



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Bericht zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes

### I. Gegenstand des Berichts

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) arbeitet momentan an der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP), der 2015 / 2016 vorliegen und den derzeit geltenden BVWP aus dem Jahr 2003 ablösen soll.

Die Länder sind aufgefordert, dem BMVBS bis September 2013 mögliche Straßenprojekte anzumelden. Die Auswahl der anzumeldenden Projekte soll auf Grundlage eines vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) erarbeiteten Konzeptes erfolgen. Die Anmeldung der Schienen- und Wasserstraßenprojekte für den BVWP erfolgt in separaten Verfahren. Intermodale Betrachtungen finden auf der Bewertungsebene des Bundes statt. In der Projektanmeldung des Landes wird - soweit bekannt - auf mögliche intermodale Effekte hingewiesen.

### II. Begründung

#### 1. Neuaufstellung des BVWP

##### Rechtlicher Hintergrund

Der BVWP enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte des Bundes, für die ein Baubedarf während seiner Laufzeit erwartet wird. Wichtigste Grundlage ist die absehbare Verkehrsentwicklung (Laufzeit in der Regel 15 Jahre). Er ist zwar das maßgebende Planungsinstrument, jedoch noch kein Finanzierungsplan oder -programm. Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Bundestag beschließt über die Auf-

nahme der Projekte des BVWP in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Nach derzeitigen Planungen soll dieser Prozess im Jahr 2016 abgeschlossen sein. Zur Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen nach dem Bedarfsplan stellt das BMVBS Fünfjahrespläne auf.

### Grundkonzeption des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Das BMVBS hat am 1. Februar 2013 den Entwurf für eine Grundkonzeption für den kommenden BVWP öffentlich vorgestellt und die Länder zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 15. März 2013 aufgerufen. Der vom BMVBS vorgelegte Entwurf enthält neben positiven Ansätzen auch deutlich kritikwürdige Bestandteile. Dies betrifft insbesondere die gewählte Vorgehensweise, dass die Länder gefordert sind, vor einer abschließenden Diskussion über die Grundkonzeption und die Kriterien des Bundes für die Projektauswahl Maßnahmen zu melden. Zum Entwurf der Konzeption als Ganzes wird das MVI gesondert Stellung nehmen.

Die Grundkonzeption enthält für den Bereich Straße folgende Kernaussagen:

- Finanzierungsrahmen

Eine Festlegung des Gesamtvolumens der Investitionsmittel für den nächsten BVWP trifft das Konzept nicht, diese soll vielmehr erst im Jahr 2015 erfolgen. Das BMVBS strebt ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept an. In diesem Zuge werden alle noch nicht realisierten / im Bau befindlichen Maßnahmen des laufenden BVWP zur Disposition gestellt. In Baden-Württemberg sind dies rund 230 Maßnahmen, davon sind rund 70 Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit einem Finanzvolumen von 4,3 Mrd. Euro noch nicht begonnen. Das Finanzvolumen aller noch nicht begonnenen Maßnahmen des aktuellen BVWP beläuft sich auf rund 10,6 Mrd. Euro.

- Verteilung der Investitionsmittel innerhalb des BVWP

Die Verteilung der für den BVWP vorhandenen Investitionsmittel soll in drei Schritten erfolgen (Anlage 1, S. 5): Zunächst soll der Bedarf für die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen festgelegt werden. Die dann verbleibenden Investitionsmittel werden für Aus- und Neubauvorhaben auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser aufgeteilt. Im letzten Schritt erfolgt für die einzelnen Verkehrsträger die Zuordnung von Investitionsmitteln nach Dringlichkeit. Dabei räumt das BMVBS laufenden Vorhaben (ab 2015 vsl. im Bau oder mit ÖPP-Konzessionsvertrag) im Sinne einer effizienten Umsetzung einen Vorrang ein.

