird anschließend über die Finanzierungsquellen für die verschiedenen Maßnahmen zwischen Bund und Land verhandelt.

Forderung/Stellungnahme: „Bundesstraßen aus BVWP herauslösen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bundesstraßen, die nicht von überregionaler Bedeutung sind, sollten nicht Bestandteil des BVWP sein. Dieser solle ausschließlich großräumige Projekte umfassen. Die Priorisierung und Verantwortung für die Bundesstraßen sollten an die Bundesländer übergehen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Der Bund trägt nach dem Grundgesetz die Verantwortung für die Erhaltung und den Bau des Bundesfernstraßennetzes, die Eisenbahnen des Bundes und die Bundeswasserstraßen. Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§1 Bundesfernstraßengesetz).

Die Fernverkehrsbedeutung von Bundesstraßen war über Jahrzehnte ein strittiges Thema zwischen Bund und Ländern. Gemäß der gemeinsamen Entschließung des Deutschen Bundestages und des Bundesrates zum Abschluss der Föderalismuskommission II haben Bund und Länder nach intensiven Verhandlungen Einvernehmen hinsichtlich der aus fachlicher Sicht wegen fehlender Fernverkehrsrelevanz abzustufenden Bundesstraßen erzielt. Hiernach wurde zwischen dem Bund und den Ländern eine Vereinbarung geschlossen, nach der rund 2.700 km Bundesstraßen abgestuft werden, bei denen aufgrund der autobahnparallelen Lage die fehlende Fernverkehrsbedeutung festgestellt wurde. Für weitere rund 600 Kilometer kann erst nach dem Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse eine abschließende Festlegung getroffen werden. Für das in der Baulast des Bundes verbleibende Bundesstraßennetz bestehen demnach keine Einschränkungen hinsichtlich der Fernverkehrsbedeutung und damit der Berücksichtigung im BVWP.

4 Investitionsvolumen und Finanzierungsquellen

Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach höherem oder niedrigerem Investitionsvolumen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Das Investitionsvolumen des BVWP solle höher oder niedriger sein. Darüber hinaus werde befürchtet, dass die benötigten Finanzmittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden können bzw. die Planungskapazitäten nicht ausreichen, um diese umzusetzen. Zusammen mit der hohen "Schleppe" werde die realistische Finanzierung des Plans angezweifelt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Das Investitionsvolumen orientiert sich am Bedarf, ist aber abhängig von den begrenzten Haushaltsmitteln des Bundes, welche auch von den Vorgaben der Schuldenbremse betroffen sind. Darüber hinaus ist das anvisierte Investitionsvolumen des BVWP 2030 mit 269,6 Mrd. Euro auf Rekordniveau und deutlich größer als in den bisherigen Plänen. Trotz der Steigerung ist es nicht möglich, alle verkehrs- und/oder gesamtwirtschaftlich sinnvollen Projekte zeitgleich zu finanzieren. Aus diesem Grund erfolgt im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 eine eingehende Bewertung und Priorisierung der einzelnen Projekte, um die zur Verfügung stehenden Finanzmittel so gut wie möglich einzusetzen.

Kritisiert wurde in einigen Stellungnahmen, dass die sogenannte "Schleppe" zur Abfinanzierung von Projekten nach 2030 sehr hoch sei und somit zu viele Projekte in den Plan aufgenommen würden, ohne dass diese finanzierbar sind. Die "Schleppe" ist aus fachlicher Sicht jedoch notwendig, da aufgrund der Vielzahl von Großprojekten eine Fertigstellung vieler dieser Maßnahmen bis 2030 nicht möglich sein wird. Aus diesem Grund soll bereits im Plan transparent gemacht werden, welche Kosten mit diesen Vorhaben auch nach 2030 verbunden sind.

Der BVWP selbst ist kein Finanzierungsplan. Die jährlich verfügbaren Finanzsummen hängen von der Haushaltsgesetzgebung und den Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung ab. Nichtsdestotrotz konnte durch den Investitionshochlauf bereits ein deutlicher Anstieg der jährlichen Finanzmittel erreicht werden. Zusammen mit den geplanten Ausweitungen der Nutzerfinanzierung (z.B. Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen, Infrastrukturabgabe) ist eine realistische Bedarfsabschätzung im BVWP 2030 möglich.

Weiterhin wird auf die fehlende Umsetzbarkeit des benannten Bedarfs aufgrund fehlender Planungskapazitäten hingewiesen. Das BMVI sieht im Aufbau der Planungskapazitäten ebenfalls einen wichtigen Schlüssel für den Erfolg des BVWP 2030. Länder und Vorhabenträger sind aufgerufen, die entsprechenden Kapazitäten bereitzustellen. Der Bund hat dafür in den letzten Jahren die Finanzierung von Planungen bei der Bahn erleichtert. Ebenso werden neue Möglichkeiten zur Verstärkung der Planungen bei Wasserstraße und Straße vorangetrieben (z.B. Reform der zuständigen Verwaltungen).

Forderung/Stellungnahme: „Berücksichtigung von Baupreissteigerungen im Gesamtvolumen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Steigerung von Baupreisen bzw. Kosten werde im Gesamtvolumen des BVWP nicht berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Auswertungen des BMVI zeigen, dass die Steigerung von Kosten nicht nur auf Baupreissteigerungen, sondern insbesondere auf die Konkretisierung von Projekten im Laufe des Planungsprozesses zurückzuführen ist. Aus diesem Grund wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert darauf gelegt, dass die zu bewertenden Maßnahmen bereits einen weit vorangeschrittenen Planungsstand aufweisen. Angemeldete Vorhaben mussten deshalb gewisse verkehrsträgerspezifische Mindeststandards erfüllen, die gegenüber dem BVWP 2003 deutlich verschärft wurden. So wurden die Projektanmelder beispielsweise aufgefordert, dem BMVI neben einer Projektbeschreibung auch eventuell bereits durchgeführte Untersuchungen zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich wurden für den Verkehrsträger Straße vertiefende Informationen, z. B. digitale Lage- und ggf. Höhenpläne, Standorte und Ausmaße von Bauwerken sowie detaillierte Kostenschätzungen bei den Auftragsverwaltungen der Länder angefordert.

Für die Projekte der Straße wurden zudem alle angemeldeten Vorhaben durch externe Gutachter hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der angegebenen Kosten geprüft. Aus dieser Prüfung ließen sich beispielsweise eventuelle Trassenanpassungen wie deren Verlegung, Tunnelbauten oder zusätzliche Brücken über Schutzgebiete ableiten. Bei der Schiene wurden für die Projekte durch externe Gutachter umsetzbare Trassenverläufe und deren Kosten abgeschätzt. Ebenso wurden bei der Kostenermittlung bei Bahn-Projekten unabhängige externe Gutachter hinzugezogen. Damit konnten deutlich realistischere Investitionskosten für die einzelnen Vorhaben als in der Vergangenheit errechnet werden.

Bei den Investitionskosten der Projekte sind keine zukünftigen Preissteigerungen berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die in der Haushalts- und Finanzplanung berücksichtigten Investitionsmittel. Damit wird die Vergleichbarkeit der Größen „Finanzmittelvolumen“ und „Investitionskosten“ hergestellt.

Forderung/Stellungnahme: „Öffentlich-Private Partnerschaften zur Finanzierung sind ungeeignet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) seien kein geeignetes Mittel zur Finanzierung der Infrastruktur, da langfristig höhere Kosten für Steuerzahler zu erwarten seien.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Der BVWP untersucht den grundsätzlichen Bedarf ohne bereits die Finanzierungsquellen oder Finanzierungspartner der Projekte festzulegen. Ob für ein Projekt eine ÖPP sinnvoll ist, wird in einer eigenständigen Untersuchung außerhalb des BVWP festgelegt. Dafür muss für jedes Projekt nochmals in

einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachgewiesen werden, dass die alternative Beschaffung in Form eines ÖPP Projekt sinnvoll ist. Der BVWP benennt insofern nur nachrichtlich die Projekte, für die ein ÖPP-Vergabeverfahren gestartet werden soll, sofern sich die ÖPP-Alternative als mindestens so wirtschaftlich erweist wie die konventionelle Variante.

5 Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen

Forderung/Stellungnahme: „Höhere oder niedrigere Mitteln für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Mittel für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen seien insgesamt zu hoch oder zu niedrig.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen wurde kritisiert, dass die Mittel für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen im Vergleich zu Aus- und Neubaumaßnahmen nicht ausreichend berücksichtigt würden. Die Mittel für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen sind jedoch entsprechend aus dem jeweiligen Bedarf abgeleitet. Dessen Abschätzung beruht auf verkehrsträgerspezifischen Erhaltungsbedarfsprognosen. Dieser Bedarf ist zu finanzieren und kann daher nicht in Investitionsszenarien gegen andere Investitionen abgewogen werden. Insgesamt werden rund 69% der BVWP-Finanzmittel für den Erhalt der Bestandsnetze verwendet. Daran wird die konsequente Umsetzung des für den BVWP 2030 festgesetzten Prinzips "Erhalt vor Aus- und Neubau" deutlich.

Weiterhin wurde angemerkt, dass die Erhaltungsquote von 69 % unter Einbeziehung der Schleppe absinken würde. Diese Rechnung ist jedoch irreführend, da die Schleppe erst nach 2030 anfällt. Auch nach 2030 wird es selbstverständlich Erhaltungsinvestitionen geben, die jedoch noch nicht absehbar sind, so dass die entsprechende Quote noch nicht bestimmt werden kann. Der BVWP weist nur bis 2030 alle Investitionen (Erhaltung, Aus-/Neubau, Sonstige Investitionen) aus. Nur in diesem Zeitraum kann eine Erhaltungsquote berechnet werden.

Forderung/Stellungnahme: „Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen projektscharf ermitteln“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der Erhaltungsbedarf müsse projektscharf ausgewiesen werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im BVWP wird lediglich eine Abschätzung der insgesamt zu erwartenden Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen bis zum Jahr 2030 vorgenommen. Eine projektscharfe Hinterlegung mit Erhaltungsmaßnahmen kann bei dem langen Gültigkeitszeitraum des BVWP nicht erfolgen.

Forderung/Stellungnahme: „Erhaltungs- und Ersatzanteile falsch ermittelt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Erhaltungs- bzw. Ersatzanteile seien bei Projekten falsch ermittelt worden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Für die Bewertung der Aus- und Neubauprojekte wurden die projektspezifischen Erhaltungs- bzw. Ersatzanteile der Vorhaben benötigt. Diese wurden bei der Straße durch die Auftragsverwaltungen der Länder, bei der Schiene durch Gutachter und bei der Wasserstraße durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ermittelt. Bei Projekten, bei denen im Laufe des Beteiligungsverfahrens Hinweise auf eine fehlerhafte Ermittlung des Erhaltungs- bzw. Ersatzanteils

eingegangen sind, wurde dies überprüft. Die geänderten Erhaltungs-/Ersatzkostenanteile sind im Anhang dargestellt.

6 Verteilung der Aus- und Neubaumittel auf die Verkehrsträger

Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach Veränderung der Investitionsszenarien“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es müssten mehr, weniger oder andere Investitionsszenarien gewählt bzw. die gewählten Szenarien müssten anders ausgestaltet werden (zum Beispiel: mehr Mittel in die Schiene).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die für den BVWP veranschlagten Investitionsmittel sollen unter strategischen Gesichtspunkten auf die drei Verkehrsträger aufgeteilt werden. Dafür wurden im Entwurf alternative Investitionsszenarien gebildet und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht. Ziel war es, zunächst grundsätzlich zu zeigen, welche Auswirkung die Mittelverteilung auf das Gesamtverkehrsnetz und die damit verbundenen Effekte hat. Dabei sollte die strategische Mittelverteilung noch nicht mit der Frage vermischt werden, welche Projekte tatsächlich im Einzelnen bei den Verkehrsträgern realisiert werden.

Theoretisch ist die Untersuchung einer Vielzahl unterschiedlicher Investitionsszenarien möglich. Um eine handhabbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde die Betrachtung auf drei Alternativszenarien beschränkt, die sich auf die zentrale fachliche, aber auch politische Frage der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger konzentriert. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass betrachteten Alternativen realistisch sind. Besonders häufig wurde die Berechnung eines "Klimaziel-Szenarios" gefordert, welches die Klimaziele erreicht. Allerdings ist der Einfluss der Infrastruktur allein auf die Klimawirkungen nicht ausreichend, um allein anhand einer bestimmten BVWP-Mittelverteilung die Klimaziele einzuhalten. Ebenso wäre ein rein klimaorientiertes Szenario nicht mehr dem verkehrlichen Bedarf angemessen. Neben der Forderung eines Klimaszenarios wurde von anderen Einwendern gerade die Verschiebung des Status Quo hin zu Schiene/Wasserstraße kritisiert, da diese nicht der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Straße ausreichend Rechnung trägt.

Die Alternativen zeigen das erwartete Bild der Verkehrsträger: Straßenprojekte tragen durch die Beseitigung von Engpässen und Verbesserungen der Infrastruktur vor allem zu Zeitgewinnen, Kosteneinsparungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Wirkungen der BVWP-Projekte auf CO₂ und Schadstoffe haben bei der Straße durchschnittlich einen negativen Zielbeitrag. Bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten entsteht dagegen im Schnitt ein geringerer Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. Allerdings können diese Projekte dazu beitragen, klimaschädliche Emissionen und Schadstoffe zu reduzieren.

Unter Einbeziehung aller Größen kann keine eindeutige Empfehlung für einen Verkehrsträger abgegeben werden. Jeder Verkehrsträger hat Stärken und Schwächen, die es zu berücksichtigen gilt. Der BVWP 2030 ist, unabhängig davon wie die Finanzmittel verteilt werden, ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes. Dennoch ist es Ziel der Bundesregierung, auch mit den Infrastrukturinvestitionen die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen. Die Mittelverteilung des BVWP 2030 wird deswegen, soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar, (im Vergleich zum Status quo) zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene verschoben. Dabei berücksichtigt die gewählte Mittelverteilung auch technische Beschränkungen. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind. Diese können nur dann (beispielsweise durch die Nutzung von Alternativstrecken) kompensiert werden, wenn nicht an zu vielen Stellen im Netz gleichzeitig gearbeitet wird.

Forderung/Stellungnahme: „Wirkungen der Investitionsszenarien sind fehlerhaft“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die verkehrlichen oder anderen Wirkungen in einem oder mehreren Investitionsszenarien werden kritisiert. Sie seien nicht berücksichtigt bzw. zu hoch oder niedrig veranschlagt worden. Außerdem wird Kritik an den Wirkungen im Vergleich zu den anderen Szenarien geäußert: Sie seien falsch, unvollständig oder intransparent dargestellt bzw. eingeordnet.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen wurde die Bewertung bzw. Darstellung der Investitionsszenarien kritisiert. Beispielsweise seien die Investitionsszenarien falsch berechnet worden. Diese Hinweise wurden geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die Berechnung nicht fehlerhaft ist. Die Vorgehensweise ist in Kapitel 7.1 (Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien; Entwurf zum BVWP 2030) dargestellt und wurde entsprechend angewendet.

Nicht nachvollziehbar sei beispielsweise die im gewählten Szenario des Entwurfs berechnete Minderung der CO₂-Emissionen um 491.453 t/a. Im Status Quo-Szenario (Szenario 2) wird von einer Zunahme der CO₂-Emissionen um 71.104 t/a ausgegangen. Mit der vergleichsweise geringen Mittelverschiebung wird dann eine erhebliche Minderung der CO₂-Emissionen erreicht. Ursächlich dafür ist, dass die CO₂-Änderungen der Szenarien aus einem Durchschnittswert berechnet wurden. In diesem Durchschnittswert wurden folgende Projekte einbezogen:

- Straße: Alle bewertenden Projekte mit Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ≥ 1
- Schiene: Alle in Phase 1 bewerteten Projekte mit NKV ≥ 1
- Wasserstraße: Alle bewertenden Projekte mit NKV ≥ 1 und Projekte der Wasserstraßenkategorie A oder B (ohne Neubeginn Elbe).

Die Gesamtplanwirkungen berechnen sich aus dem tatsächlich gewählten Projektportfolio und weichen damit per Definition vom Mittelwert der Szenarien ab. Die Abweichungen zwischen den tatsächlichen CO₂-Einsparungen und dem Wert des Status-Quo-Szenarios, setzen sich aus folgenden Punkten zusammen:

- Die Mittel des gewählten Szenarios wurden gegenüber dem Status-Quo zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene verschoben. (+ 108 % Mittel Wasserstraße, + 15 % Mittel Schiene, - 15 % Mittel Straße). Aus dieser Verschiebung allein resultiert ein CO₂-Gewinn von ca. 277.000 Tonnen/Jahr. Der größte Anteil wird durch die Erhöhung der Wasserstraßenmittel erreicht.
- In den tatsächlichen Gesamtplanwirkungen wurden auch die Wirkungen der Neubeginne Straße und Wasserstraße mit berücksichtigt. Aufgrund der hohen CO₂-Einsparungen aus dem Projekt W44 Elbe kommt es hier zu einer weiteren Reduktion. Das Projekt Elbe allein spart ca. 120.000 Tonnen/Jahr.
- Die verbleibenden Gewinne (ca. 165.000 Tonnen/Jahr) ergeben sich daraus, dass die tatsächliche Projektauswahl besser ist als der Mittelwert. Das betrifft insbesondere die Schiene, da die noch nicht bewerteten Knotenprojekte nicht im Mittelwert enthalten waren, jedoch in der Abschätzung für die Gesamtplanwirkungen. Da Knotenprojekte überdurchschnittlich zur Engpassbeseitigung beitragen, ist hier mit einer überproportionalen Einsparung zu rechnen. Bei der Straße bringt das gewählte Portfolio auch eine leichte Verbesserung gegenüber den Mittelwerten, da im Mittelwert mehr Neubauprojekte enthalten waren, als bei den am Ende tatsächlich gewählten Projekten.

Weiterhin wird angemerkt, dass insbesondere bei der Straße die tatsächlich ausgewählten Projekte eine durchschnittlich höhere Wirtschaftlichkeit haben als in der Durchschnittsbetrachtung. Tatsächlich gibt es bei allen drei Verkehrsträgern noch einmal Verbesserungen gegenüber dem Mittelwert. Die Betrachtung anhand der Mittelwerte ist für das Ziel, grundsätzliche Richtungen zwischen den Verkehrsträgern aufzuzeigen, jedoch weiterhin sinnvoll. Je mehr Investition ein Verkehrsträger bekommt, desto höher ist

die Wahrscheinlichkeit, dass auch Projekte mit vergleichsweise niedrigeren NKV realisiert werden. Eine sichere Abschätzung ist daher nur dann möglich, wenn wie im Entwurf durchgeführt alle Projekte mit einem NKV>1 einbezogen werden.

7 Dringlichkeitseinstufung und Verteilung der Finanzmittel innerhalb der Verkehrsträger

Forderung/Stellungnahme: „Umgang mit Laufenden und fest disponierten Vorhaben“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Definition für Laufende und fest disponierte Vorhaben sei nicht sachgerecht. Zudem müssten auch Laufende und fest disponierte Vorhaben noch einmal bewertet werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Kritisch hinterfragt wurde die Unterscheidung zwischen „Laufenden und fest disponierten Vorhaben“ auf der einen Seite und „Neuen Vorhaben“ auf der anderen Seite. Im BVWP 2030 wurden auch die noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 nach aktualisierter Methodik erneut bewertet. Hiervon ausgenommen wurden nur die Vorhaben, die als bereits „laufend und fest disponiert“ gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind bzw. in Kürze begonnen werden oder für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) ein Konzessionsvertrag besteht bzw. in Kürze bestehen wird. Im Zuge des Aufstellungsprozesses des BVWP-Entwurfs in Abstimmung mit den Ländern zugesagte Neubeginne sind den laufenden Projekten gleichgestellt.

Zu diesem Vorgehen gab es Anmerkungen, die teilweise in gegenläufige Richtungen zielten. So wurde seitens einiger Einwender kritisiert, dass die erneute Bewertung planfestgestellter Projekte bereits in langwierigen Planungs-, Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen getroffene Entscheidungen in Gefahr bringen könnte. In anderen Stellungnahmen wurde hingegen gefordert, noch strikter bei der Definition „laufend und fest disponiert“ vorzugehen oder sogar bereits in Bau befindliche Projekte noch einmal zu bewerten.

Das im BVWP 2030 gewählte Vorgehen ist das Ergebnis der Abwägungsentscheidung zwischen diesen teilweise weit auseinander liegenden Meinungen. Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung ist es, auch solche Projekte noch einmal zu bewerten, die schon sehr weit geplant sind. Jede Projektidee musste grundsätzlich unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann.

Hinsichtlich der Frage der Neubewertung „alter“ Projekte wurde deutlich strikter vorgegangen als in der Vergangenheit. Infolgedessen wurden zahlreiche Projekte auch mit hohem Planungsstand neu bewertet. Der Anteil laufender bzw. indisponibler Projekte am Gesamtvolumen für Neu- und Ausbau (im Zeitraum 2016-2030) ist mit 40 % deutlich geringer als beim BVWP 2003 (72% im Zeitraum 2001-2015).

Bei Projekten, für die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Hinweise auf eine fehlerhafte Zuordnung als „laufendes“ oder als „neues“ Projekt eingegangen sind, konnte auch nach erneuter sorgfältiger Prüfung keine veränderte Zuordnung festgestellt werden.

Forderung/Stellungnahme: „Priorisierung von bestimmten Projekttypen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bestimmte Projektkategorien sollten grundsätzlich priorisiert werden. Dies könne beispielsweise Lückenschlüsse, transeuropäische Projekte im TEN-Bereich oder Ortsumfahrungen umfassen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen wird die Priorisierung einzelner Projektkategorien gefordert, um die Bevorzugung bestimmter Infrastrukturprojekte zu erreichen. Dazu zählen beispielsweise Lückenschlüsse, Ortsumfahrungen, die Anbindung von Flughäfen, europäische Achsen und grenzüberschreitender Verkehr.

Abgesehen von Ortsumfahrungen sind die genannten Projekttypen in der Regel für den überregionalen Verkehr und den Wirtschaftsstandort Deutschland bedeutsam. In der Priorisierungsstrategie des BVWP 2030 ist die besondere Wichtigkeit dieser Kategorien bereits überwiegend in den Priorisierungskriterien sowie dem Bewertungsverfahren erfasst. So bestehen auf vielen Hauptab- und -zufuhrstrecken von Seehäfen/Flughäfen sowie auf wichtigen europäischen Achsen Engpässe. Entsprechend können diese Projekte demnach als besonders dringliche VB-E-Projekte gekennzeichnet werden. Auch die Beseitigung von Lückenschlüssen führt in der Regel durch gute Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zu einer hohen Priorität.

Eine weitere Ausdifferenzierung der Priorisierungskriterien wird deshalb als nicht notwendig angesehen. Die Berücksichtigung weiterer Kriterien (hier nach Projektart) birgt ggf. sogar die Gefahr, die Priorisierung zu erschweren, da ein Großteil der Vorhaben zumindest eines der Kriterien erfüllt und damit als vordringlich gelten müsste.

Forderung/Stellungnahme: „Benachteiligung von bestimmten Regionen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Einzelne Regionen würden im Vergleich zu anderen benachteiligt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde in einigen Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht, dass durch den Plan einzelne Regionen benachteiligt würden. Die Bewertung und Priorisierung der Projekte erfolgt jedoch unabhängig von deren geographischen Lage. Im Ergebnis sind tendenziell Investitionen insbesondere dort notwendig, wo beispielsweise der Erhaltungszustand des Netzes schlecht ist oder aufgrund verkehrlicher Engpässe hoher Ausbaubedarf besteht.

Dies erklärt auch den – im Vergleich zum BVWP 1992 und 2003 – geringeren Investitionsanteil der neuen Länder. Dort wurden nach der Wiedervereinigung hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt. Damit verbunden sind in der Regel nicht nur gute verkehrliche Anbindungen, sondern auch ein guter Erhaltungszustand der Bundesinfrastruktur. In den alten Ländern ist die Situation auf vielen Teilen des Netzes hinsichtlich des Erhaltungszustandes umgekehrt. Zudem zeigen die Engpassanalysen, dass es nicht zuletzt aufgrund der Bevölkerungsrückgänge in den neuen Ländern kaum verkehrliche Engpässe bis 2030 geben wird. Diese werden voraussichtlich eher in Teilbereichen des Netzes in den alten Ländern auftreten und zu entsprechendem Ausbaubedarf führen.

Forderung/Stellungnahme: „Notwendigkeit von verkehrsträgerübergreifender Dringlichkeitseinstufung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Dringlichkeitseinstufung der Einzelprojekte solle verkehrsträgerübergreifend erfolgen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Kritisiert wird, dass die Priorisierung der Einzelprojekte nicht verkehrsträgerübergreifend, sondern innerhalb des Verkehrsträgers vorgenommen würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Priorisierung der Aus- und Neubauprojekte in zwei Schritten erfolgt. Zunächst wurden verkehrsträgerübergreifend

Gesamtplanwirkungen miteinander verglichen, die sich im Fall unterschiedlicher Verteilungen der Investitionen auf die Verkehrsträger ergeben. Auf dieser Grundlage wurde die strategische Entscheidung über die Aufteilung der angestrebten Investitionsvolumen (für den Vordringlichen Bedarf) für die drei Verkehrsträger gefällt. Im zweiten Schritt wurde dann festgelegt, welche Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern prioritär sind.

Forderung/Stellungnahme: „Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Eine Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger im Gesamtnetz solle Priorität haben.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen wurde kritisiert, im BVWP würden die drei Verkehrsträger nur separat betrachtet und die Verknüpfung bzw. Intermodalität der Verkehrsnetze vernachlässigt werden. Dies ist nicht der Fall. Vielmehr wurden bei den Planungen alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr, nicht-motorisierter Verkehr) und deren intermodale Verzahnung in die Verkehrsprognose einbezogen. Die Verkehrsprognose bildet wiederum die Grundlage für die Bewertungen der BVWP-Projekte. Bei der Projektbewertung selbst wurden Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern im Rahmen der NKA einbezogen.

Forderung/Stellungnahme: „Dringlichkeitsstufe VB-E ist unklar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Abgrenzung der Dringlichkeitsstufen VB und VB-E sei nicht klar. Außerdem könne keine deutliche Identifizierung der wichtigsten Projekte erfolgen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Für die Projekte der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ ist vorgesehen, diese im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Innerhalb der VB-Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen.

Forderung/Stellungnahme: „Dringlichkeitsstufe WB* ist unklar oder ungeeignet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Bedeutung der Dringlichkeitsstufe WB* in Bezug auf die konkrete Umsetzung sei nicht klar. Dabei bestehe die Gefahr, dass auch WB*-Projekte bis 2030 umgesetzt werden und damit VB-Projekte verdrängen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Einstufung in die Dringlichkeitsstufe WB* bestätigt, genauso wie die Dringlichkeitsstufe WB, den grundsätzlichen verkehrlichen Bedarf des Projekts. Eine Finanzierung ist im Geltungszeitraum des BVWP 2030 mit den verfügbaren Finanzmitteln aus heutiger Sicht aber nicht wahrscheinlich. Wegen der Bedeutung der Projekte wird den Ländern beim WB* aber ein Planungsrecht zugestanden, d. h. sie können die Planung für das Projekt einleiten und die formalen Verfahren von der Baurechtschaffung bis zur Baureife durchführen.

Forderung/Stellungnahme: „Kategorie Potenzieller Bedarf (PB) ist unklar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Dringlichkeitskategorie „Potenzieller Bedarf“ sei unklar. Zudem sollten die Wirkungen aller Projekte des PB im Plan berücksichtigt werden. Projekte des PB müssten teilweise aufgrund ihrer hohen Bedeutung in den VB/VB-E.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Wie auch in den vorhergehenden Bundesverkehrswegeplänen (BVWP 1992 und 2003) gibt es eine Reihe von Schienenprojekten, die aufgrund ihrer Komplexität erst im Nachgang zum eigentlichen BVWP bewertet werden können.

Zum einen ist das Bewertungsverfahren für die Schienenvorhaben aufgrund der hohen Netzwirkung und des größeren Projektumfangs sehr aufwändig. Für den Verkehrsträger „Schiene“ konnte die Öffentlichkeit Projekte zur Bewertung für den BVWP anmelden. Die Umsetzung dieser Anmeldungen in konkrete Projektzuschnitte und die Ermittlung der Investitionskosten ist mit hohem Aufwand verbunden. Ferner handelt es sich bei der Schiene um einen spurgebundenen Verkehrsträger mit drei Verkehrsarten: Nah-, Fern- und Güterverkehr. Veränderungen der Infrastruktur durch Aus- und Neubauten führen zu veränderten Fahrzeiten und Kapazitäten, was wiederum die Erarbeitung und Abstimmung entsprechender Linien- und Produktionskonzepte für die drei Verkehrsarten und ihrer Verknüpfungen erfordert.