Für den Bereich der Straßenbauprojekte sind die Kategorien „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“, „Vordringlicher Bedarf (VB)“ und „Weiterer Bedarf (WB)“ vorgesehen. Die Zuordnung zu den Kategorien soll nach den Kriterien Nut-

zen-Kosten-Verhältnis (NKV), Erreichbarkeiten, Umweltbetroffenheit, Städtebau und Erhaltungszustand und dem Potenzial an Minderung von Engpässen bzw. die Verkehrsbelastung auf Basis der (erst zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden) Gesamtverkehrsprognose 2030 erfolgen. Zu beachten ist hierbei, dass eine starre Aufteilung der Mittel zwischen Autobahnen und sonstige Bundesfernstraßen im Verhältnis 70:30 vorgesehen und die Kategorie „VB+“ Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen vorbehalten ist.

Die vorgesehene Verteilung der Investitionsmittel (Vorabzug für Erhaltungsmaßnahmen, Vorrang für laufende Projekte und Reservierung von 70% der Aus- und Neubaumittel für Autobahnen) lässt erkennen, dass der finanzielle Spielraum für Aus- und Neubaumaßnahmen vor allem für Bundesfernstraßen in einer deutlichen Diskrepanz zu der Anzahl der Projektanmeldungen stehen wird. Das unter III. dargestellte Landeskonzept trägt dieser Diskrepanz Rechnung. Zwar sollen mehr Projekte angemeldet werden, als nach dem voraussichtlichen finanziellen Rahmenbedingungen während der Laufzeit des kommenden BVWPs realisiert werden können; diese werden jedoch nach objektiven Kriterien priorisiert.

- Strategische Umweltprüfung

Für den BVWP ist erstmalig eine strategische Umweltprüfung (SUP) nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgesehen. Dabei sollen Alternativen geprüft und eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise berücksichtigt werden. Ziel der SUP ist es, in einem frühen Planungsstadium vor der Projektgenehmigung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen angemessen Rechnung getragen wird. Ein wesentlicher Verfahrensbestandteil der SUP ist eine formelle Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Bürgerinnen und Bürger haben dann die Möglichkeit, sich zu den Umweltauswirkungen in ihrer Gesamtheit zu äußern.

## **2. Entwurf Landeskonzept für den Verkehrsträger Straße**

### Aufstellung des Landeskonzepts

Das Landeskonzept zur Anmeldung von Straßenbauprojekten orientiert sich an den konzeptionellen und finanziellen Vorgaben des Bundes.

Die Leitlinien des Konzeptes sind:

- Sicherung der Abwicklung von transeuropäischen Verkehren
- Bündelung von Verkehren auf verkehrlichen Hauptachsen
- Sicherung der Verbindungen zwischen Oberzentren

- Festlegung von verkehrlich besonders dringlichen Einzelmaßnahmen.

Diese Leitlinien werden durch Konzeptbausteine umgesetzt:

- Baustein 1 – TEN-Netz (großräumige Hauptverbindungsachsen)  
Dieses Netz besteht aus Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg, die Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN-Netz) sind. Es umfasst den Großteil der bestehenden Autobahnen in Baden-Württemberg. Eine vom BMVBS durchgeführte Engpassanalyse geht in diesem Baustein auf.
- Baustein 2 – großräumige Hauptverbindungs- und Hauptverkehrsachsen  
Dieser Baustein vereint 2 Teilnetze:
  - Hauptverbindungsstraßen, die zwar die Verbindungsfunktionsstufe I (Verbindungen zwischen Oberzentren) aufweisen, aber nicht im TEN-Netz enthalten sind. Dieses Netz ist raumordnerisch orientiert und unabhängig von der Verkehrsbelastung. Der Baustein zielt insbesondere darauf ab, wichtige Verbindungen im Ländlichen Raum und deren Erschließungsfunktion bei der Anmeldung zu berücksichtigen
  - Hauptverkehrsachsen, die eine durchgehende Verbindung zwischen zwei Bundesfernstraßen darstellen, und die durchgängig eine Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24h sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen.