Zum anderen können einige Schienenprojekte erst dann bewertet werden, wenn weitere Rahmenbedingungen geklärt wurden. Hierzu gehören die Eisenbahnknoten ebenso wie internationale Projekte, die erst im Zusammenspiel mit komplementären Maßnahmen der Nachbarstaaten ihren Nutzen entwickeln können. Hierzu sind in der Regel zeitaufwändige Abstimmungen mit den Nachbarstaaten erforderlich. Ebenso können kleinteiligere Schienenprojekte (z.B. Überholgleise) erst im Zusammenhang mit den weiteren Überlegungen zum Deutschland-Takt bewertet werden. Eine detaillierte Definition und Bewertung dieser Schienenprojekte zum jetzigen Zeitpunkt wäre fachlich nicht fundiert.

Bei der Ermittlung der Gesamtplanwirkungen des Vordringlichen bzw. des Weiteren Bedarfs wurde auch eine Abschätzung voraussichtlicher Wirkungen von Projekten des Potenziellen Bedarfs vorgenommen. Diese erfolgte grob auf Grundlage von Durchschnittswerten, da erst nach den Bewertungen feststeht, welche Projekte dem VB bzw. dem WB zugeordnet werden.

Teilweise wird gefordert, wichtige Projekte des Potenziellen Bedarfs (wie Deutschland-Takt, Überholgleise für 740m-Züge zur Erhöhung der Schienengüterverkehrskapazitäten sowie des "Sammelprojekts Engpasslösung Zielnetz") direkt in den VB/VB-E einzustufen. Dabei ist zu beachten, dass die Bewertung der noch offenen Vorhaben ("Potenzieller Bedarf") im Bereich der Eisenbahnen des Bundes mehrere Monate beanspruchen wird, da in der Regel umfangreiche z. B. umwelt-/bautechnische, fahrplankonstruktive und eisenbahnbetriebliche Untersuchungen erforderlich sind. Dies gilt insbesondere für die fahrplanbasiert zu definierenden und zu bewertenden Maßnahmen für einen Deutschland-Takt. Sobald eine positive Bewertung vorliegt, rücken diese Maßnahmen in die Kategorien VB-E oder VB auf.

Die Bewertung des 740m-Netzes wurde auf den Weg gebracht. Sie ist ebenfalls methodisch aufwändig, da sie Komponenten der Zugbildung ("Auf welchen Netzteilen würden längere Züge verkehren, wenn sie könnten und welche ökonomischen Auswirkungen hat dies?") als auch der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung ("Wo entfalten Überholgleise unter welchen Dispositionsbedingungen die größte Wirkung und wie ist diese zu quantifizieren?") beinhaltet.

In den Projektlisten der Straße sind neben Projekten, die den Dringlichkeitsstufen VB-E, VB, WB* und WB sowie KB zugeordnet sind, auch sog. PR-Projekte mit aufgeführt. Dies sind KB-Projekte (NKV < 1), die im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erneut bewertet werden sollten. Voraussetzung ist, dass das Land hierfür eine überarbeitete Planung mit allen bewertungsrelevanten Daten vorgelegt hat. Dieser

Überprüfungslauf ist nur für die Projekte interessant, die ein kostenwirksames Optimierungspotenzial besitzen, was in jedem Einzelfall nachgewiesen werden muss.

Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach möglicher Einordnung von Bundesstraßen in Dringlichkeitsstufe VB-E“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Dringlichkeitsunterstufe VB-E werde entgegen der Ankündigung nur für Autobahn-Projekte und nicht für großräumig wirksame Bundesstraßen-Projekte vergeben.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Engpassbeseitigung auf Autobahnen hat aus Sicht des BMVI eine besonders hohe Priorität. Auf Autobahnen wird der Großteil des überregional bedeutsamen Verkehrs abgewickelt. Aus diesem Grund erfolgt bei der Straße die Einordnung in die Dringlichkeitsunterstufe VB-E nur bei aus verkehrlicher Sicht besonders dringlichen Autobahn-Ausbauprojekten.

Forderung/Stellungnahme: „Forderung nach Festlegung einer Umsetzungsreihenfolge“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der BVWP solle verbindliche Vorgaben zur Reihenfolge der Umsetzung der Projekte machen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Hinsichtlich der Priorisierung bzw. der Festlegung der Umsetzungsreihenfolge innerhalb der Dringlichkeitsstufen wird häufig gefordert, diese allein auf Grundlage der Bewertungsergebnisse (z. B. der Höhe der NKV) festzulegen. Diese aus theoretischer Sicht grundsätzlich sinnvolle Vorgehensweise lässt sich in der Praxis nur sehr eingeschränkt umsetzen. Dies liegt an Unwägbarkeiten im Planungsprozess von komplexen Vorhaben wie sie im Bereich der Verkehrsinfrastruktur oftmals vorliegen.

Forderung/Stellungnahme: „Priorisierung unlogisch oder entgegen der Ankündigung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die vom Plan festgelegte Vorgehensweise bei der Priorisierung werde nicht eingehalten.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Basis der Priorisierung beim BVWP 2030 waren die Leitlinien, die in der Grundkonzeption skizziert wurden. Im ersten Schritt wurde das für die Erhaltung und Ersatz voraussichtlich notwendige Investitionsvolumen für die einzelnen Verkehrsträger festgelegt. Im zweiten Schritt erfolgte für den Aus- und Neubau die strategische Aufteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger und im dritten Schritt auf Grundlage der Projektbewertungen die Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Aus- und Neubauvorhaben innerhalb der Verkehrsträger.

Beim dritten Schritt bildete das Ergebnis der NKA das wichtigste Kriterium für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf bei allen drei Verkehrsträgern. Für die Kennzeichnung von Projekten als VB-Engpassbeseitigung innerhalb des Vordringlichen Bedarfs war zudem ein in der Regel hohes NKV, keine hohe Umweltbetroffenheit und eine Engpassbeseitigung Voraussetzung. Die Priorisierung im BVWP 2030 wurde zudem ergänzt um weitere für die Einstufung relevante Kriterien. Hier gab es jeweils verkehrsträgerspezifische Besonderheiten.

Bei der Wasserstraße wird teilweise kritisiert, dass auch unwirtschaftliche Projekte in den Vordringlichen Bedarf eingestellt worden sind. Die Aufnahme einiger Wasserstraßenprojekte mit einem NKV unter 1 in

den VB erfolgte im Hinblick auf die verkehrspolitische Zielsetzung, den umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße zu fördern unter den Aspekten Netzbedeutung (Lage im Kernnetz), der Reduzierung des Ausfallrisikos und Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung.

Auch für die Straße ist das NKV die zentrale Entscheidungsgröße. Nicht monetär darstellbare Projektwirkungen wie umwelt- und naturschutzfachliche Wirkungen, städtebauliche Effekte oder raumordnerische Wirkungen werden in weiteren Modulen untersucht und in die Gesamtbewertung eingebracht. Ferner spielte in der Einzelfallbetrachtung die dem Streckenzug zugeordnete Netzfunktion (Verbindungsfunktionsstufe), der aktuelle Planungsstand des Projektes und die mit langfristiger Perspektive verfolgten netzkonzeptionellen Überlegungen eine einstufrungsrelevante Rolle. Auch örtliche Gegebenheiten wurden im Einzelfall berücksichtigt, beispielsweise eine zu enge Bebauung mit entsprechenden großen Schwierigkeiten beim Ausbau. Für jedes Straßenprojekt wurden im Projektdossier die „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ und die Sicht des anmeldenden Landes unter „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“ festgehalten.

Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren zur Priorisierung wurden bei allen Verkehrsträgern geprüft. Wo notwendig, wurde die Dringlichkeitseinstufung noch mal detaillierter erläutert. Wenn es aufgrund der Überprüfung zu Änderungen der Dringlichkeitseinstufung kommt, werden die betroffenen Projekte im Anhang 1 benannt.

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Umweltbelangen bei Dringlichkeitseinstufung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Umweltbetroffenheit (inkl. einzelner Bestandteile) werde bei der Dringlichkeitseinstufung nicht stark genug gewichtet. Wegen hoher Umweltbetroffenheit müsse es zum Projektausschluss bzw. zur Einstufung in eine niedrigere Dringlichkeitsstufe kommen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Priorisierungsstrategie berücksichtigt die Ergebnisse aller Bewertungsmodule, auch die Umweltbewertung. So kann ein Projekt nicht in den VB-E eingestuft werden, wenn eine hohe Umweltbetroffenheit vorliegt. Die Abstufung eines Projektes in den WB oder KB allein auf Basis der Umweltbewertung ist jedoch nicht gerechtfertigt. Der BVWP ist ein übergeordnetes Planungsinstrument und kann nicht nachfolgenden detaillierten Fachplanungen vorgreifen. In diesen werden Umweltbelange detailliert abgewogen (z.B. Planfeststellung). Viele der auf Ebene des BVWP auffälligen Umweltbetroffenheiten können in der späteren Detailplanung vermieden oder ausgeglichen werden, so dass zunächst weitere Planungen notwendig sind, wenn im BVWP der grundsätzliche Bedarf für ein Projekt nachgewiesen wurde.

Für hohe Umweltbetroffenheiten, die auf der strategischen Ebene des BVWP aufgezeigt werden, können in der Regel im Zuge der nachfolgenden Planungsschritte Lösungen gefunden werden (z. B. in Form von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Da die Beseitigung einer hohen Umweltbetroffenheit in der Regel mit hohen Investitionskosten verbunden ist, wurde bei der Bewertung eine Vorprüfung und Kostenplausibilisierung aus Umweltsicht vorgenommen. Auf diese Weise wird die hohe Umweltbetroffenheit durch die Berücksichtigung in den Investitionskosten in weiten Teilen im NKV erfasst.

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Raumordnung bei Dringlichkeitseinstufung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Raumordnung werde nicht stark genug gewichtet. Raumordnerisch relevante Projekte müssten immer in den VB aufgenommen werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen NKV aufgrund ihrer raumordnerischen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die raumordnerische Bedeutung ist jedoch nur eines von mehreren Kriterien zur Einstufung der Dringlichkeit von Projekten. Aus diesem Grund ist mit einer hohen raumordnerischen Bedeutung nicht automatisch eine Einstufung in den VB verbunden.

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Städtebau bei Dringlichkeitseinstufung

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der Städtebau werde nicht stark genug gewichtet. Städtebaulich relevante Projekte müssten immer in den VB aufgenommen werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Straßenvorhaben mit einem vergleichsweise geringen NKV aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die städtebauliche Bedeutung ist jedoch nur eines von mehreren Kriterien zur Einstufung der Dringlichkeit von Projekten. Aus diesem Grund ist mit einer hohen städtebaulichen Bedeutung nicht automatisch eine Einstufung in den VB verbunden.

Forderung/Stellungnahme: „Verbindungsfunktionsstufen der Straßen sind unklar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe der Straßen sei nicht nachvollziehbar bzw. sei zu spät zugänglich gemacht worden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Verbindungsfunktionsstufen wurden in Anlehnung an die Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) erarbeitet und im Gutachten "Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufen und von Qualitätsstufen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten in Straßennetzen" dokumentiert. Die Verbindungsfunktionsstufe sagt etwas über die generelle Bedeutung einer Verbindung aus und ist nicht abhängig davon, ob ein Defizit auf der Verbindung besteht.

Das zugehörige Gutachten selbst ist nicht Bestandteil des BVWP und daher auch nicht Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Verbindungsfunktionsstufen dienen im BVWP lediglich zur zusätzlichen Information und Abschätzung der Mittelaufteilung zwischen großräumig bedeutsamen und sonstigen Straßenprojekten. Die Verbindungsfunktionsstufen sind jedoch nicht direkt Bestandteil der Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Projekte.

Forderung/Stellungnahme: „Ausscheiden von Projekten in Grobbewertung Schiene ist unzulässig“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Projekte müssten vollständig bewertet werden. Das Ausscheiden in der Grobbewertung sei unzulässig. Die Informationen zur Grobbewertung seien nicht ausreichend.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Aufgrund der über 1.100 Projektvorschläge zum Aus- und Neubau von Schienenwegen bedarf es einer stringenten Untersuchungsökonomie, um einerseits alle Projektvorschläge hinreichend zu würdigen und andererseits die aussichtsreichen Vorschläge in einem angemessenen Zeitrahmen zu identifizieren, zu bewerten und bei einem positiven Ergebnis in den neuen BVWP aufzunehmen.

Es erfolgte daher ein stufenweiser Vorgang. Zunächst wurden ähnliche Projekte zusammengefasst und die BVWP-Fähigkeit geprüft. Grundsätzliche BVWP-fähige Projektvorschläge wurden sodann in unterschiedlicher Tiefe untersucht. Da in der Regel keine verlässlichen, aktuellen Investitionskosten für die Projektvorschläge vorlagen, wurden zunächst die wesentlichen Nutzen der Vorschläge ermittelt. Dabei wurde auf die aktualisierte Bewertungsmethodik sowie die aktuelle Verkehrsprognose 2030 zurückgegriffen. Auf diese Weise wurde bestimmt, was die Maßnahme maximal kosten darf, um wirtschaftlich zu sein. Wenn die geschätzten Kosten weit über dem Nutzen lagen, wurde die fehlende Wirtschaftlichkeit angenommen. Lagen die Schätz-Kosten nur leicht über dem Nutzen, wurden die Kosten deutlich genauer ermittelt, um zu einer sicheren Einschätzung der Wirtschaftlichkeit eines Projektvorschlages zu gelangen. Es wurde bei all diesen Schritten immer "zugunsten" des Projektvorschlages entschieden, d.h. nur wenn die Wirtschaftlichkeit deutlich ausgeschlossen werden konnte, wurde die Untersuchung beendet. Wenn auch nur die vage Aussicht auf Wirtschaftlichkeit bestand, wurde vertieft weiter untersucht. Wurde außerdem aufgrund der Verkehrsprognose 2030 ein Engpass für den Bereich, in den ein Projektvorschlag fiel, ermittelt, wurden zusätzlich mit hohem Aufwand Varianten entwickelt und geprüft, auch wenn der ursprüngliche Projektvorschlag unwirtschaftlich war. Projektvorschläge, die auf den verschiedenen Ebenen der Erstbewertung nicht untersucht werden konnten (z.B. diverse Knotenmaßnahmen), schieden in der Erstbewertung auch nicht aus.

8 Bewertungsmethodik allgemein

8.1 Übergreifende Aspekte

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Aspekte der Bewertungsmethodik“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bei der Bewertungsmethodik fehlten Aspekte, die in keinem der vier Bewertungsmodule berücksichtigt wurden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertungsmethodik wurde von externen Gutachtern unter Berücksichtigung des aktuellen Forschungsstandes erarbeitet und im Vorfeld bereits mit Fachgremien diskutiert. Weitere Hinweise auf relevante Aspekte der Bewertungsmethodik im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden geprüft, jedoch konnten dabei keine neuen Kriterien identifiziert werden, die eine Anpassung der Bewertungsmethodik erfordern würden.

Gefordert wurde beispielsweise beim BVWP zu berücksichtigen, dass die Verkehrsinfrastruktur zunehmend robuster gegenüber klimatischen Extremereignissen gestaltet werden muss (Überschwemmungen und Unterspülung in Folge von Starkregenereignissen und Hochwasser, aber auch Straßenschäden in Folge von Hitze). Handlungsbedarf in der Bundesverkehrswegeplanung könnte sich ergeben, wenn Auswirkungen des Klimawandels Veränderungen oder Ergänzungen von Verkehrsinfrastrukturen auf Netzebene erforderlich machen. Dies gilt insbesondere, wenn die klimabedingten Sachverhalte sich nicht bzw. nicht nur auf die technische Gestaltung der Maßnahmen auswirken, sondern auch Einfluss auf den Trassenverlauf haben. Dies wäre beispielsweise dann der Fall, wenn relevante Beziehungen von Verkehrs- bzw. Güterströmen einem hohen Risiko unterliegen, durch

Störungen unterbrochen zu werden. Grundsätzlich könnten die anpassungsseitigen Rahmenbedingungen in einen BVWP-Prüfprozess eingebunden werden. Es besteht jedoch Forschungsbedarf, da notwendige Daten zur Berücksichtigung in der Bundesverkehrswegeplanung noch nicht vorliegen (und damit eine Berücksichtigung im BVWP 2030 nicht möglich ist). Vorgaben beispielsweise zu Räumen mit ausgeprägten klimabedingten Gefahren müssen räumlich konkretisiert werden und in einer Auflösung vorliegen, die dem Maßstab anderer räumlicher Untersuchungen des BVWP (z. B. Trassenverlaufsplausibilisierung aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht) entsprechen.

Auswirkungen des Klimawandels auf den BVWP können sich auch dann ergeben, wenn der Umgang mit Klimawandelfolgen andere Bauweisen, die Verwendung anderer Materialien für die Erhaltung oder veränderte Erhaltungszyklen erfordert, die in einen erhöhten Finanzbedarf münden. Informationen können sich durch die Forschungsaktivitäten in den nachgeordneten Behörden ergeben, die dann von diesen ggf. auch zur Berücksichtigung in den Planungsprozess eingebracht werden müssten. Nach Einschätzung von Experten sind bisher aber keine besonderen Kostensteigerungen absehbar. Zudem ist zu berücksichtigen, dass eventuelle erforderliche Anpassungen (insbesondere bei Ausbaumaßnahmen) sowohl im Bezugsfall (ohne Projekt) als auch im Planfall (mit Projekt) vorzunehmen wären. Für die Projektbewertung sind sie daher nicht relevant.

Weiterhin wurde die fehlende Berücksichtigung von Telematikmaßnahmen in den Bewertungsverfahren bemängelt. Innovative Verkehrskonzepte und Rahmenbedingungen werden bei der Ermittlung des NKV berücksichtigt, soweit ihre Wirkung methodisch sicher abbildbar ist und die Bewertung nicht grundsätzlich ohne diese Maßnahmen erfolgen muss. Letzteres ist beispielsweise bei einer temporären Seitenstreifenfreigabe notwendig, bei welcher zunächst das Projekt ohne die Seitenstreifenfreigabe bewertet wird. Nur so ist der Nachweis erbracht, dass grundsätzlich der Bedarf besteht, ein verkehrliches Problem in dem Streckenabschnitt zu lösen. Dies ist Voraussetzung für die temporäre Seitenstreifenfreigabe.

Weiterhin wird das Fehlen des „sekundär induzierten Verkehrs“ in der Bewertung kritisiert. Dieser entsteht, wenn die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zu einer zusätzlichen Ansiedlung von Einwohnern und/oder Beschäftigten und damit zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen. Das Entstehen von sekundär induziertem Verkehr ist nur als längerfristige Entwicklung zu verstehen. Im BVWP 2030 wird daher davon ausgegangen, dass die nachfragebestimmenden sozioökonomischen und soziodemografischen Strukturdaten zwischen Planfall und Bezugsfall unverändert sind und sekundär induzierter Verkehr nicht Gegenstand der NKA ist. Darüber hinaus ist die Prognose von Ansiedlungen aufgrund der zahlreichen Einflussgrößen (z.B. berufliche/familiäre Bedingungen) mit sehr großen Unsicherheiten behaftet.

Forderung/Stellungnahme: „Missachtung gesetzlicher Vorgaben bei Bewertung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die gesetzlichen Vorgaben würden bei der allgemeinen Bewertung missachtet. Zum Beispiel würden bestimmte Normen beim Trassenverlauf nicht berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Es wird kritisiert, dass die Planung die Lärmschutz-Grenzwerte nicht einhalten würde oder dass Landesnaturschutzgesetze bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt wären. Hierzu ist anzumerken, dass der BVWP lediglich den notwendigen Bedarf für ein Aus- oder Neubauprojekt auf Basis einer exemplarischen Trassenvariante untersucht. Die letztendliche Projektausgestaltung wird in den nachgeordneten Fachplanungsverfahren (z.B. Planfeststellung) festgelegt. Baurecht für ein Projekt kann nur dann ergehen, wenn alle rechtlichen Anforderungen und Normen durch das Projekt erfüllt werden. Der BVWP ersetzt keine der rechtlich vorgeschriebenen Schritte der Zulassungsplanung. Auch neue Projektideen, die erstmals im BVWP untersucht wurden, sind im Weiteren verfahren detailliert zu planen und zuzulassen.

Weiterhin wird gefordert, die Alpenkonvention als rechtliche Vorgabe für den BVWP einzuhalten. Der Art. 11 Abs. 1 des Protokolls "Verkehr" der Alpenkonvention hat einen Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr zum Gegenstand. Hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr können bei Erfüllung der Bedingungen des Art. 11 weiterhin umgesetzt werden. Weiterhin stellt das Protokoll „Verkehr“ klar, dass bei der zukünftigen Verkehrs- und Umweltpolitik sowohl Umweltziele als auch den Belangen von Wirtschaft und Gesellschaft mit einem funktionierenden Verkehrssystem Rechnung getragen werden muss.

Insofern ist keines der im BVWP enthaltenen Straßenprojekte generell durch die Alpenkonvention ausgeschlossen. Vielmehr ist in dem BVWP nachfolgenden Zulassungsverfahren zur Erlangung des Baurechts eine Abwägung aller Interessen – auch unter Berücksichtigung der Alpenkonvention – durchzuführen. Eine angemessene Weiterentwicklung der Infrastruktur ist somit weiterhin möglich.

Forderung/Stellungnahme: „Sensitivitätsanalysen fehlen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bei der Bewertung von Projekten müssten Sensitivitätsanalysen durchgeführt werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Notwendigkeit von Sensitivitätsanalysen bezogen auf die Bereiche Demografie, Wirtschaftsentwicklung und Zeitgewinne wurde gutachterlich geprüft. Dabei zeigte sich eine hohe Stabilität der Bewertungsergebnisse sowohl im Falle von unterstellten Bevölkerungsrückgängen bis zum Jahr 2050 als auch im Falle eines geringeren als im Kernszenario der Verkehrsprognose unterstellten Wirtschaftswachstums. Der Einfluss sogenannter „kleiner“ Zeitgewinne auf die Bewertungsergebnisse wurde in den Projektbewertungsergebnissen ausgewiesen.

Weiterhin wurde eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich der Baukosten und Diskontraten gefordert, da bei steigenden Kosten bzw. Diskontraten das NKV bei einigen Projekten unter 1 fallen könnte. Zum einen hat das BMVI die Kostenschätzung für Projekte im Gegensatz zur Vergangenheit deutlich verfeinert, um Kostensteigerungen soweit möglich auszuschließen. Zum anderen aktualisiert das BMVI unabhängig vom BVWP das Bewertungsverfahren bevor das Projekt in den Bundeshaushalt eingestellt wird, wenn sich im weiteren Planungsverlauf Kosten erhöhen. Ebenso werden Baukosten und Diskontraten in den Bedarfsplanüberprüfungen regelmäßig aktualisiert. Daher ist eine gesonderte Sensitivitätsanalyse nicht notwendig.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlerhafte Handhabung von Teil- und Gesamtprojekten“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bei der Bewertung von Projekten würden Teilprojekte in Gesamtprojekte zusammengefasst, die unabhängig voneinander betrachtet werden sollten oder Projekte gesondert bewertet, deren Bewertung zusammengefasst erfolgen müsse.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Es gibt keine feststehende natürliche Projektdefinition, sondern diese muss anhand der prognostizierten Verkehrsströme und Wechselwirkungen festgelegt werden. Die Gutachter des BMVI haben bei der Bewertung dafür die Einzelbetrachtung von Teilprojekten eines Gesamtprojektes sowie die Zusammenfassung von Teilprojekten zu einem Gesamtprojekt auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft. Es wurde darauf geachtet, dass Projekte sinnvoll zusammengefasst werden, wenn sich daraus Synergien ableiten ließen. Somit konnte sichergestellt werden, dass eine optimierte Lösung bewertet wird. Die in den Stellungnahmen kritisierte systematische Bevorzugung von größeren Projekten gegenüber Teilprojekten tritt nicht auf.

Hinweise zu fehlerhaften Teil- oder Gesamtprojektaufteilungen wurden geprüft. In einigen Fällen wurden neue Projektbündel bewertet, die auch zu veränderten NKV und Dringlichkeitseinstufungen geführt haben (siehe Anhang 1). Weiterhin wurde insbesondere auf eine fehlerhafte Zusammenfassung von Teilprojekten im PRINS hingewiesen. Es handelt sich um Darstellungsfehler, die beseitigt werden. Sofern die Fehler Rückwirkungen auf die Dringlichkeitseinstufung hatten, wurden die Änderungen in den BVWP eingearbeitet (siehe Anhang 1).

Forderung/Stellungnahme: „Kostenschätzung des Projektes ist fehlerhaft“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Projektkosten (Bau- oder Planungskosten) seien zu hoch oder zu niedrig, wodurch gleichzeitig das NKV fehlerhaft sei. Auch die Verwendung des Preisstands 2012 wurde hinterfragt. Weiterhin wird auf das Gutachten des Bundesrechnungshofs zur Kostenplausibilisierung Straße verwiesen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Projektkosten wurden für alle drei Verkehrsträger bundesweit nach einheitlichen Maßstäben durch unabhängige Gutachter ermittelt oder geprüft. Zusätzlich wurden die Anforderungen an die Projektanmeldungen Straße durch die Länder hinsichtlich der Planungstiefe und der Kostenschätzungen deutlich erhöht. Außerdem wurden die angemeldeten Projekte sowohl aus Kostensicht als auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht plausibilisiert. Da für die meisten Projektvorschläge Schiene des neuen BVWP keine detaillierten Planungen vorlagen, wurden die Projektkosten mit 3D-Planungstools unter Einbeziehung der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und angemessener Risikozuschläge geschätzt. Die Kostenannahmen der Wasserstraße basieren auf aktuellen Angaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Aus Sicht des BMVI konnte mit der Plausibilitätsprüfung die Verlässlichkeit der Kostenangaben und deren bundesweite Vergleichbarkeit deutlich gesteigert werden. Die Kostenplausibilisierung ist eigens für den BVWP 2030 entwickelt und erstmals angewendet worden.

Sofern mit den Stellungnahmen Hinweise auf nicht berücksichtigte Aspekte eingegangen sind, wurden diese geprüft. In einigen Fällen wurden die Projektkosten korrigiert (siehe Anhang 1).

Eine erneute umfassende Plausibilisierung der Straßenbauprojekte wird daher vom BMVI als nicht erforderlich angesehen. Bezüglich der methodischen Abarbeitung ist folgendes anzumerken: Projekte, deren Kostenanmeldung deutlich von vergleichbaren Projekten abwich (40%-Quantil), wurden vom Gutachter erneut gesichtet. Projekte, die diesen Wert um mehr als 15% unterschritten, wurden regelmäßig mit den meldenden Auftragsverwaltungen rückgekoppelt, um die Kostenermittlung noch einmal kritisch zu prüfen.

Gleichwohl hat der Bund mit der Überarbeitung der "Anweisung zur Kostenermittlung, Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung sowie zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014)" vor kurzem den Rahmen geschaffen, um nicht nur das Kostenmanagement während der Laufzeit der einzelnen Projekten zu verbessern, sondern darüber hinaus auch eine Datengrundlage als Vergleichsmaßstab zur Kostenschätzung für neue Projekte aufzubauen.

Für alle Projekte wurde der Wissensstand 2014/2015 unterstellt. Das heißt, es wurden die aktuell verfügbaren Informationen zu den voraussichtlichen Projektkosten verwendet. Um eine methodisch zulässige Bewertung zu ermöglichen, wurden die aktuellen Kosten auf den Preisstand 2012 abgezinst. Nur so ist es möglich, ein NKV zu bilden, da auch die Nutzenkomponenten den Preisstand 2012 haben. Da es sich um ein Verhältnis handelt, ist der eigentliche Zeitpunkt des Preisstandes irrelevant, wichtig ist nur, dass es sich bei Nutzen und Kosten um den gleichen Preisstand handelt. Das NKV ist daher korrekt ermittelt.

Weiterhin wurde hinterfragt, warum bereits verausgabte Planungskosten nicht ins NKV einbezogen werden. Planungskosten, die bis zum Zeitpunkt der Bewertung schon angefallen sind, werden aus der

Bewertung ausgeklammert. Das ist sinnvoll, weil nur so eine methodische Vergleichbarkeit zwischen den Projekten ermöglicht wird. Der BVWP beantwortet somit die Frage, ob die heute noch offenen Bau- und Planungskosten eine wirtschaftliche Investition darstellen.

Eine mögliche Kofinanzierung Dritter ist zum Zeitpunkt der BVWP-Bewertung in der Regel ungewiss. Im Sinne einer gesamt- oder volkswirtschaftlichen Betrachtung können auch Finanzierungsbeteiligungen – etwa der Länder – nicht von den Gesamtkosten abgezogen werden.

Bezüglich der in die Bewertung einzubeziehenden Kosten (z.B. Preisstand, Verbarwertung, Planungskosten) wird ergänzend auf das Methodenhandbuch des BVWP 2030 verwiesen, indem die Methodik ausführlich dargelegt wird (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016).

Forderung/Stellungnahme: „Berücksichtigung oder Ermittlung von Interdependenzen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Interdependenzen (intramodal/intermodal) würden nicht ausreichend ermittelt und bei der Projekteinstufung berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertung der Projekte wird in den Stellungnahmen als zu isoliert kritisiert. Insbesondere werden Beispiele angeführt, bei denen die Konkurrenzprojekte jeweils unabhängig voneinander bewertet wurden. Grundsätzlich wurden alle Projekte zunächst separat bewertet. Diese Einzelprojektbewertung ist notwendig, um den Nachweis zu erbringen, dass das Projekt an sich eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Investition darstellt. Über die Einzelprojektbewertung hinaus wurden mögliche substitutive Inter- bzw. Intradependenzen bei allen drei Verkehrsträgern durch Gutachter geprüft. Danach liegen keine entsprechenden Wirkungen in bewertungsrelevanter Höhe für die Projekte des BVWP vor. Bei Projekten, bei denen im Laufe des Beteiligungsverfahrens relevante Hinweise auf mögliche Interdependenzen/Intradependenzen eingegangen sind, wurde dies noch einmal kritisch überprüft und ggf. die Bewertung aktualisiert (siehe Anhang 1).

Weiterhin wurden die errechneten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern hinterfragt. Die Verlagerungen wurden von den Bewertungsgutachtern auf Basis der Projektlisten der jeweils anderen Verkehrsträger geprüft. Grundsätzlich wurden alle Verlagerungsmöglichkeiten geprüft, die eine bewertungsrelevante Größenordnung erreichen könnten.

Forderung/Stellungnahme: „Unterschiede zur Bewertung im BVWP 2003“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Bewertung der Projekte, zum Beispiel in Bezug auf das NKV oder die Umweltbewertung, komme im Vergleich zum Verfahren des BVWP 2003 zu einem veränderten Ergebnis. Das sei nicht nachvollziehbar.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertung von Projekten wurde anhand aktueller Datengrundlagen erneuert. Es wurden sowohl eine neue Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 als auch neue Rahmenbedingungen im Verkehrsnetz (z.B. zwischenzeitlich parallel ausgebaute Streckenabschnitte) berücksichtigt. Weiterhin wurden die Kosten der Projekte aktualisiert. Insofern sind die Eingangsdaten der Projektbewertung grundsätzlich verändert, so dass ein vom BVWP 2003 abweichendes Ergebnis zu erwarten ist.

Für die Umweltprüfung ist relevant, dass die Umweltrisikoeinschätzung (URE) 2003 die Umweltrisiken in einem bei Neubauprojekten bis zu zehn Kilometer breiten Korridor bewertet hat. Der aktuellen Umweltbewertung liegt demgegenüber ein optimierter Trassenverlauf mit zugeordneten Wirkzonen zu

Grunde. Entsprechend ist ein günstigeres Bewertungsergebnis methodisch nachvollziehbar. Der Trassenverlauf ist allerdings insbesondere bei neuen Projekten weder planerisch noch administrativ festgelegt, sondern muss im weiteren Verfahren erst bestätigt werden.

Die Flora-Fauna-Habitat-(FFH)-Erheblichkeitseinschätzung erfolgt auf der Basis der 2003 entwickelten Methodik, das heißt entsprechend dreistufig. Auch hier profitiert das Bewertungsergebnis von der Konkretisierung eines optimierten Trassenverlaufs.

Häufig wurde zudem der Wegfall des Ökosterns des BVWP 2003 kritisiert. Faktisch ist jedoch festzustellen, dass es im BVWP 2030 gegenüber dem BVWP 2003 hier keinen Rückschritt gibt. Der Ökostern diene der Kennzeichnung von Projekten mit hoher Umweltbetroffenheit. Dies ist im BVWP 2030 durch die Darstellung des Umweltbewertungsergebnisses "hoch" in den Projektlisten geschehen. Aus beiden Kennzeichnungen ist für den Leser erkennbar, dass bei diesem Projekt Umweltkonflikte vorliegen, die zunächst im Zulassungsverfahren vollständig geklärt werden müssen, bevor eine Finanzierung der Projekte möglich ist. Dieser Vorbehalt ist bereits durch die Gesetzgebung zur Planfeststellung garantiert, da kein Projekt ohne gültiges Baurecht realisiert werden darf.

Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende Berücksichtigung des Deutschland-Taktes“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der Deutschland-Takt müsse Grundlage der Infrastrukturbewertung sein. Es solle der Grundsatz „Erst der Fahrplan, dann der Infrastrukturausbau“ gelten.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Wie im Koalitionsvertrag vom Dezember 2013 vereinbart, wird die künftige Planung der Schienenwege am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausgerichtet. Aus diesem Grund spielen die Prinzipien einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung in der Bundesverkehrswegeplanung eine wichtige Rolle. Diese Prinzipien ermöglichen es, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs eine bedarfsgerechte Infrastruktur für ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt wird.

Bereits bei der Auswahl der Projekte für die erste Bewertungsphase wurde darauf geachtet, dass die Projekte eine positive Wirkung für einen Deutschland-Takt haben. In einem gesondert zu untersuchenden Planfall M-001-V01 werden das BVWP-Zielnetz und ein optimierter Deutschland-Takt auf einander abgestimmt. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Derzeit lässt das BMVI einen Arbeitsfahrplan für das Jahr 2030 erstellen, der auf der Infrastruktur des Bezugsfalls sowie den Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs basiert. Dieser Arbeitsfahrplan soll in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs sowie den Aufgabenträgern des Nahverkehrs zu einem optimierten Deutschland-Takt entwickelt werden. Die hierfür erforderlichen ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen werden unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet. Dabei werden nicht nur Engpässe bei den Trassen für die Personenverkehre identifiziert, sondern auch Zwangspunkte und Engpässe in den Knoten sowie für die Systemtrassen des Güterverkehrs.

8.2 Modul A: NKV

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Zeitgewinnen und Zuverlässigkeit im NKV“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der Nutzen durch Zeitgewinne sei zu stark gewichtet. Insbesondere kleine Zeitgewinne sollten in der Bewertung vernachlässigt werden. Zeitkostensätze seien unzuverlässig ermittelt. Infrastrukturprojekte führten ohnehin nicht zu Zeiteinsparungen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Nutzen aus Zeitgewinnen werden in der NKA berücksichtigt. Sie bilden oftmals einen Großteil des Nutzens der betrachteten Projekte. Dabei erfolgt keine politische Gewichtung der Nutzenkomponenten. Vielmehr ergibt sich die Höhe der Nutzen aus den in der Projektbewertung ermittelten Bewertungsmengen und den wissenschaftlich ermittelten Bewertungsansätzen. Weitere Informationen zu den Kostensätzen können dem Methodenhandbuch zum BVWP entnommen werden (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016). Hier sind auch die unterschiedlichen Kostensätze transparent dargestellt.

Vielfach kritisiert wurde die Berücksichtigung sogenannter kleiner Reisezeitgewinne in der NKA, da diese oftmals von den Nutzern weder bemerkt noch als entscheidungsrelevant eingestuft werden sollen. Auf Grund der hohen Bedeutung der Reisezeitgewinne innerhalb der NKA hat das BMVI vorab die Bewertungsrelevanz dieser sogenannten kleinen Zeitgewinne in einem Forschungsvorhaben überprüfen lassen. Dabei wurde sie gutachterlich bestätigt. Die Wirkungen des induzierten Verkehrs wurden im Bewertungsverfahren berücksichtigt.

Die gelegentlich kritisierte Mehrfachbewertung von Zeitersparnissen durch unterschiedliche Nutzenkomponenten (z.B. Reisezeitgewinne, Zuverlässigkeit, implizierter Nutzen) erfolgt nicht. Die Nutzenkomponenten beziehen sich auf verschiedene Aspekte, die unabhängig voneinander Wirkungen erzielen und deswegen auch separat zu bestimmen sind. Erläuterungen zu den einzelnen Nutzenkomponenten und ihren jeweiligen Bewertungsgrundlagen sind im Methodenhandbuch zum BVWP dargestellt.

Vereinzelte wurde darauf hingewiesen, dass bei Projekten die Verkehrsmengen im Tagesverlauf stark schwanken und somit die Reisezeitgewinne durch die Maßnahme nur innerhalb bestimmter besonders belasteter Zeiten anfallen können. Im Rahmen der Projektbewertung wurden die Belastungen auf den einzelnen Teilabschnitten der im Wirkungsbereich liegenden Straßen im Tagesgang betrachtet, sodass die Grundlage der weiteren NKV-Berechnung die notwendige Genauigkeit aufweist. Insbesondere wurden so auch die Spitzenlasten erfasst und im Rahmen der Projektbewertung berücksichtigt. Diese Spitzenlasten können von den mittleren Werten stark abweichen und finden sich auch in den Stellungnahmen genannten punktuellen Erfahrungen „vor Ort“ wieder. Die in den Projektbewertungen angegebenen Werte stellen jedoch nur einen gemittelten Wert dar und dienen als Überblicksinformation.

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung von Umweltwirkungen im NKV“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Umweltwirkungen seien nicht korrekt oder ausreichend im NKV gewichtet. Insbesondere wird kritisiert, dass

- Umweltwirkungen im Verhältnis zu anderen Komponenten stärker gewichtet werden müssen,
- Umweltwirkungen als Kosten und nicht als Nutzen zu berücksichtigen sind,
- nicht-lineare Umweltschäden nicht durch mittlere Kostensätze abgebildet werden können,
- ein Abgleich mit lokalen Luftreinhalte- und Lärmschutzplänen fehlt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der im Rahmen des BVWP 2030 untersuchten Verkehrsprojekte geschieht mittels zweier unterschiedlicher Ansätze:

- auf einer monetären Basis für die Umweltauswirkungen, die im Rahmen der NKA (Bewertungsmodul A; vgl. Kapitel II.4 und Kapitel III des Methodenhandbuchs) erfasst und bewertet werden,
- sowie auf einer nicht-monetären Basis für die Umweltauswirkungen, die im Rahmen der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Bewertungsmodul B; vgl. Kapitel II.5 und Kapitel IV des Methodenhandbuchs) betrachtet werden.

Während die Emissionen von CO₂, Luftschadstoffen und Lärm monetarisiert im Bewertungsmodul A erfasst und als Umweltbeitrag Teil 1 ausgewiesen werden, stellt das Bewertungsmodul B die Betroffenheit von schutzwürdigen Flächen mit besonderer Bedeutung oder Empfindlichkeit gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den Mittelpunkt, welche für den Umweltbeitrag Teil 2 ermittelt werden.

Es erfolgt keine explizite politische Gewichtung der Nutzenkomponenten im NKV. Vielmehr ergibt sich die Höhe der Nutzen aus den in der Projektbewertung ermittelten Bewertungsmengen (z.B. Tonnen CO₂) und den wissenschaftlich ermittelten Bewertungsansätzen (z.B. Euro je Tonne). Die Bewertungsansätze für Umweltwirkungen sind der Methodenkonvention 2.0 des Umweltbundesamtes entnommen. Diese berücksichtigen den aktuellen Wissensstand und decken – sofern wissenschaftlich fundierte Quellen vorliegen – auch nicht-lineare Zusammenhänge zwischen den Umweltwirkungen (z.B. Gesundheitsschäden) und den daraus entstehenden Kosten ab. Eine Orientierung von Kostensätzen an lokalen Plänen (z.B. Luftreinhalteplan) ist auf Ebene des BVWP nicht möglich. Hier steht die vergleichende Bewertung auf nationaler Ebene von über 2.000 Projekten im Vordergrund. Spezifische Einzelprojektbelange sind Gegenstand der weiteren planrechtlichen Zulassungsverfahren.

Der Forderung, dass die Kosten aus den Umweltwirkungen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse im Nenner als "Kostenbestandteil" und nicht als (ggf. negativer) Nutzen ausgewiesen werden sollen, kann nicht gefolgt werden. Unter Kosten werden die Aufwendungen für Planung, Bau (inkl. Grunderwerb) verstanden. Die Wirkungen werden einheitlich als Nutzen, der je nach Nutzenkomponente und Begebenheiten des Projektes positiv oder negativ ausfallen kann, erfasst und berücksichtigt.

Zu den wesentlichen Kritikpunkten gehört, dass die monetarisierbaren Umweltauswirkungen (im Vergleich zum Nutzen aus den Reisezeitgewinnen) überwiegend nur relativ geringe Nutzenbeiträge in der NKA erreichen. Ebenfalls mehrfach gefordert wurde, dass einerseits der Flächenverbrauch auch die Ausgleichs- und Kompensationsflächen enthalten soll und gleichzeitig, dass der gesamte Flächenverbrauch anstatt in der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung im Rahmen der NKA monetarisiert erfasst und bewertet werden soll.

Die Aufteilung und Festlegung der jeweiligen Bewertungsansätze erfolgte im Vorfeld mit gutachterlicher Unterstützung und wurde im Zuge dessen frühzeitig mit Fachleuten diskutiert, sodass aus den vorgebrachten Einwänden kein Änderungsbedarf am BVWP ermittelt werden konnte.

Eine weitergehende Monetarisierung von Umweltwirkungen ist im Grundsatz denkbar und wurde im FE-Vorhaben 960974/2011 "Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung" geprüft. Allerdings gibt es hierfür keine eingeführten und für den Zweck des BVWP erprobten Verfahren. Die Gutachter kommen jedoch zur Erkenntnis, dass die bisher vorliegenden Verfahren auf eine sehr geringe Höhe der sicher zu monetarisierenden Effekte hinweisen. Stattdessen wirken die Kosten der Ausgleichsmaßnahmen (im Umwelt- und Naturschutzrecht vorgeschrieben) ohnehin direkt auf der Kostenseite der NKA und sind von daher bereits berücksichtigt. Eine separate Bewertung in der NKA birgt die Gefahr einer

Doppelbewertung und soll daher vermieden werden (siehe auch Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Aspekte der Bewertungsmethodik“).

Forderung/Stellungnahme: „Gewichtung sonstiger Nutzenkomponenten des NKV ist fehlerhaft“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Gewichtung der sonstigen Nutzenkomponenten sei nicht korrekt (z.B. Verkehrssicherheit).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Bei der NKA erfolgt keine politische Gewichtung der Nutzenkomponenten. Vielmehr ergibt sich die Höhe der Nutzen aus den in der Projektbewertung ermittelten Bewertungsmengen und den wissenschaftlich ermittelten Bewertungsansätzen. Die Bewertungsansätze der einzelnen Nutzenkomponenten wurden mit Unterstützung von externen Fachgutachtern entwickelt und im Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) zum BVWP 2030 dargelegt.

In einigen Stellungnahmen wird kritisiert, dass lediglich relative Änderungen in der NKA bewertet werden und nicht das Niveau der jeweiligen Werte berücksichtigt wird, weshalb Projekte mit bereits guten (z.B. Emissions-)Werten keine so positiven Wirkungen und kein hohes NKV erzielen können.

Wenn jedoch ein Rückgang von Emissionen oder eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden soll, so ist der in der NKA angewendete Ansatz zielführend. Bei etwaigen Verlagerungen auf emissionsärmere oder sicherere Verkehrsträger würde dann ebenfalls der entsprechend hohe Nutzen eintreten.

Besonders häufig wurde die Bewertung der Verkehrssicherheit hinterfragt. Dabei gab es sowohl Forderungen nach einer stärkeren Gewichtung der Nutzenwirkungen im Bereich der Unfälle im NKV als auch nach einer schwächeren. Die Bewertung der Verkehrssicherheit beim Verkehrsträger Straße erfolgt entsprechend der Darlegung im mit Kostensätzen je Tausend Fahrzeug-Kilometer, differenziert nach den verschiedenen Straßentypen. Somit ist eine einheitliche Bewertung gewährleistet. Daneben gibt es viele Maßnahmen auf den nachgelagerten Planungsebenen, die einzelne Unfallschwerpunkte entschärfen bzw. deren Entstehung verhindern können (z.B. Kreuzungsumbau, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen). Diese sind jedoch nicht Gegenstand des BVWP.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Verteilungsgerechtigkeit im NKV“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die NKA berücksichtigt nicht die soziale Verteilungsgerechtigkeit.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im Rahmen der Überprüfung der Bewertungsmethodik wurden auch Verteilungsfragen erörtert. Aus gutachterlicher Sicht sollte hiernach keine Vermischung von Verteilungsfragen mit Effizienzfragen in der NKA erfolgen. Verteilungsfragen in Bezug auf Mindesterreichbarkeiten von Regionen sind durch die Raumordnerische Beurteilung im Bewertungsverfahren berücksichtigt. Für darüber hinausgehende Verteilungsfragen (z.B. ungleiche Einkommensverteilungen zwischen Regionen oder sogar Personen) ist die Verkehrsinfrastrukturpolitik ein eher ineffizientes und wenig treffsicheres Instrument.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Einflussfaktoren im NKV“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Wichtige Einflussfaktoren des NKV fehlten. Insbesondere die Aspekte Topografie, Tourismus, Auswirkungen auf Wirtschaftsstandort würden nicht berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Es wurde bemängelt, dass in der Bewertungsmethodik wichtige Einflussfaktoren nicht berücksichtigt würden. Häufig genannte Aspekte waren dabei die fehlende Berücksichtigung des Flächenverbrauchs in der NKA, die Nichtberücksichtigung der Topographie insbesondere im Hinblick auf die Ermittlung der Baukosten und die wirtschaftlichen Auswirkungen (Arbeitsplätze, Verlust von (land-)wirtschaftlich genutzter Fläche, etc.).

Die Bewertungsmethodik der NKA wurde in mehreren Forschungsvorhaben überarbeitet. Der Entwurf der Methodik wurde bereits im März 2014 veröffentlicht und mit Verbänden, Ländern und in Fachworkshops diskutiert. Die BVWP-Bewertungsmethodik wird im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung angepasst. Die Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung des BVWP-Verfahrens und seiner Ergebnisse spielen bei der Überarbeitung eine zentrale Rolle. Weitere Hinweise auf relevante Aspekte der Bewertungsmethodik der NKA im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden geprüft, jedoch konnten dabei keine neuen Kriterien identifiziert werden, die eine Anpassung der Bewertungsmethodik erfordern würden.

Zur Bewertung von projektinduzierten Beschäftigungseffekten wird auf den Bericht des FE-Vorhabens 960974/2011 verwiesen. Notwendiges Kriterium für die Existenz positiver Beschäftigungseffekte ist das generelle Vorliegen von Arbeitslosigkeit. Die Strukturdatenprognose kommt jedoch zum Ergebnis, dass die Bundesrepublik Deutschland in 2030 eine vollbeschäftigte Volkswirtschaft sein wird. Laut Prognose wird 2030 in allen Kreisen die Erwerbslosigkeit auf die Untergrenze von 2 % sinken. Diese Untergrenze ist mit der natürlichen (unvermeidlichen) Arbeitslosigkeit gleichzusetzen. Somit gibt es in 2030 keine strukturelle Arbeitslosigkeit mehr, die durch den Bau von Infrastruktur beseitigt werden kann.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlerhafte Anwendung der Methodik“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Methodik sei nicht entsprechend dem Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) angewendet worden (allgemeine Kritik unabhängig vom Projekt).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Bei Projekten, bei denen im Laufe des Beteiligungsverfahrens Hinweise auf eine fehlerhafte Berechnung der NKA eingegangen sind, wurde dies überprüft und ggf. korrigiert (siehe Anhang 1).

Als nicht nachvollziehbar angesehen wurde, dass im Umweltbericht bei den Gesamtplanwirkungen eine Zunahme der Luftschadstoffemissionen (CO, NO_x, HC, Partikel) durch die BVWP-Projekte ausgewiesen wird, in der monetären Bewertung dies jedoch zu einem positiven Umweltnutzen führt.

Dabei liegt jedoch kein Bewertungsfehler vor. In der NKA werden die Nutzen eines Projektes für jedes Jahr der Projektlebensdauer ermittelt. Die Nutzensumme ergibt sich somit aus der Aufsummierung der Nutzen der einzelnen Jahre der Projektlebensdauer. Daraus lässt sich auch ein Nutzen pro Jahr errechnen, der bei der Straße über alle Projekte bei den Luftschadstoff-Emissionen im Durchschnitt negativ ist und bei der Schiene und Wasserstraße positiv. Aufgrund der durchschnittlich höheren Projektlebensdauer von Schienen- und Wasserstraßenprojekten werden durch die höhere Anzahl an Jahren mit positiven

Nutzenwirkungen die negativen Nutzenwirkungen durch Luftschadstoff-Emissionen bei der Straße überkompensiert.

Bei der Wasserstraße wurde zudem häufig kritisiert, dass nur ein Teil der Verkehrsmenge/Flotte in der Bewertung berücksichtigt sei. Dies ist methodisch jedoch korrekt. Für die Bewertung sind nur die begünstigten Verkehre relevant.

Weiterhin wurde kritisiert, dass die Vorhaben zur (vorgezogenen) Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen in der durchgeführten Vorbewertung (Quick Scan) die Rentabilitätsschwelle durchweg nicht erreicht haben und weit darunter ($< 0,5$) lagen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass mit diesen Vorhaben die einheitliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m über dem höchsten Kanalwasserspiegel, die generell beim Ersatz der vorhandenen Brücken mindestens hergestellt wird, lediglich einige Jahre früher erreicht würde als bei den sowieso zu realisierenden Ersatzbauten.

Forderung/Stellungnahme: „Induzierter Verkehr wird im impliziten Nutzen fehlerhaft bewertet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Beim impliziten Nutzen werde induzierter Verkehr fälschlicherweise positiv gewertet, ebenso wie eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In früheren Bewertungen wurde stets nur der sogenannte Ressourcenverzehr bei der Bestimmung der Projektnutzen in der NKA betrachtet. Hierbei handelt es sich z. B. um den veränderten Aufwand an Reisezeit, den alle Personen durch das Projekt erfahren (umgerechnet in Euro). Diese Art der Bewertung hatte zur Folge, dass eine Verbesserung der Strecke, z.B. eine reduzierte Fahrzeit und der dadurch hervorgerufene induzierte Verkehr, bei sonst unveränderten Werten in der Bilanz einen deutlich höheren Reisezeitaufwand für alle Nutzer zusammen ergibt. Somit wurde aus Sicht des Ressourcenverzehrs ein negativer Nutzen ausgewiesen. Dieses Ergebnis ist unlogisch, da der Nutzer sich durch seine zusätzliche Fahrt schlechter gestellt hätte als ohne die Fahrt. Es muss damit trotz des höheren Aufwandes (z. B. an Reisezeit), der durch die zusätzliche oder veränderte Durchführung der Fahrt entsteht, auch positive Nutzeneffekte für den Nutzer geben. Diese wurde in der bisherigen Methodik nicht berücksichtigt.

Im Zuge der Überarbeitung der Bewertungsmethodik für den BVWP 2030 wurde diese Diskrepanz aufgegriffen und die Nutzenkomponente NI (implizierter Nutzen) eingeführt, welche diesen Fehler korrigiert. Damit wurde das Bewertungsverfahren an den internationalen Standard der Bewertung angepasst. Die neue Nutzenkomponente NI bedeutet jedoch nicht, dass induzierter Verkehr positiv bewertet wird. Die negativen Effekte des induzierten Verkehrs, sowie die Effekte aus Verlagerungen von der Schiene auf die Straße (z. B. erhöhte CO₂-Emissionen) werden in der NKA – außerhalb der Komponenten des Impliziten Nutzens (NI) – berücksichtigt. Die Wirkrichtung des induzierten Verkehrs lässt sich nur unter Berücksichtigung aller betroffenen Nutzenkomponenten (z.B. Zunahme von Reisezeit, Zunahme von Emissionen und Unfällen und Impliziter Nutzen) ermitteln. NI ist wiederum trennscharf von den anderen Nutzenkomponenten abgegrenzt, so dass es nicht zu Doppelbewertungen kommt.

Für weitere Details wird auf den "Endbericht zum FE-Projekt 960974/2011 "Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung" verwiesen, der auf den Seiten des BMVI öffentlich zugänglich ist.

Forderung/Stellungnahme: „Lärmbewertung im NKV nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Abbildung der Lärmwirkungen innerorts und außerorts sei nicht ausreichend bzw. fehlerhaft, insbesondere beim Verkehrsträger Straße.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Nutzenkomponente Lärmwirkung unterscheidet zwischen Geräuschbelastungen innerorts und außerorts und wird entsprechend unterschiedlich ermittelt.

Zur Bestimmung der Lärmwirkung innerorts wird über die durchschnittliche aus der Belastung tagsüber, abends und nachts gebildeter Verkehrsbelastung für jeden Streckenabschnitt ein durch den Verkehr verursachter Lärmindex dB(A) ermittelt. Das Umfeld der innerörtlichen Straße wird über den zugeordneten Stadtmodellbaustein mit Straßenraumbreite, Bebauungsart, Geschoßhöhe und Straßenquerschnitt, sowie die Einwohnerdichte und den Aufenthaltsbetroffenen (von Lärm Betroffene, die nicht im Umfeld wohnen) beschrieben.

Über diese Beschreibung ergibt sich ein Lärmausbreitungskoeffizient, welcher zusammen mit dem Lärmindex die vom Straßenverkehr erzeugte Lärmbelastung bildet. Die Differenz zum angestrebten Zielpegel von 45 dB(A) beschreibt die Zielpegelüberschreitung. Über die Einwohnerdichte, die Zielpegelüberschreitung und den von der Überschreitungshöhe abhängigen Lärmvermeidungskosten (externe, jährliche Kosten zur Lärmbewertung jeder exponierten Person) lassen sich die Lärmvermeidungskosten für jede Strecke ermitteln. Die Differenz der über alle innerörtlichen Wirkungsstrecken des Planfalls und des Bezugsfalls gebildeten Lärmvermeidungskostensummen ergibt den Nutzen aus der Veränderung der innerörtlichen Geräuschbelastung.

Die Berechnung des Nutzens aus Veränderung der außerörtlichen Geräuschbelastung basiert auf den Kosten einer fiktiven Lärmschutzwand, die notwendig wäre, um im Abstand von 100 Meter einen maximalen Lärmpegel von 55 dB(A) nicht zu überschreiten. Diese Kosten werden für jeden außerörtlichen Streckenabschnitt im Bezugsfall und im Planfall ermittelt.

Die Differenz der über alle außerörtlichen Wirkungsstrecken des Planfalls und des Bezugsfalls gebildeten Lärmschutzkostensummen ergibt den Nutzen aus Veränderung der außerörtlichen Geräuschbelastung. Beide Berechnungsarten werden nur für die Streckenabschnitte durchgeführt, deren Lärmexpositions Differenz (Bezugsfall und Planfall) über der Wahrnehmungsschwelle von ± 2 dB(A) liegt.

Bei der Lärmbewertung wurde häufig projektbezogen die Methodik beim Verkehrsträger Straße hinterfragt, weil die in den Projektbewertungen ausgewiesene Anzahl der entlasteten oder zusätzlich belasteten Einwohner nicht nachvollzogen werden konnte.

Für die Verkehrslärmbelastung im direkten Umfeld eines Straßenprojektes, wie z. B. bei einer Ortsumfahrung die rückwertig betroffene Wohnbebauung, trägt die Planung dafür Sorge, dass durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen die geforderten Grenzwerte eingehalten werden. Die dadurch entstehenden Lärmschutzkosten sind in den Investitionskosten enthalten und fließen hierüber umfänglich in die Bewertung ein.

Die Verkehrsbelastungsänderungen auf bestehenden, außerörtlichen Straßen können Lärminderungen oder Lärmzunahmen verursachen. Die möglichen Auswirkungen auf die Lärmbelastung der im Umfeld der Straßen liegenden Siedlungsgebiete konnten im Bewertungsverfahren aus Gründen der Datenverfügbarkeit und des Ermittlungsaufwandes nicht gesondert berücksichtigt werden. Hier wurde der zuvor beschriebene Ansatz für außerörtliche Strecken angewandt.

Für die Bewertung des Kriteriums „Lärm außerorts“ wurde eine Methodik angewendet, die bereits für den BVWP 2003 entwickelt wurde. In Anlehnung an die 16. BImSchV sah diese Methodik eine Einhaltung des Zielpegels von 59 dB(A) tags für Erholungsflächen und Schutzgebiete in 25 m Entfernung vom Straßenrand bzw. vom Bahnkörper vor.

Im Entwurf des BVWP 2030 wurde dagegen von einer Einhaltung eines Zielpegels von 55 dB(A) in 100 m Entfernung ausgegangen. Dies wurde kritisiert. Bereits im BVWP 2003 wurde für die Bewertung der außerörtlichen Lärmbelastung ein Abstand von 100 m betrachtet. Der 2000 in der damaligen Studie vorgeschlagene Abstand von 25 m kann nicht als „wissenschaftlich“ abgeleitet eingestuft werden. Es

handelt sich vielmehr um einen reinen gutachterlichen Konventionsvorschlag. Es ist zu berücksichtigen, dass für die Bewertungen beim BVWP 2030 der Abstand von 100 m unter Abwägung der Ziele des Lärmschutzes außerorts festgelegt wurde. Der Erholungswert innerhalb von 100 m entlang eines Bundesverkehrsweges (z. B. für Spaziergänge etc.) ist allein aufgrund optischer Beeinträchtigungen nicht gegeben. Die Herstellung eines (fiktiven) Lärmschutzes für 55 dB(A) in 25 m Abstand zu einem Bundesverkehrsweg erscheint daher unangemessen.