Die so identifizierten großräumigen Hauptverbindungs- und Hauptverkehrsachsen wurden daraufhin überprüft, ob sie in einem engen räumlichen Zusammenhang zu höher belasteten großräumigen Hauptverbindungs-, und Hauptverkehrsachsen oder zu Achsen des TEN-Netzes verlaufen. In diesen Fällen erfolgte keine Berücksichtigung der Achsen. Verfestigte Landeskonzepte an großräumigen Verbindungsachsen wurden bei der Auswahl der Achsen mit in Betracht gezogen.
- Baustein 3 – Einzelmaßnahmen mit hohem Entlastungspotenzial  
Für besondere Einzelmaßnahmen, die nicht an den definierten Hauptachsen liegen, gelten die folgenden Zugangskriterien für die Aufnahme in das Landeskonzept:
  - Auf der Bestandsstrecke wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV 2010) von mindestens 13.500 Kfz/24h abgewickelt oder
  - der Lkw-Anteil auf der Bestandsstrecke beträgt mindestens 1.000 Lkw/24 h (landesweiter Mittelwert) und

- es ist eine hohe Verkehrsentslastung erreichbar.

Bei noch nicht baureifen Maßnahmen des Bedarfsplans 2003 sowie bei neuen Maßnahmenvorschlägen wird geprüft, ob diese auf landesweit wichtigen Verkehrsachsen liegen bzw. ob sie die für die Einzelmaßnahmen genannten Kriterien erfüllen und ob (weiterhin) ein verkehrlicher Bedarf erkennbar ist. Hieraus ergibt sich der Entwurf des Maßnahmenpools (Anlage 2 und 3).

Der vorliegende Entwurf umfasst 160 derartige Projekte mit einem Finanzierungsbedarf von ca. 9,4 Mrd. Euro. Hierbei wurden Projekte des laufenden BVWPs, bei denen Zwischenlösungen realisiert sind und für die kein verkehrlicher Bedarf mehr besteht, nicht aufgenommen.

#### Priorisierungskonzept

Das BMVBS geht davon aus, dass die Höhe der insgesamt für den BVWP zur Verfügung stehenden Investitionsmittel im Jahr 2015 bestimmbar sein wird; somit steht der für den Aus- und Neubau von Straßenbauprojekten vorgesehene Finanzrahmen zum Zeitpunkt der Anmeldung der Maßnahmen beim BMVBS noch nicht fest. Das BMVBS fordert gleichwohl im Lichte der Haushaltskonsolidierung einen zielgerichteten Umgang mit Finanzmitteln und eine am Bedarf orientierte Priorisierung der Maßnahmen. Die Umsetzung aller im Entwurf des Maßnahmenpools enthaltenen Projekte würde bei einer 15-jährigen Laufzeit des neuen BVWP jährliche Mittelzuweisungen für diesen Bereich in Höhe von ca. 600 Mio. Euro voraussetzen. In den Jahren 2002 bis 2011 lagen diese Zuweisungen für Baden-Württemberg bei durchschnittlich 230 Mio. Euro. Vor diesem Hintergrund ist im Sinne einer transparenten und an den finanziellen Rahmenbedingungen orientierten Straßenbaupolitik eine Priorisierung der im Entwurf des Maßnahmenpools enthaltenen Projekte vorgesehen (Anlage 4).

Zunächst soll bei hierfür in Frage kommenden Projekten überprüft werden, ob Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung, die abschnittsweise Ergänzung um einen 3. Fahrstreifen anstelle eines Ausbaus eines vorhandenen Querschnitts um zwei zusätzliche Fahrstreifen oder der Umbau eines Knotens bestehende verkehrliche Probleme lösen können.