8.3 Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Forderung/Stellungnahme: „Grundsätzliches“

Die Umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung erfolgte nach einer in mehreren Forschungsprojekten erarbeiteten Methodik. In die Begleitkreise und Diskussionen waren Vertreter von Bundesbehörden des Umweltressorts einbezogen. Ein Scopingverfahren erfolgte Mitte 2015, in dessen Rahmen weitere Diskussionen stattfanden und Hinweise der Fachbehörden auf Bundesebene sowie der Bundesländer eingeflossen sind. Die Methodik wurde mit dem Ziel entwickelt, einen möglichst breiten Konsens mit den Fachbehörden zu erreichen. Die Umweltprüfung des BVWP dient dabei vorrangig dazu, die für den Bewertungsmaßstab relevanten Umweltkonflikte erwogener Vorhaben vergleichbar zu ermitteln und darzustellen, damit sie im Verfahren zur Priorisierung von erwogenen Projekten entsprechend berücksichtigt werden können. Das Verfahren erhebt nicht den Anspruch, bereits alle Umweltaspekte zu berücksichtigen, die mit der Konkretisierung der Planung zu einem späteren Verfahrenszeitpunkt einbezogen werden. Das würde die Möglichkeiten der Umweltbewertung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung übersteigen.

Sehr viele Stellungnahmen betreffen die gewählte methodische Herangehensweise und enthalten Kritik daran. Die darin enthaltenen Sachverhalte, die über eine Stellungnahme zu dem jeweiligen Projekt hinausgehen, werden in den folgenden Sachargumenten zur grundsätzlichen Methodik des Moduls B (Umweltbewertung) behandelt.

Sehr viele Stellungnahmen zu Einzelprojekten sind aufgrund guter Ortskenntnisse eingegangen und nehmen auf konkrete Sachverhalte zum betroffenen Gebiet oder zum dargestellten Vorhaben Bezug, die nicht zutreffen, fehlerhaft oder nicht ihrer Bedeutung entsprechend berücksichtigt würden. Viele dieser Sachverhalte können aus methodischen Gründen grundsätzlich nicht auf der Ebene des BVWP berücksichtigt werden. Sie sind Gegenstand nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren. Die Umweltprüfung auf dieser Ebene konzentriert sich auf aus bundesweiter Sicht bedeutsame Sachverhalte; sie werden auf der Grundlage bundesweit verfügbarer Daten beurteilt. In Einzelfällen kann deshalb nicht jede aktuelle Entwicklung berücksichtigt werden, z.B. wenn Schutzgebiete erst im Laufe des Jahres 2015 neu festgesetzt wurden.

Alle derartigen Hinweise wurden zunächst auf Richtigkeit geprüft. Dabei stellt sich vielfach heraus, dass der Sachverhalt in der Umweltbewertung korrekt dargestellt wird, allerdings das methodisch abgeleitete Bewertungsergebnis nicht akzeptiert wird. In diesen Fällen wurde das Bewertungsergebnis erneut geprüft, im gut begründeten Einzelfall auch korrigiert. In den Einzelfällen einer nicht zutreffenden Umweltbewertung erfolgte ebenfalls eine Korrektur.

An dieser Stelle wird nochmals darauf verwiesen, dass die genaue Trassenführung erst im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens festgelegt wird. Im Zuge dessen wird unabhängig von dem hier vorgelegten Bewertungsergebnis noch mal detailliert auf die einzelnen örtlichen Begebenheiten eingegangen, die dann bei der detaillierten Projektplanung berücksichtigt werden. Die Planung im Rahmen des BVWP ist hierzu im Vergleich übergeordnet und basiert auf einer vorläufig unterstellten Trassenführung. Die Hinweise zur Trassenführung führen daher zu keinen Änderungen des BVWP.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Aspekte der Umweltbewertung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bei der Umwelt- und naturschutzfachlichen Bewertung sowohl der einzelnen Projekte als auch des Gesamtplans würden grundsätzlich bestimmte Aspekte und Betroffenheiten nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt, bzw. ihnen werde im Bewertungsverfahren nicht genügend Gewicht zugewiesen. Es müssten weitere oder andere Kriterien gewählt und einbezogen werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Vorgehensweise der Bewertung, wie sie im Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) zum Entwurf des BVWP 2030 beschrieben ist, geht aus den Ergebnissen von verschiedenen Forschungsvorhaben hervor. Die Verfahrensweise der Strategischen Umweltprüfung wurde im Scopingverfahren diskutiert und weitgehend bestätigt. Dazu gehört auch die Abgrenzung von monetär und nicht-monetär bewerteten Umweltaspekten im Gesamtbewertungsverfahren zum BVWP 2030 und die Übernahme von Ergebnissen aus der NKA im Umweltbeitrag.

Einige Einwendungen beziehen sich auf den Prüfumfang der SUP und generelle Inhalte des Umweltberichts. Diese werden mit folgenden Punkten beantwortet:

- Eine konkretisierende, projektbezogene Bewertung des Umfangs von Ersatz und Erhaltung der Verkehrswege im Umweltbericht ist auf der Gesamtplanebene nicht möglich und angesichts des vergleichsweise geringen Auswirkungsumfangs nicht zielführend.
- Die Nichtdurchführung des Plans als Prüfgegenstand ist im Umweltbericht nach Stand der Technik berücksichtigt.
- Der Bezugsfall wird nicht in die Umweltprüfung einbezogen, weil der BVWP hierüber keine Entscheidungen trifft.

Zur Verfahrensweise der Umweltbewertung einzelner Vorhaben werden verschiedene weitere Aspekte angesprochen, die nachfolgend aufgegriffen werden. Dabei wird zum einen die Differenzierung in den Umweltbeitrag Teil 1 (monetarisierter Umweltgrößen) und den Umweltbeitrag Teil 2 (nicht-monetäre Umweltgrößen) hinterfragt:

- Eine weitergehende Monetarisierung von Umweltwirkungen ist im Grundsatz denkbar und wurde im FE-Vorhaben 960974/2011 "Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung" geprüft. Allerdings gibt es hierfür keine eingeführten und für den Zweck des BVWP erprobten Verfahren. Die Gutachter kommen jedoch zu dem Erkenntnis, dass die bisher vorliegenden Verfahren auf eine sehr geringe Höhe der sicher zu monetarisierenden Effekte hinweisen. Sofern das Umwelt- und Naturschutzrecht Ausgleichsmaßnahmen vorschreibt, schlagen sich diese in den Kosten der Maßnahme auch direkt im NKV nieder.
- Dies bedeutet jedoch nicht, dass den Umweltwirkungen kein Wert zugeschrieben wird, denn es erfolgt eine nicht monetarisierte fachliche Bewertung anhand von verbalen Wertstufen (hohe/mittlere/geringe Umweltbetroffenheit). Zudem ist es auch nicht sinnvoll, alle Umweltwirkungen vollständig zu monetarisieren. Der Grundansatz der Bewertung hat auch zu berücksichtigen, inwieweit Umweltkonflikte zu erwarten sind, die auf nachfolgenden Planungsebenen zu einem ernsthaften Zulassungshindernis werden können. Dies lässt sich nicht monetarisieren und ohne weiteres mit anderen Wirkungen "verrechnen".

Bezogen auf die qualitative Bewertung nicht-monetär bestimmbarer Umweltsachverhalte im Umweltbeitrag Teil 1 sind folgende Antworten relevant:

- Das Verfahren basiert auf bundesweit vergleichbaren und verfügbaren Fach- und Planungsdaten, die die ranghöchsten möglicherweise betroffenen Umweltziele repräsentieren.

- Weitergehende Belange werden nach Erfordernis erst in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren berücksichtigt (z.B. Lebensräume besonders oder streng geschützter Arten, Unzerschnittene Verkehrsarme Räume unterhalb 100 qkm, Regionale Grünzüge, Flächenhafte Naturdenkmale, gesetzlich geschützte Biotop, regionale und örtliche Erholungsaspekte, Flächenbedarf für Kompensationsflächen, Aspekte klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktionen, "klimawirksame Trassenlage" (z. B. durch Moorfreilegung), u.a.).
- Die Zugehörigkeit des Plangebiets zum Geltungsbereich der Alpenkonvention hat per se keine konfliktverschärfende Relevanz in der Bewertung.
- Die möglicherweise in Kauf zu nehmenden negativen konkreten Auswirkungen von Lärmschutzwänden auf die Landschaft werden nicht berücksichtigt.
- Die mögliche Betroffenheit von Fördergebieten (z.B. "chance.natur"-Bundesförderung Naturschutz") ist nicht bewertungsrelevant, kann aber im nachfolgenden Verfahren eingebracht werden.
- In der Umweltbewertung (Umweltbeitrag Teil 1) des einzelnen Vorhaben werden kumulative Umweltauswirkungen, d.h. aus dem Zusammenwirken mit anderen Vorhaben im betroffenen Planungsraum, nicht ermittelt, dies wäre aufwandsseitig nicht zu leisten gewesen. Kumulative Wirkungen mit anderen Verkehrsprojekten werden aber grundsätzlich über die Gesamtplanbetrachtung ermittelt und in die Bewertung einbezogen. Für Umweltaspekte, die über die NKA eingebracht werden, gilt in jedem Fall, dass eine Gesamtnetzrechnung mit Interdependenzbetrachtung zu Grunde liegt.
- Die Ermittlung und Planung von Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist Gegenstand nachfolgender Verfahren.
- Die Umweltauswirkungen von baulichen Ergänzungen an "Zubringerstraßen" werden nur in solchen Fällen konkret im Umweltbeitrag berücksichtigt, wenn sie definierter Bestandteil des Vorhabens sind.
- Die Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Biosphärenreservaten wird über die Kriterien 2.1 sowie 2.9 berücksichtigt. Unter Kriterium 2.1 "Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung" finden Kern- und Pflegezonen von Biosphärenreservaten Berücksichtigung. Im Rahmen der Betroffenheitsbewertung wird dieses Kriterium stärker gewichtet. Soweit die Flächen der Biosphärenreservate nicht in Kriterium 2.1 berücksichtigt sind, werden sie über Kriterium 2.9 betrachtet, das im Rahmen der Bewertung der Umweltbetroffenheit einfach gewichtet ist.
- Das Schutzgut Landschaft und Aspekte der Erholung werden sowohl über das monetarisierte Kriterium 1.4 als auch die nicht-monetarisierten Kriterien 2.1, 2.3, 2.4, 2.8 sowie 2.9 berücksichtigt.
- Landschaftsschutzgebiete werden über das Kriterium 2.9 abgebildet. Sie genießen gegenüber den Schutzgebietskategorien des Kriteriums 2.1 überwiegend einen weniger strengen Gebietsschutz. Im Vergleich zu Naturschutzgebieten sind Landschaftsschutzgebiete in der Regel großflächiger und beinhalten geringere Nutzungseinschränkungen.
- Umweltauswirkungen, die aus der Gewinnung und Herstellung der benötigten Baustoffe resultieren (v.a. Flächeninanspruchnahme, Emissionen von Schadstoffen und klimarelevanten Gasen) werden auf Ebene des BVWP teilweise ermittelt. So gehen die CO₂-Emissionen der Baustoffe in die Nutzenkomponente "Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur" ein. Diese Emissionen sind im Umweltbeitrag Teil 1 im Kriterium 1.3 eingerechnet. Durch Maßnahmen wie Asphaltrecycling und den Einsatz anderer Sekundärstoffe (s.a. Deutsches Ressourceneffizienzprogramm) sollen sie auf das absolut notwendige Maß begrenzt werden.
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, z.B. durch Dammschüttungen im Talraum oder Großbrücken, und entsprechende Barrieren von Sichtachsen finden im Umweltbeitrag Beachtung dadurch, dass topographische Merkmale einer bewegten Landschaft die Konfliktschwere in Einzelfällen erhöhen (z.B. beim Flächenverbrauch). Dennoch können derartige Auswirkungen erst im nachfolgenden Plan- und Zulassungsverfahren tatsächlich konfliktangemessen ermittelt und in die projektbezogene UVP einbezogen werden.

- Bei Ausbauvorhaben der Verkehrsträger Straße und Schiene wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass sie im Verhältnis zu Neubauvorhaben eine geringere Konfliktintensität aufweisen. Im Umweltbeitrag Teil 2 werden daher für Ausbauvorhaben ausschließlich die Kriterien Nr. 2.2 "Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung", 2.5 "Flächeninanspruchnahme" und 2.4.2 "Wiedervernetzungsabschnitte" betrachtet.
- Es wird die Notwendigkeit angesprochen, Trassen zu bündeln, um Umweltwirkungen zu reduzieren. Diese Fragen des Trassenverlaufs sind in den weiteren Planungsebenen zu klären.
- Eine Ergänzung der Bewertung der Umweltwirkungen der Wasserstraßenprojekte um das Kriterium "Beeinträchtigung oder Auswirkungen auf den ökologischen Zustand nach EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRRL)" ist aufgrund der hierfür erforderlichen Detailinformationen auf BVWP-Ebene nicht möglich.

Die Hinweise führen in der Regel zu keinen Änderungen des BVWP. In vielen Fällen bestätigen die von den Einwendern vorgebrachten Sachverhalte, z.B. zu Vorkommen von geschützten Arten oder zum Vorhandensein wichtiger Rastplätze für Zugvögel, sogar das Ergebnis der Umweltbewertung.

Abweichungen zur Bewertung im BVWP 2003 sind kein Hinweis auf eine falsche Bewertung, da die Methodik nur noch eingeschränkt vergleichbar ist. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass zum BVWP 2030 konkrete und in der Regel im Hinblick auf Umweltbelange bereits optimierte Trassenvorschläge bewertet wurden, während zum BVWP 2003 lediglich grobe Trassenkorridore bewertet wurden.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende Definition von „erhebliche“ Umweltwirkungen“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Schwere von „erheblichen“ Umweltauswirkungen/Umweltbetroffenheiten werde nicht definiert, insoweit bleibe der zu betrachtende Maßstab generell offen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Es gibt keine spezifische Skalierung der Bedeutung des Begriffs der Schwere der Umweltauswirkungen im Verfahren zur umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung. Der Umfang der Betroffenheiten der betrachteten Raumkriterien wird systematisch nach geringer, mittlerer und hoher Umweltbetroffenheit unterschieden.

Forderung/Stellungnahme: „Bewertungsschwellen für Umweltbewertung auf Projektebene sind falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Bewertungsschwellen für die Umweltbewertung auf Projektebene seien nicht nachvollziehbar.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertungsschwellen sind Ergebnis der Erarbeitung der Methodik unter Begleitung von Fachleuten. Eine eindeutige naturwissenschaftliche Begründung ist nicht in jedem Einzelfall möglich. Der Gesamtbewertungsrahmen zum Umweltbeitrag für Neubauprojekte sieht vor, dass u.a. eine hohe Umweltbetroffenheit vorliegt, wenn mindestens zwei nicht-monetarisierte Kriterien mit hoher Gewichtung eine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Entsprechend ist nicht entscheidend, ob andere Kriterien überwiegend "geringe" oder "mittlere" Umweltbetroffenheiten aufweisen.

Die Stufe "geringe Umweltbetroffenheit" wird grundsätzlich gewählt, wenn keine oder allenfalls eine bagatellhafte Betroffenheit auftritt. Die Schwelle des Betroffenheitsumfangs für die Stufe "hohe Umweltbetroffenheit" wurde im Vorfeld im Rahmen des vom BMVI beauftragten Forschungsprojektes

"Entwicklung eines Verfahrens zur Beurteilung umwelt- und naturschutzfachlicher Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben" (BMVI 2014c) anhand eines Praxistests mit 625 Testprojekten ermittelt. Dabei wurde die Schwelle jeweils in einer Größenordnung festgelegt, die etwa bei 10 bis 20 % des Betroffenheitsumfangs desjenigen Projekts mit der höchsten ermittelten Betroffenheit liegt. Als höchste ermittelte Betroffenheit gilt das 99-Perzentil der 625 Einzeldaten. Somit wurden die Betroffenheitsumfänge derjenigen 6 Projekte mit den höchsten Betroffenheitsumfängen nicht berücksichtigt. Eine Anpassung der Bewertungsschwellen für die projektbezogene Umweltbewertung (nicht-monetarisierte Kriterien) auf der Basis der Gesamtheit aller Ergebnisse der Umweltprüfungen zum BVWP 2030 wird angesichts des Gesamtergebnisses über alle Verkehrsträger hinweg für nicht erforderlich angesehen, da der Bereich der definierten Zielgröße (10-20% des maximalen Betroffenheitsumfangs bezogen auf 99er Perzentil aller Projekte) in der Regel eingehalten wird.

Forderung/Stellungnahme: „Wirkzonen der Umweltbeeinträchtigungen sind fehlerhaft“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die der Umweltbewertung zugrunde gelegten Wirkzonen und Beeinträchtigungsfaktoren seien nicht nachvollziehbar. Relevante Wirkungen könnten weiter reichen als 500 m (z.B. Stickstoffeinträge bis 800 m). Der Beeinträchtigungsfaktor in den Wirkzonen, der mit 5 % schutzgutübergreifend einheitlich gesetzt wurde, führe im Nahbereich des angenommenen Trassenverlaufs zur Unterschätzung von Wirkungen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Festlegung der Wirkzonen und Beeinträchtigungsfaktoren ist als Konvention zu verstehen. Der durchschnittliche Beeinträchtigungsfaktor für die gesamte Breite der Wirkzone berücksichtigt die abnehmende Wirkintensität mit zunehmender Entfernung. Der Beeinträchtigungsfaktor dient der Verrechnung mit der direkten Inanspruchnahme. In der Summe entspricht das resultierende Flächenäquivalent in der Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen etwa der Größenordnung der direkten Flächeninanspruchnahme. Somit wird die Wirkzone ausreichend stark in der Bewertung gewichtet.

Die SUP zum BVWP 2030 ist gehalten, sich auf die Hauptkonflikte zu konzentrieren und nur Umweltauswirkungen von gewisser Schwere zu berücksichtigen. Stickstoffeinträge in über 500 m Entfernung führen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Für die NATURA 2000-Verträglichkeitseinschätzung werden vorsorglich nur dann erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen, wenn die Maximaldistanz möglicher relevanter Stickstoffdepositionen von 800 m eingehalten wird (in BVMBS Hrsg.: Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotop. Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik H. 1099, 2013, S. 96 ff). Weitergehende schwerwiegende Auswirkungen sind nahezu ausgeschlossen.

Für Ausbaumaßnahmen erfolgte die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung anhand eines reduzierten Prüfprogramms (siehe Kap. 4.6.2 im Umweltbericht zum BVWP). Die Prüfung der Ausbaumaßnahmen erfolgte ohne spezifische Eingriffsbilanzen innerhalb festgelegter Wirkzonen.

Ausbaumaßnahmen finden in bereits vorbelasteten Bereichen statt. Aufgrund der Vorbelastung ist in Bezug auf Zerschneidungseffekte als auch auf Eingriffe in Naturschutzvorrangflächen davon auszugehen, dass Ausbauprojekte eine gegenüber Neubauprojekten deutlich reduzierte Eingriffserheblichkeit aufweisen. Der Ausbau ermöglicht darüber hinaus häufig, dass z.B. die Durchlässigkeit der Trasse oder die Kollisionsgefährdung durch Maßnahmen nach dem neuesten Stand der Technik verbessert werden. Für die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (Kriterium 2.2) wurde die Beurteilung einzelfallbezogen auf der Grundlage des Abstandes zwischen geplantem Projekt und Natura-2000-Gebiet vorgenommen. Bei der Beurteilung wurde im Regelfall davon ausgegangen, dass bei einem Abstand von mehr als 400 Metern erhebliche Beeinträchtigungen sicher ausgeschlossen werden können.

Forderung/Stellungnahme: „Datengrundlage der Umweltbewertung ist falsch oder veraltet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die der Umweltbewertung zugrunde liegenden Daten seien falsch oder veraltet. Dies wird sowohl bei Schutzgebietsdaten aber auch bei Flächennutzungsdaten wie z.B. fortgeschrittene Bebauung angemerkt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Unmittelbar vor Beginn des projektbezogenen Bewertungsprozesses im 3. Quartal 2013 wurden alle für die Umweltbewertung relevanten Daten mit aktuellem Stand bei den zuständigen Behörden abgefragt. Die Abfrage der naturschutzfachlichen Schutzgebiete und sonstigen Fachdaten erfolgte zentral beim Bundesamt für Naturschutz (BfN). Der Bewertungsprozess erstreckt sich insgesamt über einen Zeitraum von etwa 2 Jahren. Eine (beispielsweise) halbjährliche Aktualisierung ist daher nicht möglich, ohne die Bewertung mehrfach durchführen zu müssen. Auch konnten z.B. Wasserschutzgebiete, die sich noch im Ausweisungsprozess befinden, nicht berücksichtigt werden.

Siedlungsdaten beruhen auf dem Digitalen Basis-Landschaftsmodell (AAA-Modellierung) des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie. Eine Abfrage aktueller Flächennutzungsplandaten ist nicht erfolgt; diese sind im nachfolgenden Planverfahren einzubeziehen.

Berücksichtigung von weiteren schutzwürdigen Flächen

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es fehle die Berücksichtigung weiterer schutzwürdiger Kategorien bzw. Flächen. Es sollten alle schutzwürdigen Kategorien bzw. Flächen berücksichtigt werden, wie z.B. geplante Naturschutzgebiete sowie Gebiete, die nach landschaftsplanerischer Beurteilung die fachlichen Voraussetzungen für die Ausweisung als Naturschutzgebiet erfüllen oder auch Naturmonumente.

Weiterhin fehle die Berücksichtigung von Daten aus den Bundesländern, insbesondere flächendeckende Daten zu den Vorranggebieten für den Naturschutz, des landesweiten Biotopverbundes und der Landschaftsplanung/Freiraumplanung.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Auswahl der in der Prüfung berücksichtigten schutzwürdigen Kategorien bzw. Flächen erfolgte auf Grundlage der in mehreren Forschungsprojekten überarbeiteten und im Scoping festgelegten Methodik der Strategischen Umweltprüfung.

Die Prüfung im BVWP ist darauf angelegt, bundesweit einheitliche Datengrundlagen zugrunde zu legen, um die einzelnen Projekte auch bundesweit vergleichbar bewerten zu können. Sie ist vorrangig auf entsprechende Datensätze gestützt, die von den Bundes-Fachbehörden zur Verfügung gestellt wurden. Nach Überprüfung der Qualität der Daten war es nicht erforderlich, diesbezüglich weitere Daten aus den Bundesländern einzubeziehen.

Spezifische Daten der Länder (z.B. Regionale Grünzüge, Landschafts(rahmen)planung), zukünftige Ergänzungen der bundesweiten Flächenkulisse durch derzeit geplante Unterschutzstellungen durch die Länder sowie weitere Flächen (z.B. UNESCO Global Geoparks) und Einzelobjekte (z.B. Naturmonumente) werden auf nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt.

Forderung/Stellungnahme: „Fehlende artenschutzrechtliche Prüfung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es fehle eine besondere artenschutzrechtliche Prüfung.

In den Stellungnahmen finden sich Hinweise auf vorkommende besonders geschützte und streng geschützte Arten, die im Planfall zu berücksichtigen seien.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Ein geeigneter bundesweiter Datensatz für eine fachlich valide Prüfung artenschutzrechtlicher Fragestellungen bereits auf der Ebene des BVWP liegt nicht vor. Zudem ist die jeweilige Trassenlage auf dieser übergeordneten Planungsebene noch nicht hinreichend genug festgelegt, um artenschutzrechtliche Konflikte sicher identifizieren zu können. Daher wurde auf eine spezifische artenschutzrechtliche Betrachtung verzichtet. Die bei der Umweltbewertung verwendeten Kriterien 2.1 bis 2.4 berücksichtigen jedoch die Betroffenheit von potenziellen Habitaten für geschützte Arten indirekt.

Die Belange des Artenschutzes, insbesondere das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG sind auf der Ebene der Projektzulassung verfahrenssicher zu prüfen und in der Entscheidung zu berücksichtigen. Auf den vorgelagerten Ebenen eines gestuften Planungs- und Entscheidungsprozesses, wie er für die Bundesverkehrswege vielfach zum Einsatz kommt, werden Aspekte des Artenschutzes demgegenüber, entsprechend der Möglichkeiten und Leistungsgrenzen der jeweiligen Planungsstufe, einbezogen werden. Für die Umweltbewertung zu einem Bundes-Investitionsprogramm, wie es der BVWP darstellt, ist bei der gegebenen Maßstäblichkeit keine artenschutzrechtliche Prüfung angemessen, sondern -wie durchgeführt- die Prüfung der möglichen Zerschneidung von spezifischen Lebensraumzusammenhängen und -korridoren angemessen.

Die Ermittlung und Planung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG sowie von Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands (FCS-Maßnahmen) im Sinne der artenschutzrechtlichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit folgerichtig ebenfalls Gegenstand nachfolgender Verfahren, insbesondere des Zulassungsverfahrens.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Flächeninanspruchnahme fehlt oder ist falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Herausnahme der Flächeninanspruchnahme bei der Beurteilung der Einzelprojekte sei keine zulässige Vorgehensweise.

Die Bewertung solle verschiedene Flächenkategorien unterscheiden (z.B. Wald, Landwirtschaft). Das Kriterium bedarf einer Erweiterung. Die Thematik Entsiegelung für Versiegelung sei aufzugreifen.

Die Annahmen zur Flächeninanspruchnahme seien in einigen Fällen nicht plausibel und zu hoch oder zu gering.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Zum Umgang mit dem Kriterium „2.5 Flächeninanspruchnahme“ werden unterschiedliche Sachverhalten kritisch angesprochen. Neben Hinweisen, dass einzelne Flächenangaben nicht korrekt seien, gibt es grundsätzliche Aspekte, die nachfolgend zusammenfassend beantwortet werden:

- Die reine Flächeninanspruchnahme wird als Kriterium für die Projektpriorisierung nicht für geeignet angesehen. Das Kriterium ist unmittelbar abhängig von der Länge des geplanten Vorhabens. Eine projektbezogene Bewertung würde größere Projekte von vornherein benachteiligen. Dadurch würden insbesondere auch die in der Regel größeren Schienenprojekte systematisch benachteiligt. Die Flächeninanspruchnahme wird dennoch im Umweltbericht

dargestellt und vorrangig in die Gesamtplanbewertung einbezogen. In der Projektbewertung liegt dem gegenüber der Schwerpunkt auf denjenigen Kriterien, die besondere Raumqualitäten beschreiben.

- Das Kriterium Flächeninanspruchnahme bezieht sich auf das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die Inanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche dauerhaft zu reduzieren. Dazu wird ein konkreter Zielwert von bundesweit 30 ha Flächeninanspruchnahme pro Tag vorgegeben. Dieser Zielwert lässt sich in Bezug auf die Gesamtplanbewertung aber nur dann für eine Bewertung nutzen, wenn sich für die Umsetzung einer Summe von Aus- und Neubauprojekten ein konkreter Umsetzungszeitraum nennen lässt.
- Es wird keine Unterscheidung verschiedener Flächenkategorien vorgenommen, da dies auch nicht in der Zieldefinition der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung enthalten ist.
- Zur Ermittlung der Größenordnung direkter Flächeninanspruchnahmen werden durchschnittliche Referenzwerte für den Brutto-Flächenbedarf zugrunde gelegt. Neben dem Flächenbedarf des eigentlichen Fahrwegs (RQ) sind dabei Zuschläge für Nebenflächen, Böschungen und Einschnitte berücksichtigt. Das Maß der Zuschläge ist abhängig vom Relieftyp. Zu den Nebenflächen gehören auch Tankstellen und Raststätten, die allerdings auf dieser Planungsstufe noch nicht konkret verortet sind.
- Die Angabe der Streckenlänge des Vorhabens im PRINS und die tatsächliche Größenordnung des Eingriffs – Eingriffslänge – und die daraus abgeleitete Ermittlung der Flächeninanspruchnahme unterscheiden sich in einigen Fällen, z.B. wenn ein nur abschnittsweiser Ausbau vorgenommen wird. Entsprechende Hinweise aus den Einwendungen sind regelmäßig geprüft und die ggf. fehlerhaften Angaben korrigiert worden. Wenn das Vorhaben mit Zubringern oder Anbindern angemeldet und auch in der Karte zur Umweltbewertung dargestellt ist, ist die resultierende Gesamtlänge die Bezugsgröße für die Eingriffsdimension.
- Die Auswirkungen auf Grund von Baustraßen, Lagerplätzen etc. sind nicht explizit berücksichtigt und Gegenstand nachfolgender Verfahren.
- Der mögliche Flächenbedarf für die Eingriffskompensation und dadurch ausgelöste mögliche Nachteile für die Landwirtschaft werden maßstabsbedingt nicht erfasst und berücksichtigt.
- Auf der Planungsebene des BVWP sind Entsiegelungspotenziale nicht hinreichend sicher bestimmbar, um als Grundlage für die Entscheidungsfindung auf dieser Ebene zu dienen.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Bodenfunktionen, Archivfunktion oder Bodendenkmäler fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

In der Umweltbewertung fehlten die Berücksichtigung der (natürlichen) Bodenfunktionen und der Archivfunktion (gemäß BBodSchG) sowie die Berücksichtigung von Bodendenkmälern.

Hierzu gehörten auch die für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden, die nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden dürften.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Ähnlich wie bei anderen Fachthemen wie dem Artenschutz, der FFH-Verträglichkeit oder den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie bestimmt die abstrakte Ebene der Strategischen Umweltprüfung des BVWP und die noch relative Unverbindlichkeit der dargestellten Trassenverläufe die Detailschärfe der Umweltbewertung.

Die bundesweit vorliegende Bodenübersichtskarte im Maßstab 1:200.000 (BÜK 200) bietet den flächendeckend verfügbaren Ansatzpunkt für einschlägige bundesweite Auswertungen. Die Legendeneinheiten enthalten flächengewichtete Informationen zu Bodentypen und Bodenausgangssubstraten mit deren Schichtung (Bodenform). Für eine Beurteilung möglichst konkreter

funktionsbezogener Auswirkungen, wie in einigen Einwendungen aufgeführt, gibt die BÜK 200 allerdings keine ausreichend differenzierte Grundlage.

In den Bundesländern werden sehr unterschiedliche Bodenfunktionsbewertungen eingesetzt, was einer bundesweit einheitlichen Abbildung des Themas Boden auf großmaßstäbigerer Ebene entgegensteht.

Im weiteren Planverfahren wird berücksichtigt, dass hochwertige für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden dürfen.

Da natürliche Böden auf Grund ihrer vielfältigen Funktionen ein flächendeckendes Schutzgut von besonderer Bedeutung sind, wird das Thema in der SUP zum BVWP über die Flächeninanspruchnahme insgesamt abgedeckt. Damit sind die Wirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen indirekt erfasst; eine weitergehende Betrachtung ist auf Ebene des BVWP nicht zweckmäßig.

Der Schutz von Bodendenkmälern ist im Rahmen der Vorplanung auf raumordnerischer Ebene und der Feintrassierung auf Entwurfsebene hinreichend berücksichtigungsfähig und wird daher abgeschichtet.

Die Flächeninanspruchnahme der Verkehrsprojekte (außer Wasserflächen der Bundeswasserstraßen) wird für alle Projekte im Einzelnen ermittelt, wird aber auf Projektebene nicht in das Bewertungsergebnis einbezogen. Das Kriterium 2.5 "Flächeninanspruchnahme" dient vor allem der Überprüfung, ob der BVWP einen Beitrag dazu leisten kann, die Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche zu reduzieren und so das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zu erfüllen.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung des Schutzgutes Wasser fehlt oder ist falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es müssten weitere Belange des Schutzgutes Wasser (Wasserschutzzonen Zone III, künftige Wasserschutzzonen, Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsfunktion sowie der Wasserrückhaltefunktion, Ziele der Wasserrahmenrichtlinie, Hochwasserrisikomanagement) in der Bewertung berücksichtigt werden.

Ebenso sei zu berücksichtigen, dass Unfälle negative Auswirkungen auf Trink- und Mineralwasserbrunnen haben können.

Die Richtlinien für Straßenbau in Wasserschutzzonen würden nicht eingehalten.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im Rahmen der Projektbewertung auf Projekt- und auf Netzebene wird die Durchfahrungslänge einer Verkehrsinfrastrukturtrasse einerseits von Wasserschutzzonen der engeren Schutzzonen (Zone I und Zone II) und andererseits von Heilquellenschutzzonen gemäß § 53 WHG betrachtet. Die Beschränkung der Umweltbewertung im Schutzgut Wasser auf die Wasserschutzzonen I und II und Heilquellenschutzzonen erfolgt vor dem Hintergrund, dass vor allem potenzielle Zulassungshindernisse erkannt werden sollen. Auch hier sollen die Projekte, soweit mit dem Instrumentarium der SUP möglich, vor allem anhand schwerwiegender Umweltkonflikte klassifizierbar und damit vergleichbar gemacht werden. Details in den Umweltbetroffenheiten werden auf nachfolgenden Planungsebenen genauer betrachtet und planerisch entsprechend der rechtlichen Erfordernisse bewältigt. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Durchfahrung der Wasserschutzzonen III durch technische Maßnahmen grundsätzlich beherrschbar ist, da die Entwurfsplanung die Richtlinien für Straßenbau in Wasserschutzzonen zu berücksichtigen hat.

Die Wasserschutzzonen Zone III und die bei einer Durchfahrung notwendigen technischen Schutzmaßnahmen sind Teil der Investitionskosten der Projekte.

Weitere Belange des Gewässerschutzes werden nach Erfordernis in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren berücksichtigt.

Eine detaillierte Prüfung der Verträglichkeit eines Projekts mit den auf die einzelnen Oberflächen- bzw. Grundwasserkörper bezogenen (Bewirtschaftungs-) Zielen gemäß Wasserrahmenrichtlinie kann auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung nicht durchgeführt werden.

Dies betrifft auch den Verkehrsträger Wasserstraße. Die hierfür erforderlichen Detailinformationen liegen noch nicht vor. Eine Beurteilung möglicher Auswirkungen auf den ökologischen Zustand der Gewässer ist erst auf Basis detaillierter Planungen und Untersuchungen möglich und kann insofern erst auf der nachfolgenden Planungsebene erfolgen.

Belange des Hochwasserschutzes werden über das Kriterium "Durchführung von Überschwemmungsgebieten" berücksichtigt. Aktuelle Daten der Hochwasserrisikomanagementplanung lagen für die Erarbeitung des BVWP noch nicht einheitlich vor (z.B. die bis Ende 2015 zu erstellenden Risikomanagementpläne) und konnten daher nicht berücksichtigt werden.

Von Ausbauvorhaben in Überschwemmungsgebieten gehen im Vergleich zu Neubauvorhaben voraussichtlich geringere Auswirkungen auf den Hochwasserschutz aus. Entsprechend wird methodisch in dieser Konstellation von einer geringen Umweltbetroffenheit ausgegangen. Gleichwohl ist sichergestellt, dass unabhängig davon der Hochwasserschutz im nachfolgenden Verfahrens entsprechend des geltenden Rechts sichergestellt wird.

Die Risiken für den Gewässerschutz aufgrund von Unfällen sind Gegenstand des nachfolgenden Plan- und Zulassungsverfahrens.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von planfestgestellten Projekten fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es sei nicht korrekt, bereits planfestgestellte Projekte der projektbezogenen Bewertung der Umweltbetroffenheit zu entziehen. Die Prüfung und Bewertung zur Umweltbetroffenheit hätte stattfinden müssen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die SUP dient der Prüfung vorgelagerter Entscheidungen, um die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Einzelprojekte in den nachfolgenden Verfahren zu ergänzen. Liegen bereits zum Zeitpunkt der SUP zum BVWP für ein Vorhaben die Ergebnisse einer UVP vor, so ist von der vergleichsweise groben SUP auf BVWP-Ebene kein zusätzlicher Informationsgewinn für die nachfolgende Planungsebene zu erwarten. Im Gegenteil, auf Grund der Detailliertheit des Entwurfs, der Möglichkeiten, Konflikte planerisch zu vermeiden, und auch der detaillierten Bestandsaufnahmen, die der Bewertung zu Grunde liegen, wird es ggf. eine abweichende Bewertung geben. Entsprechend wird das fortentwickelte Projekt auf der BVWP-Ebene zwar in seinen Auswirkungen erfasst, aber nicht mehr bewertet.

Die Umweltauswirkungen der planfestgestellten Projekte gehen allerdings, da sie jeweils methodisch vergleichbar ermittelt werden, in die Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtplans mit ein.

Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende FFH- und Natura2000-Verträglichkeitsprüfung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Der Natura 2000-Gebietsschutz werde nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Auf der Ebene des BVWP sei zu ermitteln, ob es zu Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets kommen kann, sei es durch direkte Inanspruchnahme, Zerschneidung, Immissionen oder Störungen. Es müsse eine FFH-

Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, da erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausgeschlossen werden könnten.

Ein möglicherweise betroffenes faktisches Vogelschutzgebiet werde nicht berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Nach höchststrichterlicher Auffassung sind die Prüfungsanforderungen im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von den im Rahmen der Planung verfügbaren Detailkenntnissen abhängig und an die Leistungsgrenzen des jeweiligen planerischen Instruments gebunden. Auf der Ebene des BVWP ist der Verlauf des jeweiligen Projektes noch nicht abschließend festgelegt. Die im Umweltbericht zugrunde gelegte Trassenvariante stellt lediglich die derzeit bevorzugte Lösung dar. Die Detailkenntnisse zum jeweils betroffenen Gebiet stehen nicht ausreichend zur Verfügung. Daher ist eine abschließende Aussage zur FFH-Verträglichkeit im Rahmen des BVWP-Verfahrens nicht möglich.

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wird dennoch eine FFH-Erheblichkeitseinschätzung vorgenommen, die die drei Fälle der Betroffenheit eines oder mehrerer FFH- bzw. EU-Vogelschutzgebiete unterscheidet:

- eindeutige Nichtbetroffenheit
- mögliche Betroffenheit
- wahrscheinliche Betroffenheit

Die Einschätzung für Straßen- und Schienenprojekte erfolgt im Regelfall wie folgt: Eine mögliche Betroffenheit wird dann angenommen, wenn das Gebiet innerhalb eines Maximalabstandes mit möglicher Wirkung liegt. Dabei sind Erfahrungswerte für die weitreichendsten Wirkfaktoren Lärm bzw. bei Straßen auch Stickstoffeinträge zugrunde gelegt worden. Die Reichweite der Wirkungen (Wirkzone) ist abhängig von der anzunehmenden Verkehrsstärke und liegt zwischen 300 m (z.B. 2-streifiger Straßenneubau) und 800 m (z.B. Bundesautobahnneubauvorhaben). Bei Lage eines Natura 2000-Gebietes innerhalb dieser Wirkzone, aber ohne direkte Inanspruchnahme, besteht im Regelfall die Möglichkeit von Beeinträchtigungen. Wird der Verkehr gegenüber der Ist-Situation zukünftig vom Natura 2000-Gebiet weggeführt, so wird trotz der Lage des Gebietes innerhalb der Wirkzone in der Regel keine Beeinträchtigung angenommen. Schneidet die geplante Trasse ein Natura 2000-Gebiet, d.h. das Gebiet wird in Anspruch genommen, besteht im Regelfall – mit Ausnahme von geringfügigen Betroffenheiten – die Wahrscheinlichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten werden. Gleichzeitig wurde in einem solchen Fall auch überschlägig geprüft, ob Alternativen ohne Gebietsbetroffenheit möglich sind. Wenn nur sehr geringfügige randliche direkte Betroffenheiten vorliegen oder wenn es sich um sehr große FFH- oder Vogelschutzgebiete handelt, wird im Einzelfall entschieden. Z. B. kann dann statt "wahrscheinlich" die Klasse "möglich" zugeordnet werden. Dabei kann auch eine Rolle spielen, dass ein Trassenverlauf zwar teilweise ein Vogelschutzgebiet durchfährt, dabei aber nur geringwertige Biotopstrukturen, z. B. nur Ackerflächen tangiert werden. Bei Brückenquerungen von Gewässern mit FFH-Status (max. 100 m Querungslänge) wird in der Regel von der Möglichkeit erheblicher Beeinträchtigungen ausgegangen. Dies gilt auch für Ausbauprojekte.

Ob es tatsächlich zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes in seinen maßgeblichen Bestandteilen kommen wird, ist im Zuge der FFH-Verträglichkeitsprüfung im nachfolgenden Plan- und Zulassungsverfahren unter Berücksichtigung von möglichen Vermeidungs- oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu klären. Im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung sind die Bestimmungen des § 34 BNatSchG zur ausnahmsweisen Zulassung zu erfüllen; u.a. ist in diesem Fall das Fehlen einer Alternative nachzuweisen, die das Gebiet nicht oder weniger beeinträchtigt.

Liegt aufgrund eines fortgeschrittenen Planungsstadiums bereits eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vor, so wurden die Ergebnisse bei der FFH-Verträglichkeitseinschätzung berücksichtigt. Der Bewertungsrahmen für die Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung sieht folgende Betroffenheitseinstufungen vor:

- Wenn eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes nicht zu erwarten (nicht möglich) ist, wird von einer geringen Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten durch das Projekt ausgegangen.
- Wenn eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes für mindestens ein Natura 2000-Gebiet nicht ausgeschlossen (möglich) ist, wird eine mittlere Betroffenheit durch das Projekt zugrunde gelegt.
- Ist eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes für mindestens ein Natura 2000-Gebiet wahrscheinlich oder für mindestens drei Natura 2000-Gebiete durch das Projekt nicht ausgeschlossen (möglich), liegt eine hohe Betroffenheit vor.

In Einzelfällen wird von Einwendern eine Beeinträchtigung eines Gebietes angemerkt, das nach deren Auffassung aufgrund der Bedeutung des jeweiligen Artvorkommens bzw. Lebensraumvorkommens hätte vom Mitgliedstaat Deutschland der EU gemeldet werden müssen. Ein solches, möglicherweise "faktisches" FFH- oder Vogelschutzgebiet kann in seiner möglichen Betroffenheit in der Umweltbewertung nicht berücksichtigt werden. Die mögliche Berechtigung des Einwandes und das Vorliegen eines faktischen europäischen Schutzgebietes sind im nachfolgenden Verfahren zu klären.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Zerschneidung bzw. Lebensraum- und Biotopverbund ist nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Belange des Biotopverbundes und der Lebensraumnetzwerke seien nicht ausreichend berücksichtigt. Es fehle die Berücksichtigung von landesweiten Daten der Biotopverbundplanung.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Belange der Lebensraumvernetzung und des Biotopverbundes werden insbesondere über die Kriterien 2.3 und 2.4 der Umweltprüfung ermittelt. Fachlicher Hintergrund sind mehrere einschlägige Forschungsvorhaben, die im Auftrag des Bundesamts für Naturschutz zu bundesweiten Lebensraumnetzwerken durchgeführt wurden und werden. Die Fachdaten zu den BfN-Lebensraumnetzwerken liegen bundesweit einheitlich vor und beziehen sich auf unterschiedliche Habitat-Anspruchstypen. Diese Daten finden erstmals im BVWP 2030 eine besondere Berücksichtigung. Die Anwendungsbezüge zur SUP des BVWP wurden im BfN-Vorhaben "Ökologische Risikoeinschätzungen auf Bundesebene", FKZ 3510 82 3100, Methoden, Konzepte und Inhalte der ökologischen Risikoeinschätzung für die naturschutzverträgliche Infrastrukturentwicklung auf Generalplan- und Bundesebene" (BfN, unveröffentlichter Endbericht 2013) ausgearbeitet.

Darüber hinaus gehende Daten der Bundesländer zu Biotopverbundplanungen werden insbesondere aufgrund ihrer länderübergreifend fehlenden Vergleichbarkeit neben den Bundesfachdaten nicht berücksichtigt.

Soweit Maßnahmen zur Verringerung der Zerschneidungswirkungen besonderer Lebensraumachsen vorgesehen sind (Tierquerungshilfen), werden diese Maßnahmen bei der Umweltbewertung unmittelbar berücksichtigt. Die jeweilige Berücksichtigung ist transparent im Projektdossier Modul B gekennzeichnet. Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen und der tatsächliche Nachweis ihrer Notwendigkeit ist dann Gegenstand nachfolgender Planungsebenen.

Für die Bewertung der Gesamtplanwirkung im Kriterium 2.4.1c "national bedeutsame Lebensraumsachsen und -korridore" wurde im Umweltbericht als Bezugsgröße die vorhandene Zerschneidung von Lebensraumachsen und Korridoren des bestehenden Verkehrsnetzes insgesamt (einschl. Autobahnen und Bundesfernstraßen) zugrunde gelegt. Es wurden alle Straßen mit DTV > 1.000 Kfz (für die Lebensraumachsen Großsäuger mit DTV > 5.000 Kfz) als zerschneidungsrelevant berücksichtigt. Dies entspricht auch der Definition für eine erhebliche Zerschneidung von

Lebensraumachsen im genannten FE-Vorhaben des Bundesamts für Naturschutz. Im Ergebnis wurden 9.257 bereits bestehende Zerschneidungen ermittelt (Straße und Schiene).

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Kulturgüterschutz ist nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler seien grundsätzlich zu schützen, besonders in sensiblen historischen Kulturlandschaften. Die Beeinträchtigung und Zerschneidung bedeutsamer Ensembles werde im Umweltbericht nicht berücksichtigt.

Bodendenkmäler seien flächig über alle Bundesländer verteilt und dürften somit keine nachgeordnete Bedeutung haben.

UNESCO-Welterbestätten besäßen gegenüber den übrigen eingetragenen Denkmälern keinen herausgehobenen gesetzlichen Schutzstatus. Der Verzicht auf Pufferzonen der UNESCO-Welterbeflächen sei falsch.

Beim Ausbau von Bahnstrecken würden zahlreiche denkmalgeschützte Brücken und Eingangsportale abgerissen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Das Kulturerbe wird im Kriterium "Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes" zusammengefasst.

Dort geht es um das Erkennen möglicher Konflikte mit Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes, zu denen die Naturparke, Landschaftsschutzgebiete, landschaftsprägenden Gebiete und Objekte des UNESCO-Weltkulturerbes sowie die Pflegezonen der Biosphärenreservate zusammengefasst werden. Bei den UNESCO-Weltkulturerbestätten werden die offiziellen Pufferzonen mit in die Gebietskulisse einbezogen.

Die eingetragenen Denkmäler der Bundesländer werden auf nachfolgenden Planungsebenen und insbesondere im Zulassungsverfahren berücksichtigt. Entsprechend ist mit Bodendenkmälern, archäologischen Fundstellen etc. zu verfahren.

Die Prüfung des möglichen Erhalts denkmalgeschützter Brücken und Tunnelportale beim Ausbau von Schienenwegen ist Gegenstand des Zulassungsverfahrens.

Die in den Stellungnahmen enthaltenen, zum Teil sehr ausführlichen Hinweise von Denkmalschutzbehörden können in der Umweltbewertung hier nicht im Einzelnen ihren Niederschlag finden. Sie sind in den jeweiligen nachfolgenden Plan- bzw. Zulassungsverfahren zu berücksichtigen.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von Immissionsschutzbelangen fehlt oder ist falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Immissionsschutzrechtliche Belange wie Lärm, Schadstoffeinträge und Lichtimmissionen seien nicht ausreichend berücksichtigt. Anforderungen der 16. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) würden nicht erfüllt. Ohne Lärmberechnungen auf Grundlage eines digitalen Geländemodells stünden die Ergebnisse der Lärmwirkungen im Rahmen der NKA in Frage. Es fehle der Bezug zur Umgebungslärmrichtlinie. Es sollten lärmarme Räume bzw. ruhige Gebiete nach Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt werden. Alle Ergebnisse zur Bewertung des Lärms seien fehlerhaft.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertungsmethodik berücksichtigt die für die Ebene des BVWP geltenden Ziele des Umweltschutzes. Auswirkungen auf den Schutz der menschlichen Gesundheit im besiedelten und unbesiedelten Bereich (Geräusche, Luftschadstoffe) werden mithilfe der monetarisierten Umweltkriterien aus der NKA ermittelt. Grundlage dafür sind mehrere Forschungsvorhaben, die den aktuellen Stand der Forschung berücksichtigen.

Einige projektbezogene Einwendungen zeigen mögliche Widersprüche zwischen vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten aus laufenden Planungsprozessen und den Ergebnissen der projektbezogenen Umweltbewertung in der strategischen Umweltprüfung (SUP) auf. In einigen Fällen wird eine z.T. deutlich unterschätzte Betroffenheit von Anwohnern durch Verkehrslärm im Kriterium "Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner" unterstellt. Damit wird auf mögliche Defizite in der Ermittlung von vorhabenbezogenen Auswirkungen im Schutzgut Mensch hingewiesen.

Die Methodik der Lärmbewertung aus der NKA berücksichtigt die vorhabenbedingt im Verkehrsnetz auftretenden Änderungen der Lärmimmissionen nach der im Handbuch beschriebenen Methodik. Hier ist – aufgrund der Vielzahl der zur bewertenden Projekte im Bereich Straße und der hohen Datenanforderungen einer Lärmbewertung – eine gegenüber den gängigen Verfahren für die nachfolgenden Planungsebenen vereinfachte Methodik notwendig (siehe dazu auch Forderung/Stellungnahme: „Lärmbewertung im NKV nicht ausreichend“). Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der in der NKA angewendete Zielpiegel mit 45 db (A) unter dem gesetzlichen Immissionsschutzniveau der 16. BImSchV liegt (47 db (A) bis 64 db(A)). Von daher ist eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Untersuchungen nicht gegeben. Die letztendliche Lärmbetroffenheit wird in den nachfolgenden Planungsstufen behandelt. Aufgrund der Stellungnahmen wird die Darstellung der Lärmbetroffenen im PRINS noch einmal überarbeitet.

Für die Bewertung der außerörtlichen Lärmbelastung wurde ebenfalls die Methodik der NKA zugrunde gelegt. Als Schutzziel für den Schutz des Freiraums gegenüber Lärm wird ein Lärmpegel von 55 dB(A) in einem Abstand von 100 Meter betrachtet (großräumiger Ansatz). Die spezifische Berücksichtigung von Lärm-Grenzwerten erfolgt auf der Zulassungsebene. Aus methodischen Gründen ist es auf der Maßstabebene des BVWP nicht möglich, eine der Zulassungsebene entsprechende Lärmausbreitungsrechnung für jedes Projekt durchzuführen. Der Einfluss des Geländes auf die Lärmausbreitung kann auf der Ebene des BVWP nicht berücksichtigt werden.

Der Vorschlag lärmarme Räume bzw. ruhige Gebiete nach Umgebungslärmrichtlinie zu berücksichtigen, ist derzeit nicht umsetzbar, da ein entsprechender bundesweiter Datensatz nicht vorliegt.

Zum aktuellen Zeitpunkt können fehlerhafte Angaben der Fahrzeughersteller zu den Fahrzeugemissionen nicht mehr in der Bewertung berücksichtigt werden.

Die spezifische Berücksichtigung von Lichtimmissionen ist nicht regelmäßig Gegenstand von Umweltprüfungen für Pläne oder Projekte von Verkehrswegen. Auf Ebene des BVWP wird dem Belang indirekt über die Berücksichtigung von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen Rechnung getragen. Darüber hinaus gehende Daten (z.B. Sterneparks o.ä.) werden auf Ebene des BVWP nicht berücksichtigt. Diese Daten sowie besondere artenschutzrechtliche Empfindlichkeiten oder etwaige Lichtimmissionen durch nächtliche Arbeiten werden bei Bedarf in Verfahren der nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt.

Forderung/Stellungnahme: „Umweltbewertung von grenzüberschreitenden Projekten ist nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Umweltwirkungen grenzüberschreitender Projekte seien nicht ausreichend ermittelt oder dargestellt bzw. bei der Entscheidung nicht angemessen berücksichtigt. Auch wird verwiesen auf mögliche Auswirkungen auf angrenzende europäische und nationale Schutzgebiete sowie überregionale Wildtierkorridore für Rotwild und Luchs und die Sicherstellung ausreichend dimensionierter Grünbrücken.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Einige Projekte im grenznahen Raum können auch direkte grenzüberschreitende Umweltauswirkungen haben, soweit die Wirkzone des einzelnen Projektes die Grenze überschreitet. Diese Projekte sind, soweit sie näher als 500 m an die Landesgrenze heranreichen, im Umweltbericht aufgelistet und gesondert hinsichtlich einer möglichen Umweltbetroffenheit im Sinne der SUP-Methodik überprüft worden. Dies gilt insbesondere bezogen auf Auswirkungen auf angrenzende europäische und nationale Schutzgebiete.

Soweit grenzüberschreitende Wildtierkorridore zu berücksichtigen sind, wird davon ausgegangen, dass die jeweils nationalen Konzepte grenzüberschreitend an entsprechende Achsen und Korridore des Lebensraumnetzwerks in Deutschland anschließen und ggf. die Sicherstellung der Konnektivität durch ausreichend dimensionierte Grünbrücken das Ergebnis weitergehender Untersuchungen sein wird.

Für die Anrainer der Alpenkonvention gilt, dass Verkehrsprojekte mit den Zielen vereinbar sind, wenn Belastungen und Risiken für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs gesenkt werden. Dabei wird nach Möglichkeit eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene in die Überlegungen einbezogen.

In einem Fall stellt ein Nachbarstaat dar, dass durch das Vorhaben Natura 2000-Gebiete verletzt werden und auch auf Seiten des Nachbarstaats eine alternative Trasse vorliege, somit hier nicht nur den Interessen des Staats, sondern auch europäischen Interessen erheblich widersprochen werde. Das grenzüberschreitende Projekt sei daher nicht bewilligungsfähig. Diese Belange zur Trassenführung sind im Zuge der Zulassungsverfahren (UVS im Raumordnungsverfahren oder im Planfeststellungsverfahren) zu klären.

Aus demselben Nachbarland wird darauf verwiesen, dass die dort geltenden Bestimmungen zum Immissionsschutz von Straßen von grenznahen Vorhaben einzuhalten sind. Soweit die Berücksichtigung von bestimmten Auswirkungen, bspw. den Immissionsschutz betreffend, auf der Grundlage des jeweiligen nationalen Rechts eingefordert wird, gilt auch hier die grundsätzliche Verfahrensweise im Zuge der Zulassung und der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung.

Forderung/Stellungnahme: „Monitoring der SUP ist nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans oder Programms ergeben, seien zu überwachen. Die dazu erforderlichen Maßnahmen seien im Umweltbericht festzulegen. Die Aussagen im Umweltbericht zum Monitoring bzw. zu den vorgesehenen Überwachungsmaßnahmen seien nicht ausreichend.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Gemäß § 14m UVPG und § 14g Abs. 2 Nr. 9 UVPG sind im Rahmen der strategischen Umweltprüfung (SUP) Maßnahmen vorzusehen, um die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des

BVWP ergeben können, zu überwachen. Verbindliche methodische Vorgaben gibt es nicht. Auf der Ebene des BVWP besteht das wesentliche Ziel der für den BVWP festzulegenden Überwachungsmaßnahmen darin, Rückschlüsse für eine Verbesserung zukünftiger strategischer Umweltprüfungen zum BVWP zu ziehen. Gegenstand der Überwachung sind die Gesamtplanwirkungen. Hierzu werden Einzelprojekte nur dann betrachtet, wenn der Baubeginn erfolgt ist und sich gegenüber dem Planungsstand im BVWP signifikante Änderungen (z.B. Linienführung, Variantenwahl) ergeben haben. Eine weitergehende projektbezogene Überwachung erfolgt zweckmäßig auf nachfolgenden Planungsebenen. Aufgrund europarechtlicher Vorgaben ist das Monitoring im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) perspektivisch verpflichtend. Die Überwachung des BVWP orientiert sich in Umfang und Detailtiefe an den auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung betrachteten Umweltkriterien (u.a. CO₂-Emissionen, Flächeninanspruchnahme, unzerschnittene verkehrsarme Räume). Ein geeigneter zeitlicher Bezugspunkt für die Überwachung des BVWP ist die Bedarfsplanüberprüfung. Die Ergebnisse werden in einem Bericht veröffentlicht.

Forderung/Stellungnahme: „Bewertungsschwellen für Umweltbewertung auf Gesamtplanebene sind falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Bewertungsschwellen für die Umweltbewertung auf Gesamtplanebene seien nicht nachvollziehbar.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bewertungsschwellen sind Ergebnis eines Diskussionsprozesses der Autoren des Methodenhandbuches zum BVWP mit dem BMVI sowie den im Rahmen der Methodenstudie beteiligten Stellen (u.a. Umweltbundesamt und Bundesamt für Naturschutz). Eine eindeutige naturwissenschaftliche Begründung ist nicht in jedem Einzelfall möglich.

Die Vorgehensweise der Bewertung generell und die beschriebene Ableitung und Setzung der Bewertungsschwellen wurden im vorlaufenden FE-Verfahren auf der Grundlage von rd. 900 Straßenprojekten des BVWP 2003 erarbeitet und festgelegt. Die primäre Zielgröße zur Ableitung der Bewertungsschwelle liegt dabei gemäß Methodenhandbuch bei 10-20% des maximalen Betroffenheitsumfangs (bezogen auf 99er Perzentil). Nach Überprüfung aller Bewertungsergebnisse des BVWP 2030 ist eine Anpassung der Schwellenwerte nicht notwendig, da der Bereich der Zielgröße nicht verlassen wird (s. Methodenhandbuch: PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016).