In einem nächsten Schritt sollen die im Maßnahmenpool zusammengefassten und gegebenenfalls weitere, im Rahmen der Anhörung festzulegende Projek-

te in Anlehnung an die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen im Jahr 2012 bewertet werden. Dies ist zum einen der zu erwartenden Diskrepanz zwischen den für Aus- und Neubaumaßnahmen des BVWP zur Verfügung stehenden Mitteln und der Anzahl der gewünschten Projekte geschuldet und dient zum anderen dazu, der Straßenbauverwaltung für den Zeitraum bis zum Abschluss der Fortschreibung des BVWP im Jahr 2015 eine Orientierung für die Planungsaktivitäten an noch nicht baureifen Bundesfernstraßen zu geben.

Als Kriterien für die Priorisierung sind die Wirtschaftlichkeit, der verkehrliche Nutzen und die Wirkungen der Maßnahme auf Mensch und Umwelt vorgesehen. Wegen der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen werden die Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen, die Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und die Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen jeweils getrennt bewertet. In Anlage 4 sind Vorschläge für Priorisierungskriterien dargestellt. Über die Gewichtung der einzelnen Kriterien zueinander ist ebenfalls zu entscheiden. Die für die Priorisierung notwendigen Daten werden derzeit von den Regierungspräsidien erhoben. Die Priorisierung selbst soll bis September 2013 abgeschlossen sein.

Mit dieser Vorgehensweise können die Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit unterschieden werden. Entsprechend der Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßenprojekte sollen dazu innerhalb der Bausteine jeweils Gruppen mit verschiedener Dringlichkeit gebildet werden. Der Finanzierungsbedarf für die einzelnen Gruppen soll jeweils ausgewiesen werden. Für die Mittelverteilung auf die einzelnen Bausteine ist die Vorgabe des Grundkonzeptes des BMVBS mit zu beachten, dass 70 % der für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel für Maßnahmen an Autobahnen / autobahnähnlichen Bundesstraßen vorgehalten werden sollen. Schließlich ist über die Anmeldung zu entscheiden.

Bei Maßnahmen des laufenden BVWP, die nicht für eine Neuanschreibung vorgesehen werden, soll - gegebenenfalls nach erfolgter Bewertung anhand der oben beschriebenen Priorisierungskriterien - geprüft werden, wie die verkehrliche Situation jenseits der Meldung für den Bundesverkehrswegeplan verbessert werden kann.

### **3. Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Land**

Im Sinne einer möglichst großen Transparenz soll die Öffentlichkeit vor der Projektanmeldung beim BMVBS über das entwickelte Konzept informiert werden.

Vorgesehen ist eine 2-monatige Verbändeanhörung, das Bereitstellen der Informationen zum Konzept auf der Internetseite des MVI und im April in jedem der vier Regierungspräsidien eine „Regionalkonferenz“. Diese Regionalkonferenzen dienen in erster Linie der Information über das Landeskonzept und das Anhörungsverfahren.

### **III. Weiteres Vorgehen**

#### 1. Weiteres Vorgehen auf Landesebene

Die Auswertung der Anhörungsergebnisse und die Priorisierung der Maßnahmen sollen bis September abgeschlossen sein. Danach ist eine erneute Befassung des Kabinetts vorgesehen vor Anmeldung der Maßnahmen beim Bund.

#### 2. Ausblick auf das Vorgehen auf Bundesebene

Nach der Projektanmeldung durch die Länder wird das BMVBS in den Jahren 2013 - 2015 eine Bewertung der angemeldeten Projekte durchführen. Parallel dazu sollen verschiedene öffentliche Beteiligungsschritte durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Bewertung, denen auch eine Gesamtverkehrsprognose 2030 und ein Gesamtkonzept für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung zugrunde gelegt werden, sollen im Jahr 2015 in einen Gesamtplanentwurf einmünden. Dieser soll mit den Ressorts, Ländern, Verbänden und BürgerInnen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung erörtert werden. Danach erfolgt die Fertigstellung des BVWP 2015.