Forderung/Stellungnahme: „Positive Wirkungen von Wiedervernetzungsmaßnahmen sind unklar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es werde nicht deutlich, wie durch die Anwendung des Kriteriums "Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten" positive Umweltauswirkungen durch die Entscheidung von Lebensraumkorridoren umgesetzt werden sollen. Umweltauswirkungen von Vermeidungsmaßnahmen dürften nicht positiv gegengerechnet werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die positiven Wirkungen werden Maßnahmen des Straßenbaus zugewiesen, die eine bestehende Zerschneidung von hervorragenden Lebensraumkorridoren nachträglich wieder verknüpfen können und sollen. Diese Maßnahmen ergeben sich nicht aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und sind daher zusätzlich in den Investitionskosten berücksichtigt.

Maßnahmen, die die Biotopvernetzung im landesweiten oder regionalen Kontext betreffen, sind hier nicht berücksichtigt. Diese können aber im Ergebnis der Planungen zur Vorhabenzulassung aufgrund der Eingriffsregelung entwickelt und einbezogen werden.

Forderung/Stellungnahme: „Trassenplausibilisierung aus Umweltsicht ist nicht korrekt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Plausibilität der Trassenführung sei in einigen Fällen aus Umweltsicht fehlerhaft oder nicht ausreichend. In den benannten Fällen sprächen Belange des Hochwasserschutzes und des Naturschutzes dagegen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die der Umweltbewertung zu Grunde liegenden Trassenverläufe sind Ergebnisse spezieller Vorplanungen, die seitens der verantwortlichen Stellen für die Vorhabenanmeldung durchgeführt wurden. Die Plausibilität der Trassenverläufe wurde in Vorbereitung der Vorhabenzulassung überprüft. Mögliche Konflikte wurden dabei identifiziert und ggf. Alternativvorschläge zur Vermeidung entwickelt. Dies schlägt sich entsprechend in den Abschätzungen der Investitionskosten nieder.

Im Einzelfall können aufgrund von Datenaktualisierungen möglicherweise tatsächlich Sachverhalte betroffen sein, die in der Umweltbewertung nicht berücksichtigt sind. Die genannten Fälle wurden überprüft, z.T. auch als möglicherweise berechtigt erkannt und ggf. in der Bewertung des Vorhabens angepasst, ohne dass allerdings eine gewichtige Änderung der Gesamtbewertung erforderlich wurde. Generell können die jeweils benannten Belange in den nachfolgenden Verfahren bis zur Vorhabenzulassung berücksichtigt werden. Sowohl die Belange des Hochwasserschutzes als auch der Naturschutzgebiete haben dabei einen hohen fachlichen und rechtlichen Rang.

Forderung/Stellungnahme: „Unzerschnittene Räume anders behandeln“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Zerschneidungen von Gebieten, die bereits zerschnitten sind, sollten negativer bewertet werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Auf der Ebene des BVWP stehen vor allem die verbliebenen großen, bisher durch Verkehrswege noch Unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume des BfN (UZVR) im Fokus der Betrachtung. Für die Abgrenzung dieser Gebiete sind z.B. Straßen relevant, deren Verkehrsbelastung oberhalb von 1.000 Fahrzeugen liegen. Im Gegensatz zu den Unzerschnittenen Funktionsräumen des Lebensraumnetzwerks geht es hier verstärkt um die Abbildung von Räumen, die aufgrund von Ruhe und relativer Abgeschlossenheit insbesondere auch für die Erholung bedeutsam sind.

Für die Projektbewertung ist die Größe der verbleibenden UZVR-Restflächen im Vergleich zur Mindestgröße von 100 qkm relevant. Unterschreitet infolge Neuzerschneidung eine entstehende Restfläche die Mindestgröße von 100 qkm, ist diese Fläche als Verlust zu werten. Ein UZVR geht vollständig verloren, wenn alle Teilflächen die Mindestgröße unterschreiten. Eine weitergehende Berücksichtigung nachgeordneter vorhandener Zerschneidungen ist aus bundesweiter Sicht nicht zielführend.

Es wird zudem auf die im BVWP 2030 erstmalige Berücksichtigung der fachlich einschlägigen und umfangreichen Daten der Lebensraumvernetzung und des Biotopverbundes verwiesen, die über die Kriterien 2.3. und 2.4. abgebildet werden. Diese Kriterien werden in der Gesamtbewertung des Projektes für den Umweltbeitrag Teil 2 stärker gewichtet, wodurch sich auch die einfache Gewichtung des Kriteriums 2.8 (UZVR) begründet. Denn alle drei Kriterien erfassen gemeinsam die vom BVWP ausgehende Zerschneidungswirkung.

8.4 Modul C: Raumordnerische Beurteilung

Forderung/Stellungnahme: „Methodik Raumordnerische Beurteilung oder deren Anwendung ist nicht korrekt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Methodik der raumordnerischen Bewertung (unabhängig von Einzelprojekt) sei fehlerhaft bzw. methodisch nicht ausreichend.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Methodik der Raumordnerischen Bewertung basiert auf Forschungsprojekten, die im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zusammen mit externen Gutachtern erarbeitet wurden. Der Entwurf der Methodik wurde vor Anwendung in Fachkreisen diskutiert und überarbeitet. Details zum Verfahren sind im Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) zum Entwurf des BVWP 2030 beschrieben.

Kritische Hinweise zur Methodik wurden geprüft. Bemängelt wird beispielsweise, dass die Schwellenwerte für Mindesterreichbarkeiten bezogen auf Autobahnanschlüsse geringer sind als bei IC-Bahnhöfen. Damit läge eine Ungleichbehandlung der Verkehrsträger vor.

Dazu ist festzustellen, dass nur wenige in der Raumplanung fest verankerte und definierte Erreichbarkeitsschwellenwerte in Form von Mindeststandards vorliegen. Die bezüglich der Schwellenwerte getroffenen Entscheidungen basieren daher zum Teil auf den Erfahrungen aus den Analysen über die tatsächlichen Erreichbarkeitsverhältnisse. Zudem liegen aus Entschlüssen der Ministerkonferenz für Raumordnung und einigen Landesentwicklungsplänen sowie den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) Schwellenwerte vor, die zur Orientierung herangezogen wurden.

Ebenfalls gab es Hinweise zu einzelnen Projekten, dass die Methodik der raumordnerischen Beurteilung jeweils nicht korrekt angewendet worden sei. So seien örtliche Gegebenheiten nicht richtig berücksichtigt worden oder die ausgewiesenen Ergebnisse nicht plausibel. Konkrete Hinweise dazu wurden geprüft und Fehler ggf. korrigiert (siehe Anhang 1).

In einigen Fällen wurde zu Projekten angeführt, sie seien zu Unrecht als "nicht bewertungsrelevant" aus raumordnerischer Sicht eingestuft worden.

Für ganz Deutschland wurde zunächst eine Defizitanalyse hinsichtlich der raumordnerisch relevanten Aspekte (An- und Verbindungsqualitäten und Erreichbarkeiten) durchgeführt. Bewertungsrelevante Wirkungen waren nur von Projekten zu erwarten, die für Verbesserungen in einem defizitären Raum stehen. Das Ergebnis "nicht bewertungsrelevant" gibt dabei an, dass in einer Grobprüfung dieses Aspektes bereits ersichtlich wurde, dass jener keinen nennenswerten Einfluss auf das Ergebnis der Projektanalyse haben wird. Auch nach einer Überprüfung der Beurteilung von einzelnen Projekten aufgrund von Hinweisen aus dem Beteiligungsverfahren konnten keine nennenswerten raumordnerischen Einflussfaktoren bei den entsprechenden Projekten festgestellt werden.

Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum werde nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum wurde im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung untersucht. Zentraler Ansatz war es dabei, zunächst mit Hilfe von Netzanalysen mögliche Erreichbarkeitsdefizite in Bezug auf raumordnerische Mindeststandards zu identifizieren. Anschließend wurde untersucht, inwieweit durch Verkehrsinfrastrukturprojekte des BVWP Defizite gemindert oder sogar beseitigt werden könnten. Diese Erkenntnisse wurden bei der Einstufung von Projekten berücksichtigt. Dieses Vorgehen wurde für alle Regionen, egal ob ländlich oder nicht ländlich geprägt, durchgeführt.

Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von Güterverkehr fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die raumordnerischen Wirkungen im Güterverkehr müssten untersucht werden. Außerdem müsse das Bewertungsmodul C (Raumordnerische Beurteilung) auch bei Wasserstraßenprojekten berücksichtigt werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die neuen methodischen Ansätze im Güterverkehr in der Raumwirksamkeitsanalyse konnten noch nicht ausreichend mit der Fachöffentlichkeit diskutiert werden, um Eingang in den BVWP 2030 zu finden. So werden zum Beispiel in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auch methodische Ansätze im Güterverkehr diskutiert. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Analog zum Personenverkehr sollen deshalb erst nach gründlicher Prüfung in Fachkreisen mögliche Ansätze zur Berücksichtigung raumordnerischer Effekte im Güterverkehr in die Investitionsentscheidungen des Bundes einfließen.

Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung von wirtschaftlichem Wachstum durch verbesserte Anbindung fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Das wirtschaftliche Wachstum einer Region sei nur möglich bei besseren Anbindungen an Flughäfen, Häfen oder Oberzentren etc. und solle somit bei der Raumordnerischen Bewertung mit einfließen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Wirtschaftliche Effekte, die mit dem Aus- oder Neubau von Projekten verbunden sind, werden im BVWP 2030 im Rahmen der NKA betrachtet. Um Doppelbewertungen zu vermeiden, werden wirtschaftliche Effekte aus verbesserten Erreichbarkeiten nicht zusätzlich auch in der raumordnerischen Beurteilung erfasst. Vielmehr werden in der raumordnerischen Beurteilung die Effekte von Projekten auf gegebenenfalls vorliegende Erreichbarkeitsdefizite sowie An- und Verbindungsqualitätsmängel untersucht.

Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung des Verkehrsleitbilds der Region fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsleitbilder der Regionen würden nicht berücksichtigt. Außerdem fehle eine Verknüpfung der Projektvorschläge mit der strategischen räumlichen Entwicklung der Regionen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Der BVWP 2030 verfolgt übergeordnete Ziele der Verkehrspolitik. Eine Aufnahme zusätzlicher Ziele ist nicht vorgesehen bzw. nicht ohne weiteres möglich, da der Bund nach dem Grundgesetz die

Verantwortung für die Erhaltung und den Bau des Bundesfernstraßennetzes, die Eisenbahnen des Bundes und die Bundeswasserstraßen trägt. Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§1 Bundesfernstraßengesetz). Verkehrsleitbilder der Regionen als informelle Planungsinstrumente werden daher im BVWP 2030 nicht berücksichtigt.

Forderung/Stellungnahme: „Raumordnerische Bewertung konkurrierender Nutzungen fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Andere räumliche Nutzungen stünden Projekten entgegen, z.B. Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung, sowie Vorrangflächen für Rohstoffabbau und Energieerzeugung.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Defizite, die durch den Verlust des Raumes zur anderweitigen Nutzung entstehen, fließen monetarisiert in das NKV ein. Grundlage für die Bewertungsmethodik bilden die Ergebnisse mehrerer Forschungsprojekte zur NKA. Dabei spiegeln die Kosten des Grundstückserwerbs den Wert der Flächen wieder. Der konkurrierende Nutzen wird dabei berücksichtigt. Eine detaillierte Bewertung inkl. der Festlegung der genauen Trasse unter Berücksichtigung der lokalen Begebenheiten erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Forderung/Stellungnahme: „Gesamthafte raumordnerische Bewertung von Projekten einer Region fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Projekte, die innerhalb einer Region vorgeschlagen werden, sollten zusammenhängend in einer regionalen Untersuchung betrachtet werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Innerhalb der Raumwirksamkeitsanalyse bei der Straße fand keine Betrachtung auf der Ebene der Teil-Projekte statt. Eine raumordnerische Beurteilung erfolgte immer für Gesamtprojekte. Bei der Analyse möglicher erreichbarkeitsverbessernder Wirkungen erfolgte z. T. eine Zusammenfassung von Gesamtprojekten zu Maßnahmenbündeln. Insgesamt wurden so 73 Gesamtprojekte in 20 Maßnahmenbündeln betrachtet. Bei diesen Bündeln handelte es sich immer um Projekte innerhalb eines Straßenverlaufs.

Innerhalb der Raumwirksamkeitsanalyse bei der Schiene fand die Betrachtung auf der Ebene von Gesamtprojekten statt. Insgesamt 18 großräumige Projekte wurden bewertet.

8.5 Modul D: Städtebauliche Beurteilung

Forderung/Stellungnahme: „Methodik städtebaulichen Bewertung oder deren Anwendung ist falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Bei der Städtebaulichen Bewertung würden Aspekte nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Methodik der städtebaulichen Beurteilung basiert auf dem Bewertungsverfahren, das bereits beim BVWP 2003 angewendet und für den BVWP 2030 in einem Forschungsprojekt weiterentwickelt wurde. Der Entwurf der Methodik wurde vor der Anwendung in Fachkreisen diskutiert und überarbeitet. Details

zum Verfahren sind im Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) zum Entwurf des BVWP 2030 beschrieben.

Kritische Hinweise zur Methodik wurden geprüft. Eine Änderung der Methodik wurde danach jedoch nicht als notwendig angesehen.

Zudem gab es Hinweise zu einzelnen Projekten, dass die Methodik der städtebaulichen Beurteilung jeweils nicht korrekt angewendet worden sei. So seien örtliche Gegebenheiten nicht richtig berücksichtigt worden oder die ausgewiesenen Ergebnisse seien nicht plausibel. Konkrete Hinweise dazu wurden geprüft und Fehler ggf. korrigiert (s. Anhang 1).

In einigen Fällen wurde zu Projekten angeführt, sie seien zu Unrecht aus städtebaulicher Sicht als "nicht bewertungsrelevant" eingestuft worden. Das Ergebnis "nicht bewertungsrelevant" gibt dabei an, dass bei einer Grobprüfung dieses Aspektes bereits ersichtlich wurde, dass städtebauliche Effekte keine Relevanz für die Beurteilung des Projektes haben werden. Entsprechende Hinweise wurden geprüft und Fehler ggf. korrigiert.

Forderung/Stellungnahme: „Städtebauliche Bewertung für Schienenprojekte und Wasserstraßenprojekte fehlt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Das Bewertungsmodul D Städtebauliche Beurteilung müsse auch bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten berücksichtigt werden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die im Bewertungsmodul D (Städtebauliche Beurteilung) betrachteten städtebaulichen Effekte treten erfahrungsgemäß in nennenswerter Form nur für den Verkehrsträger Straße auf, weshalb eine gesonderte Betrachtung dieses Bewertungsmoduls für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße nicht zielführend ist.

8.6 Alternativen

Forderung/Stellungnahme: „Alternativenprüfung auf Einzelprojektebene ist nicht ausreichend“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Es sei generell keine sachgerechte und verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung erfolgt. Alternativen seien nicht in ausreichendem Maße geprüft worden.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen wurde kritisiert, dass die Alternativenprüfung auf Projektebene nicht in ausreichendem Maße vorgenommen worden wäre, sowohl verkehrsträgerintern als auch verkehrsträgerübergreifend. Dazu ist zunächst zu berücksichtigen, dass im BVWP nur vernünftige Alternativen (vgl. §19b UVPG) geprüft wurden, die mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln waren und als Alternativen zum eigentlichen Planentwurf ernsthaft in Betracht kamen. Nicht relevante Alternativen, die sich z.B. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand verwirklichen ließen, wurden bereits frühzeitig nach einer überschlägigen Prüfung ausgeschlossen. Dieses Vorgehen deckt sich mit den rechtlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (§§14g Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 Nummer 8, § 19b Absatz 2 UVPG).

Bei Straßenprojekten erfolgte eine vorhabenbezogene Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Aufgrund der Planungskompetenzen der Länder wurden diese verpflichtet, vor der Anmeldung von Straßenprojekten "alternative Lösungsmöglichkeiten" zu prüfen. Insbesondere bei

Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.

Bei der Schiene wurden bei der Projektanmeldung teilweise Vorschläge zur Lösung des gleichen verkehrlichen Problems eingereicht. Bei der Prüfung der angemeldeten Projekte erfolgte in diesen Fällen eine Alternativenprüfung hinsichtlich der Projektvorauswahl. Zudem wurde in Teilnetzen bzw. Korridoren analysiert, wie alternative Projektbündel zur Lösung verkehrlicher Problemstellungen in Korridoren beitragen können (beispielsweise im Bereich des Seehafenhinterlands im Raum Hamburg-Bremen-Hannover oder in der Korridorstudie zum Mittelrhein). Die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen sind in die Erarbeitung des BVWP 2030 eingeflossen.

Im Beteiligungsverfahren gab es überdies zahlreiche Hinweise, die sich nicht auf das grundsätzliche Verfahren der Alternativenprüfung beziehen, sondern konkrete projektbezogene Hinweise beinhalten. Vorgeschlagene vernünftige Alternativen wurden geprüft und ggf. nach vertiefter Prüfung in den BVWP-Prozess aufgenommen bzw. in der projektspezifischen Alternativenprüfung des PRINS ergänzt.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig klarzustellen, was auf Ebene des BVWP als Alternative anzusehen ist. Bei der Straße gelten solche Projekte als Alternativen, die zwar das gleiche Ziel haben, z. B. Beseitigung eines Engpasses auf einer Autobahn, dieses aber auf unterschiedlichen Wegen erreichen wollen: durch die Erweiterung der Autobahn um zusätzliche Fahrstreifen oder den Ausbau des nachgeordneten Bundesstraßennetzes, z. B. durch eine durchgehende, ortsdurchfahrtenfreie Führung einer Bundesstraße. Bei Schienenprojekten wird in der Regel eine Entscheidung für einen Aus- oder Neubau mit Anzahl der Gleise, dem Ausbau für eine bestimmte Geschwindigkeit oder mit Elektrifizierung getroffen. Bei Wasserstraßen handelt es sich regelmäßig um den Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges für größere Fahrzeugabmessungen und/oder für Fahrzeuge mit größeren Abladetiefen sowie in Einzelfällen um eine Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Abstiegsbauwerke. Der Ausbau kann sich dabei sowohl auf einen Streckenabschnitt (Kanal, Fluss, Fahrinne im Küstengewässer) als auch auf punktuelle Verkehrsbauwerke (Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken) beziehen.

Vielfach gab es jedoch auch Hinweise, alternative Trassenverläufe zu prüfen. Dabei handelt es sich jedoch nicht um Alternativen, sondern um Projektvarianten. Diese sind nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung, da die genaue Trassierung erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

Forderung/Stellungnahme: „Gesamtplanalternativen sind nicht ausreichend oder falsch bewertet“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Betrachtung der Gesamtplanalternativen (z.B. im Umweltbericht) sei nicht ausreichend.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Ziel der Alternativenprüfung auf Gesamtplanebene ist es, zunächst grundsätzlich zu zeigen, welche Auswirkungen die Mittelverteilung auf das Gesamtverkehrsnetz und die damit verbundenen Effekte hat. Dabei sollte die strategische Mittelverteilung noch nicht mit der Frage vermischt werden, welche Projekte tatsächlich im Einzelnen bei den Verkehrsträgern realisiert werden. Die Alternativenprüfung auf Gesamtplanebene wurde in einigen Stellungnahmen sehr begrüßt, da damit für eine der zentralen Festlegungen des Plans wichtige Entscheidungsgrundlage bereitgestellt wurden. An der Umsetzung gab es jedoch auch Kritik, die sich auf die Wahl der Alternativen und die Methodik bezieht (siehe dazu auch Forderung/Stellungnahme: „Wirkungen der Investitionsszenarien sind fehlerhaft“).

Zur Abschätzung der Gesamtplanwirkungen wurden je Verkehrsträger mittlere Projektwirkungen je investierten Euro berechnet. Grundlage dieser Berechnung bildeten die Ergebnisse der 2.000 Einzelprojektbewertungen. Aus den mittleren Wirkungen je Verkehrsträger und den in den Szenarien

unterstellten Investitionsvolumen je Verkehrsträger ließen sich die Gesamtplanwirkungen abschätzen. Mit Hilfe dieser Methodik lassen sich alternative Mittelaufteilungen auf die drei Verkehrsträger miteinander vergleichen. Dafür wurden alternative Investitionsszenarien gebildet und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht.

Bei der Entwicklung und Begründung von Gesamtplanalternativen sind gemäß § 19b Absatz 2 UVPG die Ziele des Plans zu berücksichtigen. Entgegen der Kritik in einigen Stellungnahmen ist die Auswahl der zu betrachtenden Alternativszenarien, explizit im Hinblick auf die Ziele des Plans erfolgt. Dabei werden sowohl verkehrliche Ziele (z.B. Güterversorgung sicherzustellen, Erreichbarkeiten verbessern oder Verkehrssicherheit erhöhen) also auch Umweltziele berücksichtigt.

Aus den Gesamtplanwirkungen der verschiedenen Szenarien lässt sich ablesen, inwieweit durch die Wahl der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger zur Erreichung der verkehrlichen Ziele und der Umweltziele beigetragen werden kann. Auf dieser Grundlage wurden die verschiedenen Ziele abgewogen und die Mittelaufteilung des BVWP 2030 gewählt.

Forderung/Stellungnahme: „Alternative/Unsichere Trassenverläufe und die Konsequenz für die Bewertung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

In großer Anzahl wurden durch die Einwender die Trasse bzw. die Linienführung eines Projektes bemängelt. Häufig wurden hier alternative Linien vorgeschlagen (z.B. Nordumfahrung statt Südumfahrung). Weiterhin wurde die geringe Aussagekraft der Bewertung einer vorläufigen Linie kritisiert.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In vielen Stellungnahmen wurden die Trassenverläufe bzw. Linienführungen einzelner Projekte kritisiert. In diesem Zusammenhang wurden deshalb oftmals die Bewertungsergebnisse in Frage gestellt. In einigen Stellungnahmen wurde beispielsweise kritisiert, dass bei der Projektbewertung die eingestellten Wiedervernetzungsmaßnahmen als verbindlich unterstellt werden. Die Auswirkungen der Zerschneidung von nationalen Achsen und Korridoren im Verbundsystem der Lebensraumnetzwerke werden damit ggf. nicht mit der angemessenen Schwere bei der Bewertung berücksichtigt. Zudem gab es häufig aufgrund der kritisierten Linienführungen alternative Trassenvorschläge.

Dabei gilt es zu beachten, dass es auf der strategischen Ebene des BVWP notwendig ist, für die Projektbewertung jeweils konkrete Trassenvorschläge zu unterstellen. Diese Trassen stellen eine Lösungsmöglichkeit dar, sind jedoch keine Vorfestlegung. Der abschließende Projektzuschnitt wird erst im weiteren Planungsverfahren festgelegt. Vorgeschlagene alternative Trassenverläufe wurden deshalb nicht weiter berücksichtigt (siehe dazu auch Forderung/Stellungnahme: „Alternativenprüfung auf Einzelprojektebene ist nicht ausreichend“).

Mögliche Änderungen von Trassenverläufen im weiteren Planungsverfahren können selbstverständlich Ergebnisse der Einzelprojektbewertungen beeinflussen. Im BVWP 2030 wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, für die Projektbewertung möglichst realistische Trassenverläufe bereits auf der strategischen Ebene festzulegen. Dazu wurden die Trassenverläufe angemeldeter Vorhaben aus Umweltsicht kritisch hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft. Dadurch dürfte die Validität der Bewertungsergebnisse gegenüber vorhergehenden BVWP deutlich erhöht sein. Insbesondere wenn es in den weiteren Planungsverfahren zu deutlichen Änderungen der Trassenverläufe und unterstellten Wiedervernetzungsbauwerke kommt, ist es jedoch notwendig, eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchzuführen.

8.7 Verkehrsprognose

Forderung/Stellungnahme: „Szenario der Verkehrsprognose ist nicht korrekt“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsprognose gehe von fehlerhaften Annahmen im Szenario aus (z.B. falscher Ölpreis, zu geringe Kostensteigerungen im Verkehr, Maut wurde nicht berücksichtigt). Es hätte ein Zielszenario berechnet werden müssen, um die Umweltziele zu erreichen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die der Verkehrsprognose zu Grunde liegenden Annahmen und Prämissen wurden auf fachlich-wissenschaftlicher, neutraler Grundlage erarbeitet und einer breiten Fachöffentlichkeit bestehend aus Bundesländern, Verbänden und Ressorts vorgestellt und im Rahmen von Konsultationsgesprächen diskutiert. Die finalen Annahmen und Prämissen wurden als realistisch bewertet.

Die Verkehrsprognose ist nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah für das Jahr 2030 vorhersagen. Dabei wurden unter den realistischen Annahmen jeweils diejenigen ausgewählt, die den energie- und klimapolitischen Anforderungen am nächsten kommen. Die Prognose dient daher nicht nur als Grundlage für Verkehrsplanungen und Investitionen, sondern auch zur Politikgestaltung.

Kritisiert wurde hinsichtlich der Prämissen der Verkehrsprognose, dass die geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen nicht berücksichtigt sei. Hierbei ist zu beachten, dass die Prognosemodelle mit generalisierten Nutzerkostenentwicklungen für die jeweiligen Verkehrsbereiche arbeiten. Erfasst wird hier die durchschnittliche jährliche (reale) Änderungsrate bis 2030 der für die Nutzer relevanten Kostensteigerungen in pauschalierter Form. Entscheidend ist, dass die jeweiligen generalisierten Nutzerkostenentwicklungen den langfristigen Trend bis 2030 möglichst realitätsnah abbilden. Dieser Ansatz ist insoweit relativ robust gegenüber den Ausprägungen einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen.

Im BVWP 2030 werden alle mautpflichtigen Streckenabschnitte und die bekannten Ausweichstrecken berücksichtigt. Eine Zuordnung der mautbedingten Widerstände auf alle Bundesfernstraßen würde nur zu marginalen Veränderungen des ausgewiesenen NKV-Wertes im Nachkommabereich führen. Deshalb kann auf eine Übertragung der LKW-Maut-bedingten Widerstände auf das Gesamtnetz verzichtet werden.

Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose ist nicht transparent genug“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsprognose sei nicht transparent genug.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Gemäß dem veröffentlichten Beteiligungskonzept des BVWP fand ein umfangreicher Beteiligungsprozess statt. Die von den Gutachtern entworfenen Annahmen zur Verkehrsprognose wurden zur Absicherung mit einem hochrangigen Wissenschaftlerkreis, den Ländern, Verbänden und mit den Ressorts beraten. Die Ergebnisse der Verkehrsprognose wurden den Ländern, Verbänden und Ressorts vorgestellt und mit diesen diskutiert. Prognoseergebnisse sowie ein Methodenbericht wurden veröffentlicht und sind auf der Internetseite des BMVI abrufbar.

Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose ist zu kurzfristig“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsprognose sei zu kurzfristig.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Im Allgemeinen wie auch für die Verkehrsprognose des BVWP gilt, dass je weiter der Zeithorizont der Prognose in die Zukunft reicht, desto weniger belastbar werden die prognostizierten Daten. Deshalb kann eine Prognose über 2030 hinaus nur noch als Grobabschätzung gesehen werden und ist somit nicht Grundlage der Planung. In Einzelfällen kann eine solche Grobabschätzung zur Sensitivitätsbetrachtung eingebracht werden.

Forderung/Stellungnahme: „Engpassanalyse ist falsch oder unklar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die grundsätzliche Methodik zur Identifizierung von Engpässen zeige nicht die tatsächlichen Ursachen auf bzw. Engpässe könnten auf Grund der gewählten Methodik nicht erkannt werden (z.B. Kreuzungen werden nicht mikroskopisch betrachtet). Unklarheit bestehe bezüglich der Definition eines Engpasses.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Engpassanalyse wurde in Expertengremien des Bundes durchgeführt und von Fachleuten der Länder überprüft. Dabei wurden nicht alle identifizierten Engpässe im BVWP berücksichtigt, sondern nur solche, die nicht durch kleinere bauliche oder betriebliche Maßnahmen beseitigt werden können. Hinweisen auf weitere Engpässe wurde nachgegangen, jedoch konnten bei einer Überprüfung keine weiteren für die Konzeption des BVWP relevanten Engpässe identifiziert werden.

Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose unterstellt falsches Verkehrsnetz auf Grundlage des BVWP 2003“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsprognose unterstelle, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003 bis 2030 realisiert werden. Das sei unrealistisch und führe zu überhöhten Verkehrszahlen und damit zu falschen Bewertungen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In der ursprünglichen Verkehrsprognose 2030 musste – da der BVWP 2030 noch nicht vorlag – zunächst eine Annahme über die realisierte Infrastruktur 2030 unterstellt werden. Für die Projektbewertung im BVWP wurde jedoch nicht eins zu eins die Verkehrsprognose 2030 übernommen. Vielmehr wurde vor der Bewertung zunächst eine sogenannte Bezugsfallprognose berechnet. Sie basiert auf den gleichen Modellansätzen und Rahmenbedingungen wie die Verkehrsprognose 2030, beinhaltet jedoch nur das Bezugsfallnetz. Dieses Netz umfasst das heutige Ist-Netz sowie die Laufenden und fest disponierten Projekte, welche nicht noch einmal bewertet werden. Aufgrund des reduzierten Netzumfanges gegenüber der Verkehrsprognose 2030 sind auch die Verkehrsmengen in der Bezugsfallprognose niedriger als in der Verkehrsprognose 2030. Die unterstellten Netze des BVWP 2030 bilden somit eine fachlich sinnvolle Bewertungsgrundlage und ermöglichen eine realistische Abschätzung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens.

Forderung/Stellungnahme: „Strukturdatenprognose ist falsch oder unvollständig“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Strukturdatenprognose, beispielsweise in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung oder die Wirtschaftsentwicklung, sei falsch oder unvollständig.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Strukturdatenprognose wurde für die Kreise und kreisfreien Städte aggregiert durchgeführt. Sie berücksichtigt alle zum Erstellungszeitraum bekannten Erkenntnisse, z. B. den Zensus 2011, und ist speziell auf die Belange der Bundesverkehrswegeplanung ausgerichtet. Die Prognoseerarbeitung wurde durch umfangreiche externe und interne Qualitätssicherung begleitet. Die soziodemografischen und sozioökonomischen Ergebnisse liegen innerhalb der Bandbreite anderer einschlägiger Prognosen (z. B. Sachverständigenrat, OECD).

Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsprognose 2030 ist falsch oder unvollständig“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsprognose (inklusive Verkehrsverflechtungs-, See- und Luftverkehrsprognose) sei falsch bzw. unvollständig. Andere Prognosen trafen abweichende Aussagen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Verkehrsprognose ist eine wissenschaftlich erarbeitete Prognose, deren Fokus auf der systematischen und einheitlichen Ermittlung aller für die Bundesverkehrswegeplanung notwendigen Verkehrsdaten liegt. Es ist keine interessen geleitete Prognose, sondern eine aus unterschiedlichen Blickwinkeln abgeleitete neutrale Analyse zur langfristigen Verkehrsentwicklung. Der Vorteil der Verkehrsprognose 2030 liegt in den bundesweit und verkehrsträgerübergreifend vergleichbaren Ergebnissen mit Blick auf die Bundesverkehrswegeplanung. Die Verkehrsprognose 2030 wurde als Grundlage für den BVWP 2030 erstellt und aktualisiert alle vorherigen Prognosen. Die Prognoseerarbeitung wurde durch umfangreiche externe und interne Qualitätssicherung begleitet.

Kritisiert wurde u.a., dass die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 nicht in den Bewertungsprozess des BVWP einbezogen wurden. Diese Ergebnisse werden jedoch voraussichtlich erst gegen Ende des Jahres 2016 vorliegen, so dass eine Berücksichtigung dieser Ergebnisse im aktuellen BVWP nicht möglich ist. Eine Aktualisierung bzw. Überprüfung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Grundlagen der Projekte der Bundesstraßen findet im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfungen alle fünf Jahre statt.

Weiter wurde kritisiert, dass der Personenverkehr auf den Bundeswasserstraßen mit Segel- und Motorbooten nicht berücksichtigt wurde. Dies erfolgte vor dem fachlichen Hintergrund der geringen Aufkommensgröße in Verbindung mit der heterogenen räumlichen Verteilung über alle Gewässer. Gleichwohl sind aber die landseitigen Zubringerverkehre und Rückwege im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsverflechtungsmatrizen sowie der verkehrsmittelspezifischen Verkehrsumlegungen berücksichtigt.

Forderung/Stellungnahme: „Verkehrsmengenberechnung bei Einzelprojektbewertung ist falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Verkehrsmengenberechnung bzw. die Verkehrsumlegung bei der Einzelprojektbewertung sei falsch (z.B. abweichende Verkehrszählung, Neuansiedlung von Unternehmen, regionale Prognosen).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Hinweisen auf Fehler, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens bei der Umlegung der Verkehrsprognose auf einzelne Projekte gegeben wurden, wurde nachgegangen.

In einigen Stellungnahmen wurde auch auf andere Prognosen sowie auf Verkehrspotenziale hingewiesen, die zu anderen Verkehrsmengen führen könnten/würden als die der Verkehrsprognose 2030, die einheitliche Grundlage für den BVWP war. Die Einheitlichkeit der Prognose für alle im BVWP untersuchten Projekte ist aber entscheidend für die Vergleichbarkeit der Untersuchungsergebnisse der Projekte.

Die Ermittlung von Verkehrspotenzialen zur Begründung eines Ausbaubedarfs ist erheblich spekulativer als eine Prognose. Potenziale beziehen sich auf einen eingeschränkten regionalen Blickwinkel und können nicht als gleichwertig mit der Prognose angesehen werden. Den Potenzialeinschätzungen liegen keine nachprüfbaren Prognosen der Transportbedarfe und keine vergleichenden Kostenbetrachtungen für die Transportabwicklung zugrunde. Es können für jede denkbare Relation Verkehrspotenziale ermittelt werden, die über den prognostizierten Verkehrszahlen liegt. Es kann auch zu einem Wettbewerb um Verkehrspotenziale kommen, um das "eigene" Ausbauprojekt hervorzuheben. Neben den dann nicht mehr vergleichbaren Untersuchungsergebnissen kann der Ausbaubedarf im gesamten Netz dann weit überschätzt werden.

Des Weiteren bezog sich die hauptsächliche Kritik auf die im Projektinformationssystem (PRINS) angegebenen Verkehrszahlen (Verkehrsbelastungen, Zugzahlen, Tonnage). Diese wurden geprüft und bei Bedarf korrigiert.

Bei der Straße wurden insbesondere die im PRINS-Dossier angegebenen mittleren Verkehrsbelastungen angezweifelt. Diese stellen jedoch nur einen gemittelten Wert dar und dienen als Überblicksinformation. Im Rahmen der Projektbewertung wurden die Belastungen auf den einzelnen Teilabschnitten der im Wirkungsbereich liegenden Straßen stundengenau betrachtet, sodass die Grundlage der weiteren NKV-Berechnung die notwendige Genauigkeit aufweist. Insbesondere wurden so auch die Spitzenlasten erfasst und im Rahmen der Projektbewertung berücksichtigt. Diese Spitzenlasten können von den mittleren Werten stark abweichen und finden sich auch in den Stellungnahmen genannten punktuellen Erfahrungen von "vor Ort" wieder.

Forderung/Stellungnahme: „Engpassanalysen sind falsch“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Engpässe würden nicht oder zu Unrecht erkannt.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Die Engpassanalysen umfassen bei Straße und Schiene nur kapazitive Engpässe. Engpässe bzw. die dadurch entstehenden Staus aufgrund von Baustellen und Unfällen sind nicht relevant für die langfristige Bedarfsplanung und wurden im BVWP nicht berücksichtigt. Insofern kann es zu Abweichungen zwischen den wahrgenommenen Engpasssituationen und den BVWP-relevanten kapazitiven Engpässen geben. Des Weiteren sind keine Engpässe dargestellt, die nicht durch kleinere bauliche oder betriebliche Maßnahmen lösbar sind. Hinweise auf weitere Engpässe wurde nachgegangen.

Die Engpassanalyse Wasserstraße betrachtet grundsätzlich qualitative und quantitative Abweichungen vom Sollzustand des Wasserstraßennetzes und gibt damit einen Hinweis auf möglichen Infrastrukturausbaubedarf, der aber durch die Bewertung konkreter Projekte bestätigt werden muss.

Ein qualitativer Engpass ist im Bereich der Binnenschiffahrtsstraßen dann dargestellt, wenn das Großmotorgüterschiff (GMS) mit 110 m Länge und einer Abladetiefe von 2,80 m nicht nahezu ganzjährig verkehren kann. Ein quantitativer Engpass ist dann dargestellt, wenn sich die Verkehrsentwicklung der

Kapazitätsgrenze einer Anlage nähert und deutliche Verkehrsbehinderungen auslöst, die über das Jahr zu Wartezeiten in einer relevanten Größe im Vergleich zu den Investitionen zur Engpassbeseitigung führen.

8.8 Verfahren zur Erarbeitung des BVWP einschließlich Beteiligungsverfahren

Forderung/Stellungnahme: „Unzureichender Zugang zu Unterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Art und der Umfang der zur Verfügung gestellten Unterlagen sei nicht ausreichend zugänglich bzw. eine Abgabe der Stellungnahme sei nicht ausreichend komfortabel bzw. einfach möglich gewesen (z.B.: zu wenige Auslegungsorte, zu starker Fokus auf Computernutzung, keine Stellungnahmen per E-Mail).

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen zum Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zum Entwurf des BVWP 2030 wurden die Art und der Umfang der zur Verfügung gestellten Unterlagen kritisiert.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung entspricht den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung. Neben der Möglichkeit, die Dokumente online auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einzusehen, wurden die Dokumente auch an 20 auf die Bundesländer verteilten Orten für die Öffentlichkeit zur Einsichtnahme ausgelegt, sodass ein Zugang für Interessierte auch ohne Zugang zum Internet erfolgen konnte.

Die darüber hinaus bestehende ergänzende Möglichkeit zur Online-Abfrage der einzelnen Projektdossiers im PRINS (www.bvwp-projekte.de) hat den transparenten Zugang für die Bevölkerung und Verbände sehr gefördert.

Darüber hinaus wurde in einigen Stellungnahmen die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als zu kurz kritisiert. § 14i Abs. 2 und 3 UVPG nennt für die Auslegung der Unterlagen sowie für die Abgabe von Stellungnahmen jeweils eine Mindestfrist von einem Monat. Um eine wirksame und angemessene Beteiligung zu ermöglichen, wendet das BMVI diese Vorgabe derart an, dass für die Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt (d.h. Auslegung der Unterlagen und Frist zur Abgabe einer Stellungnahme) 6 Wochen zur Verfügung stehen.

Weiterhin wurde kritisiert, dass das auf der Website des BMVI für die digitale Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 bereitgestellte Online-Formular nur die Eingabe einer begrenzten Anzahl von Zeichen zulässt, dass der Stellungnahme über das Online-Formular keine Anhänge beigefügt werden konnten und dass je angegebener E-Mail-Adresse die Abgabe von maximal nur 2 Stellungnahmen möglich war. Ebenso wurde die fehlende Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen per E-Mail kritisiert. Die Rahmenbedingungen zur Abgabe einer digitalen Stellungnahme, die in einigen Stellungnahmen teilweise als einschränkend empfunden wurden, erfolgten seitens des BMVI aus organisatorisch-technischen Gründen bzw. zur Vorbeugung von Missbrauch (Daten- bzw. IT-Sicherheit, Datenschutz). Bürgerinnen und Bürgern, denen die Abgabe einer Online-Stellungnahme aufgrund dieser Rahmenbedingungen als nicht zielführend erschien, stand jedoch unabhängig vom Online-Formular auch die Möglichkeit offen, ihre schriftliche Stellungnahme dem BMVI auf dem Postweg zukommen zu lassen. Auf diese Möglichkeit einschließlich der entsprechenden Postanschrift wurde sowohl im Rahmen der Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch mehrfach auf der Website des BMVI zum Entwurf des BVWP 2030 hingewiesen, u.a. vor bzw. im Verlauf der Abgabe einer Stellungnahme über das Online-Formular.

Insgesamt haben von beiden vorgesehenen Möglichkeiten zur Abgabe einer Stellungnahme – postalisch oder digital über das Online-Formular auf der Website des BMVI – jeweils ca. 50 % der Einwender Gebrauch gemacht. Damit wurden beide Möglichkeiten insgesamt sehr rege genutzt. Dies zeigt aus Sicht des BMVI auch, dass beide Wege zur Abgabe Ihre Berechtigung hatten sowie nicht zuletzt auch jeweils gut

nutzbar waren bzw. gut angenommen wurden – nicht zuletzt da eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP erstmals durchgeführt wurde. Mit der Einräumung beider Möglichkeiten zur Abgabe von schriftlichen Stellungnahmen entspricht das Beteiligungsverfahren auch den Vorgaben nach §14 UVPG. Aus Sicht des BMVI stellt dies einen guten, in der Praxis bewährten Kompromiss zwischen zu beachtenden Aspekten wie dem Komfort bzw. der Nutzerfreundlichkeit für die Einwender, der Vorbeugung vor Missbrauch und der organisatorischen Handhabbarkeit und Durchführbarkeit des Verfahrens dar.

Forderung/Stellungnahme: „Unzureichende Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung; Frist zu kurz“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Das Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 sei nicht ausreichend bekannt gemacht oder einzelne Akteure nicht gezielt eingebunden worden (z.B.: keine hinreichende Information über die Presse, Träger öffentlicher Belange nicht individuell informiert). Die Auslegungsfrist des Beteiligungsverfahrens sei zu kurz gewesen.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 wurde kritisiert, dass das Beteiligungsverfahren nicht ausreichend bekannt gemacht oder einzelne Akteure nicht gezielt eingebunden wurden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung entspricht den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung. Die Öffentliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 14. März 2016 im Bundesanzeiger (elektronische Fassung) sowie per Pressemitteilung des BMVI. Die Veröffentlichung des Entwurfs wurde in den deutschlandweiten Medien hinreichend stark kommuniziert und verbreitet. Darüber hinaus stellte das BMVI auf seiner Website sowie an allen Auslegungsorten Informationen zum konkreten Verfahren sowie alle erforderlichen und darüber hinaus umfangreiche ergänzende Unterlagen zur Verfügung. Die Teilnahme an der Öffentlichkeitsbeteiligung steht allen natürlichen und juristischen Personen mit Wohn- bzw. Geschäftssitz in Deutschland offen. Eine Teilnahme ist somit beispielsweise auch für Unternehmen, Verbände, Bürgerinitiativen oder wissenschaftliche Institutionen möglich. Interessierte aus Nachbarländern haben ebenfalls die Möglichkeit, Stellungnahmen einzubringen, falls sie von den Umweltauswirkungen von Projekten des BVWP 2030 betroffen sein sollten.

Darüber hinaus wurde in einigen Stellungnahmen die Dauer der Auslegung der Unterlagen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als zu kurz kritisiert. § 14i Abs. 2 und 3 UVPG nennt für die Auslegung der Unterlagen sowie für die Abgabe von Stellungnahmen jeweils eine Mindestfrist von einem Monat. Um eine wirksame und angemessene Beteiligung zu ermöglichen, wendet das BMVI diese Vorgabe derart an, dass für die Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt (d.h. Auslegung der Unterlagen und Frist zur Abgabe einer Stellungnahme) 6 Wochen zur Verfügung stehen.

Forderung/Stellungnahme: „Unterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind unverständlich oder unvollständig“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 bereitgestellten Unterlagen seien nicht verständlich oder ausreichend (z.B. fehlende Nachrechenbarkeit, unverständliche Ergebnisse im PRINS). Weiterhin wurde die detaillierte Darstellung der Laufenden und fest disponierten Projekte im PRINS gefordert.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Das BMVI hat den Informationsumfang in den PRINS-Dossiers im Vergleich zum BVWP 2003 noch einmal erweitert. Zusätzlich wurde zeitgleich mit der Veröffentlichung des Entwurfs des BVWP 2030 auch das Methodenhandbuch (PTV et. al: Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. 2016) mit ausführlichen Rechenbeispielen für alle drei Verkehrsträger veröffentlicht. Der Informationsumfang stellt dabei einen Kompromiss aus einer möglichst auch für Nicht-Fachleute verständlichen Darstellung und einer vertieften Information für Fachleute dar.

Anhand der zur Verfügung gestellten Eingangsgrößen und des Methodenhandbuchs ist eine Nachvollziehbarkeit der Bewertungsergebnisse gegeben. Eine vollständige Nachrechenbarkeit aller Eingangsgrößen (z.B. Verkehrsprognose) ist nicht möglich. Hierzu sind umfangreiche Modellsysteme notwendig, in denen die Millionen von Verkehrsströmen in Deutschland stundenfein berechnet werden.

Laufend und fest disponierte Projekte werden nicht noch einmal erneut im BVWP untersucht. Diese Projekte sind bereits begonnen oder fest disponiert, so dass der BVWP zu diesen Projekten keine Entscheidungen mehr trifft. Zu diesen Projekten liegen daher keine detaillierten Bewertungsinformationen vor.

Die Nachvollziehbarkeit einzelner projektbezogener Bewertungsergebnisse erfordert tatsächlich ein gutes Verständnis der gewählten Vorgehensweisen und der Methodik. Gleichzeitig sollen die Ergebnisse angemessen zusammengefasst und dargestellt werden. Angesichts der Komplexität des Gesamtverfahrens ist die letztendliche Nachvollziehbarkeit in allen Einzelschritten deshalb mit der Anforderung verbunden, verschiedene Informationen aus den bereit gestellten Dokumenten zu berücksichtigen.

Die im Umweltbericht angegebenen Projektängen repräsentieren die für die Umweltbewertung zugrunde gelegte Eingriffslänge. Dabei wurden alle Projektabschnitte berücksichtigt, bei denen zumindest ein Fahrstreifen ergänzt wird. Damit können die angegebenen Längen im Umweltbericht leicht von den Längen im PRINS abweichen.

Im Umweltbericht sind die Umweltwirkungen aller Projekte (Vordringlicher und Weiterer Bedarf) des BVWP-Entwurfs ausgewiesen. Die Umweltwirkungen sind somit vollständig erfasst.

Forderung/Stellungnahme: „Fehler im PRINS, aber nicht bewertungsrelevant“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

In den Dossiers des PRINS seien offensichtliche Fehler oder falsche Zuordnungen, z.B. zwischen Projekten und Alternativen, enthalten.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

In einigen Einwendungen wurden offensichtliche Fehler in den Dossiers angesprochen. Diese Fehler wurden erkannt und korrigiert. Eine Änderung des Bewertungsergebnisses ist damit nicht verbunden.

Forderung/Stellungnahme: „SUP-Scoping ist nicht nachvollziehbar“

Kernpunkte der Stellungnahmen:

Die Festlegungen des Scoping-Verfahrens seien von entscheidender Bedeutung. Es sei nicht nachvollziehbar, welche Behörden hierzu beteiligt wurden und ihre Zustimmung erteilt haben.

Ausführlichere Darstellung der Stellungnahmen und Folgerungen für den BVWP:

Das BMVI hat den Untersuchungsrahmen der Strategischen Umweltprüfung (Scoping-Verfahren) entsprechend der Vorgaben nach §14 f UVPG durchgeführt. Behörden, deren umwelt- und

gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch den Plan oder das Programm berührt sind, wurden bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens beteiligt. Das BMVI hat die Hinweise der Behörden geprüft und daraufhin den Scoping-Bericht noch einmal angepasst. Eine förmliche Zustimmung der Behörden ist entsprechend § 14f UVPG nicht erforderlich.

Anhang 1 – Projekte mit Änderungen im Zuge der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (Hinweis: Anhang 1 wird mit dem Kabinettsbeschluss des BVWP 2030 nachträglich ergänzt.)

Anhang 2 – Liste der Auslegungsorte

Land	Stadt	Auslegungsort und Öffnungszeiten
Baden-Württemberg	Stuttgart	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg Hauptstätter Straße 67 70178 Stuttgart
	Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg Bissierstraße 7 79114 Freiburg
Bayern	Nürnberg	Autobahndirektion Nordbayern Flaschenhofstraße 55 90402 Nürnberg
	München	Autobahndirektion Südbayern Seidlstraße 7 - 11 80335 München
Berlin	Berlin	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Lichthof) Am Köllnischen Park 3 10179 Berlin
Brandenburg	Potsdam	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Henning-von-Tresckow-Straße 2 - 8 14467 Potsdam
Bremen	Bremen	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Foyer) Contrescarpe 72 28195 Bremen
Hamburg	Hamburg	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Alter Steinweg 4 20459 Hamburg
Hessen	Kassel	Hessen Mobil in Kassel Untere Königsstraße 95 34117 Kassel
	Wiesbaden	Hessen Mobil in Wiesbaden Wilhelmstraße 10 65185 Wiesbaden

Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Schloßstraße 6 - 8 19053 Schwerin
Niedersachsen	Hannover	Verkehrsabteilung im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Windmühlenstraße 1 - 2 30159 Hannover
Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf	Bezirksregierung Düsseldorf Am Bonnhof 35 40474 Düsseldorf
	Münster	Bezirksregierung Münster Domplatz 1 - 3 48143 Münster
Rheinland-Pfalz	Mainz	Außenstelle des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Emmeranstraße 39 55116 Mainz
Saarland	Saarbrücken	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Franz-Roeder-Straße 17 66119 Saarbrücken
Sachsen	Dresden	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Stauffenbergallee 24 01099 Dresden
Sachsen-Anhalt	Magdeburg	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Turmschanzenstraße 30 39114 Magdeburg
Schleswig-Holstein	Kiel	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Düsterbrooker Weg 94 24105 Kiel
Thüringen	Erfurt	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr Hallesche Straße 15 99085 Erfurt

Anhang 3 – Online-Formular zur Beteiligung



Im Zeitraum vom 21.03.2016 bis zum 02.05.2016 konnte auf der Homepage des BMVI zum Bundesverkehrswegeplan 2030 online Stellung genommen werden. Über die Seiten www.bmvi.de/BVWP2030, www.bvwp2030.de oder www.bundesverkehrswegeplan2030.de wird eine Übersichtsseite zum Bundesverkehrswegeplan 2030 erreicht. Über die Kachel „Stellungnahme abgeben“ wurde eine Informationsseite mit Hinweisen zur Abgabe von Stellungnahmen aufgerufen. Am Ende der Seite konnte das Online-Formular über einen Link mit dem Hinweis „Ich habe die Hinweise zur Abgabe einer Stellungnahme gelesen und möchte fortfahren zum Online-Formular (hier klicken). Ihre Stellungnahme können Sie bis zum 02.05.2016 abgeben“ aufgerufen werden.

1. Hinweise zur Abgabe einer Stellungnahme

Folgende Hinweise konnten unter www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/bundesverkehrswegeplan2030_node.html abgerufen werden:

„Die Aufstellung des BVWP 2030 erfolgt unter deutlicher Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Während des sechswöchigen Beteiligungsverfahrens haben alle Interessierten die Möglichkeit, sich zum BVWP zu äußern. Dieses Konsultationsverfahren erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß § 14h-j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Nach dem Lesen einiger Hinweise zur Beteiligung gelangen Sie zum Online-Formular.“

Hinweise zur Abgabe einer Stellungnahme

Bitte beachten Sie, dass die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 am Montag, den 02.05.2016 endet. Die Möglichkeit zur Abgabe einer elektronischen Stellungnahme steht Ihnen am 02.05.2016 bis 23:59 Uhr offen. Beachten Sie allerdings, dass es am 02.05.2016 aufgrund des hohen Interesses dazu kommen kann, dass unser Internetauftritt zeitweise ausgelastet ist und die Abgabe einer elektronischen Stellungnahme sich verzögern kann.

Sollten Sie noch eine elektronische Stellungnahme abgeben wollen, empfehlen wir Ihnen daher, diese möglichst nicht erst am 02.05.2016 in unser Online-Formular einzugeben, insbesondere nicht erst in den letzten Stunden vor Ablauf der Frist. Ansonsten kann es im Falle etwaiger hoher Auslastungen dazu kommen, dass Sie Ihre Stellungnahme nicht mehr rechtzeitig abgeben können. Bei etwaigen hohen Auslastungen empfehlen wir Ihnen, die Eingabe ggf. einige Minuten später erneut zu probieren. Vorab sollten Sie in jedem Fall den Text Ihrer Stellungnahme auch lokal in einer Datei gesichert haben.

Wer kann teilnehmen?

Teilnehmen können alle natürlichen und juristischen Personen mit Wohn- bzw. Geschäftssitz in Deutschland. Die Teilnahme ist somit auch Unternehmen, Verbänden, Bürgerinitiativen oder wissenschaftlichen Institutionen gestattet. Interessierte aus Nachbarländern haben ebenfalls die Möglichkeit, Stellungnahmen einzubringen, falls sie von den Umweltauswirkungen von Projekten des BVWP 2030 betroffen sein sollten.

Was ist im Hinblick auf das Thema Datenschutz zu beachten?

Ziel der Auswertung der Stellungnahmen, die eine Reihe von personenbezogenen Daten enthalten, ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt. Wie bereits dargestellt, wird das BMVI bei dieser Auswertung – aufgrund der Vielzahl der erwarteten Stellungnahmen – bei der Erfassung, Bearbeitung und Prüfung der Stellungnahmen durch externe Dienstleister unterstützt, die vom BMVI bereits in die fachlich-inhaltliche Erarbeitung des BVWP 2030 eingebunden waren.

Die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes werden bei der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung eingehalten. Insbesondere werden die in den Stellungnahmen enthaltenen personenbezogenen Daten sowohl vom BMVI als auch von den beauftragten externen Dienstleistern ausschließlich für die Erfassung, Bearbeitung und fachlich-inhaltliche Prüfung der Stellungnahmen genutzt. Eine Verarbeitung der personenbezogenen Daten zu anderen, darüber hinausgehenden Zwecken ist unzulässig. Eine Weitergabe der personenbezogenen Daten an anderweitige Dritte erfolgt nicht. Bei der Verarbeitung der personenbezogenen Daten sind die externen Dienstleister u.a. zur Wahrung des Datengeheimnisses i.S.d. § 5 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) verpflichtet. Die personenbezogenen Daten dürfen von den externen Dienstleistern intern nur solchen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Kenntnis gebracht werden, die mit der Erfüllung der beauftragten Unterstützung für das BMVI befasst sind. Die externen Dienstleister haben sich darüber hinaus dazu verpflichtet, den datenschutzrechtlichen Anforderungen des BDSG gerecht zu werden.

Was sollte ich vor Abgabe meiner Stellungnahme noch beachten?

Grundlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den BVWP 2030 sind der Entwurf des BVWP und der Umweltbericht. Diese sowie andere relevante Dokumente sind am Seitenende als Anlage beigelegt.

Mithilfe des Projektinformationssystems PRINS lassen sich zusätzlich alle Informationen zu den Einzelprojekten aufrufen, um Grundlagen von Entscheidungen detailliert nachvollziehen zu können.

Was passiert mit meiner Stellungnahme?

Das BMVI prüft alle Stellungnahmen, die fristgerecht per Post oder über das bereitgestellte Online-Formular im BMVI eingegangen sind. Dabei wird das BMVI auch durch externe Dienstleister unterstützt, die vom BMVI bereits fachlich-inhaltlich in die Erarbeitung des BVWP 2030 eingebunden waren. Damit wird sowohl eine unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten möglichst gründliche als auch eine möglichst zügige Bearbeitung und Prüfung der Stellungnahmen gewährleistet.

Nach Eingang der Stellungnahme erhalten Sie eine Eingangsbestätigung. Aufgrund der erwarteten Vielzahl an eingehenden Stellungnahmen können diese nicht einzeln beantwortet werden. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen wurde. Diesen Bericht wird das BMVI veröffentlichen.

Wie kann ich teilnehmen?

Das Konsultationsverfahren beginnt am **21. März 2016 und endet am 02. Mai 2016**. Stellungnahmen, die nicht innerhalb dieser Frist im BMVI eingehen, bleiben unberücksichtigt.

Dabei können Stellungnahmen auf zwei verschiedene Arten abgegeben werden: Entweder nutzen Sie das Online-Formular durch Betätigung des Links am Ende der Seite oder Sie senden Ihre schriftliche Stellungnahme per Post unter Angabe des Stichworts "BVWP 2030" an die folgende Adresse:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Damit vor dem Hintergrund der Vielzahl an erwarteten Stellungnahmen sichergestellt werden kann, dass alle Eingänge sachgerecht bearbeitet werden können, bitten wir Sie, Ihre Stellungnahmen ausschließlich mittels der benannten Medien - Brief oder Internetformular - an das BMVI zu übermitteln. Stellungnahmen, die uns auf anderen Wegen erreichen, können nicht berücksichtigt werden.

Wozu kann ich Stellung nehmen?

Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Entwurf des BVWP 2030 und der dazugehörige Umweltbericht.

Ziel ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung werden nicht berücksichtigt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgt daher keine Aufrechnung zwischen unterstützenden und ablehnenden Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Sachargumenten werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt.

Es ist zudem nicht Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung, jedes Einzelprojekt im Detail zu diskutieren. Diese fachliche Auseinandersetzung ist Aufgabe der nachgelagerten eigenständigen Planungsverfahren, wie z.B. des Planfeststellungsverfahrens.

Bitte beachten Sie, dass über das am Seitenende verlinkte Online-Formular ausschließlich Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgegeben werden können. Über dieses Online-Formular können keine Fragen gestellt werden.

Wie geht es weiter?

Nach Auswertung der Stellungnahmen wird das BMVI etwaige Änderungen am BVWP vornehmen. Die auf diese Weise überarbeitete Fassung ist Grundlage für den Beschluss des BVWP 2030 im Bundeskabinett.

Vielen Dank für Ihr Interesse. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist am Dienstag, den 02.05.2016 abgelaufen."

2. Das Beteiligungsformular: Schritt 1: Auswahl „Einwendertyp“

Im Online-Formular standen die drei Einwendertypen „Einzelperson“, „Unternehmen“ und „Organisation“ zur Auswahl. Diese Auswahl ist für die folgenden weiteren Schritte relevant:

- Die Datenerfassung variiert je nach Einwendertyp
- Die Datenauswertung unterscheidet die Einwendertypen

Startseite → Verkehr und Mobilität → Verkehrspolitik → Verkehrsinfrastruktur → Bundesverkehrswegeplan 2030 → Stellungnahme abgeben → Elektronische Stellungnahme zum BVWP 2030

Seite empfehlen | Druckvorschau | Seite drucken

Einwendertyp | Datenerfassung | Stellungnahme | Daten überprüfen

Bearbeitungshinweise:

Beachten Sie bei Abgabe einer elektronischen Stellungnahme bitte die nachfolgenden Hinweise zum Ausfüllen des Online-Formulars:

Mit einem * gekennzeichnete Felder sind Pflichtfelder und müssen ausgefüllt werden.

Von einer angegebenen E-Mail-Adresse können maximal 2 Online-Formulare eingereicht werden.

Über die vier Menüpunkte (Einwendertyp, Datenerfassung, Stellungnahme, Daten prüfen), die sich über dem Online-Formular befinden, können Sie zwischen Ihren ausgefüllten Menüpunkten navigieren.

Wir empfehlen für die Nutzung des Formulars die Verwendung eines aktuellen Browsers.

Schließen Sie bitte jeden einzelnen Menüpunkt mit dem sich unten rechts befindlichen Button „weiter“ ab, um Ihre Eingaben zwischen zu speichern. Sie können diese am Ende noch einmal prüfen und im entsprechenden Menüpunkt ändern. Betätigen Sie auch nach einer Änderung den „weiter“-Button, um die Änderung zu speichern.

Bitte beachten Sie, dass die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 am Montag, den 02.05.2016 endet. Die Möglichkeit zur Abgabe einer elektronischen Stellungnahme steht Ihnen am 02.05.2016 bis 23:59 Uhr offen. Beachten Sie allerdings, dass es am 02.05.2016 aufgrund des hohen Interesses dazu kommen kann, dass unser Internetauftritt zeitweise ausgelastet ist und die Abgabe einer elektronischen Stellungnahme sich verzögern kann.

Sollten Sie noch eine elektronische Stellungnahme abgeben wollen, empfehlen wir Ihnen daher, diese möglichst nicht erst am 02.05.2016 in unser Online-Formular einzugeben, insbesondere nicht erst in den letzten Stunden vor Ablauf der Frist. Ansonsten kann es im Falle etwaiger hoher Auslastungen dazu kommen, dass Sie Ihre Stellungnahme nicht mehr rechtzeitig abgeben können. Bei etwaigen hohen Auslastungen empfehlen wir Ihnen, die Eingabe ggf. einige Minuten später erneut zu probieren. Vorab sollten Sie in jedem Fall den Text Ihrer Stellungnahme auch lokal in einer Datei gesichert haben.

Bitte geben Sie nun zunächst an, ob Sie Ihre Stellungnahme als Einzelperson oder im Namen / Auftrag eines Unternehmens oder einer Organisation abgeben möchten.

Bitte wählen Sie Ihren Einwendertyp

☐ Einzelperson ☐ Unternehmen ☐ Organisation

weiter

Um alle Formularfelder zu leeren und Ihre Stellungnahme neu zu starten, setzen Sie hier das Formular zurück.

zurücksetzen

→ Zurück zur Liste | | | | Druckvorschau | Seite drucken

↓ Verkehrspolitik

- Güterverkehr und Logistik
- Reformkommission Großprojekte
- Verkehr und Umwelt

↓ Verkehrsinfrastruktur

- Bundesverkehrswegeplanung

↓ Bundesverkehrswegeplan 2030

- Stellungnahme abgeben
- Gesamtprozess nachvollziehen
- Zusammenfassung lesen
- BVWP 2030 einsehen
- Inhalte herunterladen
- FAQ lesen
- PRINS einsehen
- Finanzierung
- Regelmäßige Berichte zur Verkehrsinfrastruktur

↓ Verkehrssicherheit

- Meerespolitik
- Überwachung der Atmosphäre
- Marktanalysen des Fernbuslinienverkehrs
- Informationen zur Autoindustrie
- Internationales
- Gut leben in Deutschland
- Verkehrsteilnehmer
- Verkehrsträger
- Baustelleninformationen
- Digital und Mobil

STELLUNGNAHME ABGEBEN

Laufendes Beteiligungsverfahren

Hier geht es zu den Teilnahmemodalitäten und zum Online-Formular.

Bearbeitungshinweise

Beachten Sie bei Abgabe einer elektronischen Stellungnahme bitte die nachfolgenden Hinweise zum Ausfüllen des Online-Formulars:

Mit einem * gekennzeichnete Felder sind Pflichtfelder und müssen ausgefüllt werden.

Von einer angegebenen E-Mail-Adresse können maximal 2 Online-Formulare eingereicht werden.

Über die vier Menüpunkte (Einwendertyp, Datenerfassung, Stellungnahme, Daten prüfen), die sich über dem Online-Formular befinden, können Sie zwischen Ihren ausgefüllten Menüpunkten navigieren.

Wir empfehlen für die Nutzung des Formulars die Verwendung eines aktuellen Browsers.

Schließen Sie bitte jeden einzelnen Menüpunkt mit dem sich unten rechts befindlichen Button „weiter“ ab, um Ihre Eingaben zwischen zu speichern. Sie können diese am Ende noch einmal prüfen und im entsprechenden Menüpunkt ändern. Betätigen Sie auch nach einer Änderung den „weiter“-Button, um die Änderung zu speichern.

Bitte beachten Sie, dass die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 am Montag, den 02.05.2016 endet. Die Möglichkeit zur Abgabe einer elektronischen Stellungnahme steht Ihnen am 02.05.2016 bis 23:59 Uhr offen. Beachten Sie allerdings, dass es am 02.05.2016 aufgrund des hohen Interesses dazu kommen kann, dass unser Internetauftritt zeitweise ausgelastet ist und die Abgabe einer elektronischen Stellungnahme sich verzögern kann.

Sollten Sie noch eine elektronische Stellungnahme abgeben wollen, empfehlen wir Ihnen daher, diese möglichst nicht erst am 02.05.2016 in unser Online-Formular einzugeben, insbesondere nicht erst in den letzten Stunden vor Ablauf der Frist. Ansonsten kann es im Falle etwaiger hoher Auslastungen dazu kommen, dass Sie Ihre Stellungnahme nicht mehr rechtzeitig abgeben können. Bei etwaigen hohen Auslastungen empfehlen wir Ihnen, die Eingabe ggf. einige Minuten später erneut zu probieren. Vorab sollten Sie in jedem Fall den Text Ihrer Stellungnahme auch lokal in einer Datei gesichert haben.

Bitte geben Sie nun zunächst an, ob Sie Ihre Stellungnahme als Einzelperson oder im Namen / Auftrag eines Unternehmens oder einer Organisation abgeben möchten.

3. Das Beteiligungsformular: Schritt 2: Datenerfassung

In einem zweiten Schritt wurden die Daten der Einwender erfasst. Die Abfrage variiert je nach gewähltem Einwendertyp. Es wurden, mit Ausnahme des Titels, alle Felder als Pflichtfelder definiert.

Datenerfassung: Einzelpersonen

Einwendertyp	Datenerfassung	Stellungnahme	Daten überprüfen
------------------------------	-----------------------	---------------	------------------

Bearbeitungshinweise:

Über Ihre E-Mail-Adresse geben Sie Ihre elektronische Stellungnahme für uns zur weiteren Bearbeitung und Prüfung abschließend frei.

Darüber hinaus erhalten Sie nach Freigabe der Stellungnahme eine elektronische Eingangsbestätigung, die auch den Text Ihrer Stellungnahme beinhaltet.

Geben Sie deshalb bitte unbedingt eine gültige E-Mail-Adresse an.

Titel

Bitte auswählen ▼

Name*	Vorname*
Nachname	Vorname

Adresse (nur innerhalb Deutschlands)

Postleitzahl*	Ort*
PLZ	Stadt

Straße*	Hausnummer*
Straße	Hausnummer

E-Mail-Adresse (an diese Adresse wird eine Bestätigung übersandt)*

E-Mail-Adresse

Sie erhalten zwei E-Mails: Die erste enthält eine Bitte um Freigabe Ihrer Stellungnahme. Nach der Freigabe erhalten Sie in einer zweiten E-Mail eine Eingangsbestätigung mit dem Text Ihrer Stellungnahme.

weiter

Um alle Formularfelder zu leeren und Ihre Stellungnahme neu zu starten, setzen Sie hier das Formular zurück.

zurücksetzen

Dropdown-Liste Einzelpersonen:

Titel:

- Bitte auswählen
- Dr.
- Prof.
- Prof. Dr.

Datenerfassung: Unternehmen

Einwendertyp	Datenerfassung	Stellungnahme	Daten überprüfen
------------------------------	-----------------------	---------------	------------------

Bearbeitungshinweise:
Über Ihre E-Mail-Adresse geben Sie Ihre elektronische Stellungnahme für uns zur weiteren Bearbeitung und Prüfung abschließend frei.
Darüber hinaus erhalten Sie nach Freigabe der Stellungnahme eine elektronische Eingangsbestätigung, die auch den Text Ihrer Stellungnahme beinhaltet.
Geben Sie deshalb bitte unbedingt eine gültige E-Mail-Adresse an.

Titel

Bitte auswählen ▼

Name* Nachname	Vorname* Vorname
--	--

Unternehmen*

Unternehmen

Adresse (nur innerhalb Deutschlands)

Postleitzahl* PLZ	Ort* Stadt
Straße* Straße	Hausnummer* Hausnummer

E-Mail-Adresse (an diese Adresse wird eine Bestätigung übersandt)*

E-Mail-Adresse

Sie erhalten zwei E-Mails: Die erste enthält eine Bitte um Freigabe Ihrer Stellungnahme. Nach der Freigabe erhalten Sie in einer zweiten E-Mail eine Eingangsbestätigung mit dem Text Ihrer Stellungnahme.

weiter

Dropdown-Liste Unternehmen:

Titel:

- Bitte auswählen
- Dr.
- Prof.
- Prof. Dr.

Datenerfassung: Organisationen

Einwendertyp	Datenerfassung	Stellungnahme	Daten überprüfen
------------------------------	-----------------------	-------------------------------	----------------------------------

Bearbeitungshinweise:
Über Ihre E-Mail-Adresse geben Sie Ihre elektronische Stellungnahme für uns zur weiteren Bearbeitung und Prüfung abschließend frei.
Darüber hinaus erhalten Sie nach Freigabe der Stellungnahme eine elektronische Eingangsbestätigung, die auch den Text Ihrer Stellungnahme beinhaltet.
Geben Sie deshalb bitte unbedingt eine gültige E-Mail-Adresse an.

Titel

Bitte auswählen ▼

Name* **Vorname***

Nachname

Vorname

Organisation*

Organisation

Art des Einwenders*

Bitte auswählen ▼

Adresse (nur innerhalb Deutschlands)

Postleitzahl* **Ort***

PLZ

Stadt

Straße* **Hausnummer***

Straße

Hausnummer

E-Mail-Adresse (an diese Adresse wird eine Bestätigung übersandt)*

E-Mail-Adresse

Sie erhalten zwei E-Mails: Die erste enthält eine Bitte um Freigabe Ihrer Stellungnahme. Nach der Freigabe erhalten Sie in einer zweiten E-Mail eine Eingangsbestätigung mit dem Text Ihrer Stellungnahme.

[weiter](#)

Dropdown-Liste Organisationen:

Titel:

- Bitte auswählen
- Dr.
- Prof.
- Prof. Dr.

Art des Einwenders:

- Bitte auswählen
- Bundes- und Landesministerium
- Sonstige Behörde, Verwaltung
- Verband, andere Interessengruppe
- Sonstige

Bearbeitungshinweise

Über Ihre E-Mail-Adresse geben Sie Ihre elektronische Stellungnahme für uns zur weiteren Bearbeitung und Prüfung abschließend frei.

Darüber hinaus erhalten Sie nach Freigabe der Stellungnahme eine elektronische Eingangsbestätigung, die auch den Text Ihrer Stellungnahme beinhaltet.

Geben Sie deshalb bitte unbedingt eine gültige E-Mail-Adresse an.

4. Das Beteiligungsformular: Schritt 3: Stellungnahme abgeben

Es können zu acht Themenbereichen Stellungnahmen abgegeben werden. Es ist möglich, jedes Textfeld auszufüllen. Ein Einwender kann also zu jedem Themenbereich Stellung nehmen. Die jeweiligen Textfelder öffnen sich, in dem die jeweiligen Checkboxen angeklickt werden. Die maximalen Zeichenanzahlen werden im Textfeld angezeigt. Ein Counter zählt die eingegebenen Zeichen und gibt an, wie viele Zeichen noch verbleiben. Wenn die Anzahl überschritten wird, gibt das System bei einem „Klick“ auf „weiter“ eine Fehlermeldung aus.

Einwendertyp

Datenerfassung

Stellungnahme

Daten überprüfen

Bearbeitungshinweise:

Bitte ordnen Sie den Inhalt Ihrer Stellungnahme einer oder mehreren der nachfolgend angegebenen Themenkategorien durch Anklicken der entsprechenden Kästchen zu. Sie können beliebig viele dieser thematischen Kategorien auswählen.

Tragen Sie dann den Inhalt Ihrer Stellungnahme in das jeweils passende, sich öffnende Textfeld ein.

Elektronische Stellungnahmen zum Gesamtplan bzw. ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten haben eine maximale Zeichenanzahl von 50 000 Zeichen. Elektronische Stellungnahmen mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten haben jeweils eine maximale Zeichenanzahl von 10 000 Zeichen.

Wir empfehlen Ihnen, den Text Ihrer Stellungnahme zunächst in einer Datei auf Ihrem Rechner zu schreiben und zu sichern. Den Text können Sie dann per „Copy & Paste“ in das entsprechende Textfeld im Online-Formular kopieren.

Eine Formatierung des Textes ist vor dem Hintergrund der Anforderung einer reibungslosen Erfassung und Verarbeitung Ihrer Stellungnahme ebenso wenig möglich wie das Anhängen von Dateien.

In Briefen und Anschreiben übliche Textbausteine, wie Briefkopf, Anrede, Einleitungssatz oder Grußformel, sind nicht notwendig und können durch die fehlende Formatierung nicht korrekt wiedergegeben werden.

Bitte beachten Sie, dass die Sitzung nach 30 Minuten automatisch beendet wird.

☐ **Stellungnahmen zum Gesamtplan des BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten**

max. 50000 Zeichen

1	Stellungnahmen zum BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten	Max. 50 000 Zeichen
---	--	---------------------

2	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Schiene“	Max. 10 000 Zeichen
3	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Wasserstraße“	Max. 10 000 Zeichen
4	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt	Max. 10 000 Zeichen
5	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein	Max. 10 000 Zeichen
6	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen	Max. 10 000 Zeichen
7	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Bayern, Rheinland-Pfalz und im Saarland	Max. 10 000 Zeichen
8	Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Hessen, Sachsen und Thüringen	Max. 10 000 Zeichen

Bearbeitungshinweise

Bitte ordnen Sie den Inhalt Ihrer Stellungnahme einer oder mehreren der nachfolgend angegebenen Themenkategorien durch Anklicken der entsprechenden Kästchen zu. Sie können beliebig viele dieser thematischen Kategorien auswählen.

Tragen Sie dann den Inhalt Ihrer Stellungnahme in das jeweils passende, sich öffnende Textfeld ein.

Elektronische Stellungnahmen zum Gesamtplan bzw. ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten haben eine maximale Zeichenanzahl von 50 000 Zeichen. Elektronische Stellungnahmen mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten haben jeweils eine maximale Zeichenanzahl von 10 000 Zeichen.

Wir empfehlen Ihnen, den Text Ihrer Stellungnahme zunächst in einer Datei auf Ihrem Rechner zu schreiben und zu sichern. Den Text können Sie dann per „Copy & Paste“ in das entsprechende Textfeld im Online-Formular kopieren.

Eine Formatierung des Textes ist vor dem Hintergrund der Anforderung einer reibungslosen Erfassung und Verarbeitung Ihrer Stellungnahme ebenso wenig möglich wie das Anhängen von Dateien.

In Briefen und Anschreiben übliche Textbausteine, wie Briefkopf, Anrede, Einleitungssatz oder Grußformel, sind nicht notwendig und können durch die fehlende Formatierung nicht korrekt wiedergegeben werden.

Bitte beachten Sie, dass die Sitzung nach 30 Minuten automatisch beendet wird.

5. Das Beteiligungsformular: Schritt 4: Datenüberprüfung, ggf. Korrektur, Sicherheitsabfrage, Versand

In einem vierten Schritt können alle Eingaben in einer Überprüfungsansicht noch einmal durchgesehen werden. Wenn Änderungen vorgenommen werden sollen, kann über die Menüpunkte oberhalb des Formulars zurück zu dem Bereich navigiert werden, in dem Änderungen vorgenommen werden sollen. Zum jeweiligen Speichern muss der „weiter“-Button betätigt werden. Zum Schutz vor Spambots wurde ein Catcha eingerichtet. Mit dem Abschluss dieser Seite wird die Stellungnahme in die Datenbank eingetragen und wartet auf Bestätigung durch den Einwender innerhalb von 24 Stunden. Wenn er nicht bestätigt wird, löscht das System den Eintrag.

[Einwendertyp](#)
[Datenerfassung](#)
[Stellungnahme](#)
[Daten überprüfen](#)

Bitte überprüfen Sie noch einmal Ihre Eingaben. Wenn Sie Änderungen vornehmen möchten, navigieren Sie sich bitte über die Menüpunkte oberhalb des Formulars zurück zu dem Bereich, in dem Sie Änderungen vornehmen möchten. Betätigen Sie nach einer Änderung den „weiter“-Button, um die Änderung zu speichern.

Bitte wählen Sie Ihren Einwendertyp

Einzelperson

Titel

Bitte auswählen

Name*
Name

Vorname*
Vorname

Postleitzahl*
12345

Ort*
Stadt

Staat*

Straße*
Strasse

Hausnummer*
Nummer

E-Mail-Adresse

noreply@test.de

Stellungnahmen zum BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten

Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet.

Um so genannten "Spambots" den Zugriff auf das Formular zu erschweren, bitten wir Sie, das Wort DGTIBM in das Feld einzugeben.

Bitte geben Sie die Buchstabenkombination via Tastatur ein (Copy & Paste funktioniert nicht).

Wenn Sie Ihre Stellungnahme absenden möchten, klicken Sie bitte auf speichern.

speichern

Bearbeitungshinweise

Bitte überprüfen Sie noch einmal Ihre Eingaben. Wenn Sie Änderungen vornehmen möchten, navigieren Sie sich bitte über die Menüpunkte oberhalb des Formulars zurück zu dem Bereich, in dem Sie Änderungen vornehmen möchten. Betätigen Sie nach einer Änderung den „weiter“-Button, um die Änderung zu speichern.

6. Nach der Eingabe: Bestätigungs-E-Mail 1

Nach dem Absenden erhält der Einwender die erste Bestätigungs-E-Mail. Diese dient der Freigabe der Stellungnahme zum Entwurf und der Bestätigung der eingegebenen E-Mail-Adresse. Der in der E-Mail enthaltene Link ist 24 Stunden aktiv.



Bundesverkehrswegeplan 2030

Freigabe Ihrer Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Damit Ihre Stellungnahme endgültig bei uns eingehen kann, bitten wir Sie, diese durch Anklicken des folgenden Links freizugeben:

<https://www.bmvi.de/SiteGlobals/Functions/BVWP/confirm/node?confirm=1&datestamp=> [3mail=](#)

Erst nach dieser Freigabe wird Ihre Stellungnahme in unserer Datenbank freigeschaltet und kann dort von uns weiter bearbeitet und geprüft werden. Dieses Verfahren schützt vor Missbrauch von fremden E-Mail-Adressen.

Bitte antworten Sie nicht auf diese E-Mail, da keine E-Mails unter dieser E-Mail-Adresse empfangen werden können.

Sollten Sie keine Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 über das Online-Formular auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur abgegeben haben, bitten wir Sie, diese E-Mail nicht an Dritte weiterzuleiten und sie umgehend zu löschen. Die angegebenen Daten und der Text der Stellungnahme werden dann zeitnah wieder aus unserer Datenbank gelöscht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat "Bundesverkehrswegeplanung"

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Text

Bundesverkehrswegeplan 2030

Freigabe Ihrer Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Damit Ihre Stellungnahme endgültig bei uns eingehen kann, bitten wir Sie, diese durch Anklicken des folgenden Links freizugeben:

Bestätigungslink

Erst nach dieser Freigabe wird Ihre Stellungnahme in unserer Datenbank freigeschaltet und kann dort von uns weiter bearbeitet und geprüft werden. Dieses Verfahren schützt vor Missbrauch von fremden E-Mail-Adressen.

Bitte antworten Sie nicht auf diese E-Mail, da keine E-Mails unter dieser E-Mail-Adresse empfangen werden können.

Sollten Sie keine Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 über das Online-Formular auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur abgegeben haben, bitten wir Sie, diese E-Mail nicht an Dritte weiterzuleiten und sie umgehend zu löschen. Die angegebenen Daten und der Text der Stellungnahme werden dann zeitnah wieder aus unserer Datenbank gelöscht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat "Bundesverkehrswegeplanung"

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

7. Nach der Bestätigung: Bestätigungs-E-Mail 2



An  [Klicken Sie hier, um Bilder herunterzuladen.](#) Um den Datenschutz zu erhöhen, hat Outlook den automatischen Download von Bildern in dieser Nachricht verhindert.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Ihre Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese ist beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingegangen und hat die Eingangsnummer DG0000 erhalten. Den Text Ihrer Stellungnahme finden Sie zu Ihrer Information am Ende dieser E-Mail.

Das Beteiligungsverfahren stellt einen wichtigen Baustein im Prozess der Aufstellung des BVWP 2030 dar. Es soll dazu beitragen, die Entscheidungen in der Verkehrsinfrastrukturpolitik transparent zu machen und damit insgesamt zu verbessern. Das BMVI wird Ihre Stellungnahme nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auswerten. Diese Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Im Fokus stehen dabei sachbezogene Argumente und Hinweise, die zu Änderungen am BVWP 2030 und dessen Umweltauswirkungen führen können. Nach Einarbeitung etwaiger Änderungen wird die überarbeitete Fassung des BVWP 2030 dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt und veröffentlicht.

Aufgrund der erwarteten Vielzahl an Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bitten wir um Ihr Verständnis, dass das BMVI nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten kann. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden ist. Der Bericht wird weiterhin aufzeigen, welche Änderungen sich daraus am Entwurf des BVWP 2030 ergeben haben. Diesen Bericht wird das BMVI nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens veröffentlichen.

Wir danken Ihnen, dass Sie sich mit Ihrer Stellungnahme aktiv in den Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 eingebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat „Bundesverkehrswegeplanung“

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Unter Angabe Ihrer Mailadresse wurde folgender Eintrag getätigt:

Stellungnahmen zum BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten

Test

Nach der Bestätigung der E-Mail-Adresse erhält der Einwender die Bestätigungs-E-Mail 2 mit der Bestätigung des Eingangs seiner Stellungnahme in die Datenbank, der individuellen Eingangsnummer (DG-Nummer) und dem Text seiner Stellungnahme. Damit ist die Stellungnahme des Einwenders abgeschlossen.

Text

Bundesverkehrswegeplan 2030

Ihre Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vielen Dank für Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese ist beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingegangen und hat die Eingangsnummer DG0000226 erhalten. Den Text Ihrer Stellungnahme finden Sie zu Ihrer Information am Ende dieser E-Mail.

Das Beteiligungsverfahren stellt einen wichtigen Baustein im Prozess der Aufstellung des BVWP 2030 dar. Es soll dazu beitragen, die Entscheidungen in der Verkehrsinfrastrukturpolitik transparent zu machen und damit insgesamt zu verbessern. Das BMVI wird Ihre Stellungnahme nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auswerten. Diese Auswertung erfolgt nach den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Im Fokus stehen dabei sachbezogene Argumente und Hinweise, die zu Änderungen am BVWP 2030 und dessen Umweltauswirkungen führen können. Nach Einarbeitung etwaiger Änderungen wird die überarbeitete Fassung des BVWP 2030 dem Bundeskabinett zum Beschluss vorgelegt und veröffentlicht.

Aufgrund der erwarteten Vielzahl an Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 bitten wir um Ihr Verständnis, dass das BMVI nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten kann. Vielmehr wird das BMVI in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden ist. Der Bericht wird weiterhin aufzeigen, welche Änderungen sich daraus am Entwurf des BVWP 2030 ergeben haben. Diesen Bericht wird das BMVI nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens veröffentlichen.

Wir danken Ihnen, dass Sie sich mit Ihrer Stellungnahme aktiv in den Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 eingebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ihr Referat „Bundesverkehrswegeplanung“

im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Unter Angabe Ihrer Mailadresse wurde folgender Eintrag getätigt:

Stellungnahmen zum BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Schiene

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Wasserstraße

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Bayern, Rheinland-Pfalz und im Saarland

Text

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers Straße in Hessen, Sachsen und Thüringen

Text

8. Sonstige Hinweise

- Browserupdates aktivieren: Wir empfehlen für die Nutzung des Formulars die Verwendung eines aktuellen Browsers.
- JavaScript aktivieren
- Es besteht jeweils die Möglichkeit alle Formularfelder zu leeren, in dem „Formular zurücksetzen“ angewählt wird
- Bitte beachten Sie, dass die Sitzung nach 30 Minuten automatisch beendet wird.
- Pro E-Mail-Adresse können maximal zwei Stellungnahmen abgegeben werden.
- Es wird empfohlen, den Text der Stellungnahme zunächst in einer Datei auf dem Rechner zu schreiben und zu sichern. Der Text kann dann per „Copy & Paste“ in das entsprechende Textfeld im Online-Formular kopiert werden
- Der Stellungnahme können keine Anhänge beigelegt werden.
- Sollte ein Problem bei der Eingabe auftreten kann wie folgt vorgegangen werden:
- Hinweis: Es gehen keine Einträge verloren. Im Notfall tragen wir auch manuell nach.
- Wenn ein Bestätigungslink in einer E-Mail nicht anklickbar ist: Dies liegt an den Einstellungen des E-Mailprogramms, von der Datenbank werden sie unabhängig vom verwendeten Browser immer auf die gleiche Art und Weise ausgegeben.
- Es wird dazu geraten, den Text in Word o.ä. Programm vorzuformulieren und via Copy&Paste einzutragen, so dass der Text auch bei Verbindungsproblemen o.ä. nicht verloren ist.
- Mit einer E-Mailadresse können bis zu 2 Stellungnahmen bestätigt werden – d.h. wenn noch keine Bestätigung erfolgt ist, stehen diese beiden Einträge weiterhin zur Verfügung. Bitte wiederholen Sie die Eingabe.
- Wurde die E-Mail-Adresse korrekt eingegeben? „(ät)“ anstelle von „@“ wird beispielsweise nicht funktionieren.

Grundsätzlich wird die Fehlersuche erleichtert, wenn die folgenden Punkte abgefragt werden:

- Wurde die Bestätigungsansicht mit allen Daten angezeigt? Insbesondere: Wurde der Hinweis nach Absenden der Stellungnahme aufgerufen, der den Versand der Bestätigungsmail ankündigt?
- Welche E-Mail-Adresse wurde verwendet?
- Bitte lassen sie uns den ggf. nicht funktionierenden Bestätigungslink zukommen.
- Wann genau wurde die Stellungnahme abgegeben (bitte möglichst exakte Uhrzeit angeben)?
- Welcher Browser wurde verwendet?

Fehlermeldungen

- Timeout: „Datenübermittlung: Bei der Übermittlung der Daten ist ein Fehler aufgetreten. Ihre Sitzung ist abgelaufen.“
- Zu viele Eingaben: „Datenübermittlung: Mit dieser E-Mail-Adresse wurden bereits 2 Einträge bestätigt. Von einer angegebenen E-Mail-Adresse können maximal 2 Einträge gemacht werden.“
- Link nicht innerhalb von 24 Stunden bestätigt: „Datenübermittlung: Ihr Eintrag ist älter als 24 Stunden und kann daher nicht mehr bestätigt werden.“
- Link bereits bestätigt: „Datenübermittlung: Dieser Eintrag wurde bereits bestätigt.“
- Fehler: „Datenübermittlung: Leider ist ein Fehler aufgetreten. Bitte wiederholen Sie den Vorgang.“