

Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Stellungnahme des Ministers für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
1	4	4.1.1 Verkehrspolitische Oberziele	<ul style="list-style-type: none">• 6 Spiegel mit den Oberzielen, S. 18: Da Mobilität in Deutschland bereits seit einiger Zeit flächenhaft und zu jeder Zeit grundsätzlich möglich ist, wird vorgeschlagen das Oberziel zu überprüfen und ggf. umzubenennen in: „Mobilität im Personenverkehr zu optimieren“ Hierzu zählen dann nach wie vor die im Entwurf der Grundkonzeption enthaltenen abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien, wie die Verbesserung der Erreichbarkeiten, die Engpassbeseitigung in den Verkehrsnetzen etc.• Es sollte „die Reduktion der Lärmbelastung“ aufgrund seiner zunehmend schlechteren Auswirkung auf die Gesundheit des Menschen als Oberziel formuliert werden (Begründung s. Ifd. Nr. 2) und damit auch auf den gleichen Wertestand wie das Oberziel „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“.
2	4	4.1.2 Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2015	<ul style="list-style-type: none">• Tabelle 2, Seite 20: Straßenverkehr und Schienenverkehr sind Hauptverursacher für hohe Lärmbelastungen. Aufgrund der räumlichen Siedlungsstruktur und der räumlichen Struktur der Verkehrsnetze in den Siedlungsgebieten kommt es zu einer hohen Zahl an Betroffenen, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen. Der Straßenverkehr ist außerdem Hauptverursacher von Grenzwertüberschreitungen durch die Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid an Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung. Folgerichtig enthält der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans als ein verkehrspolitisches Oberziel die „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“.

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Als davon abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien werden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) – Verkehrsverlagerung – Substanzerhaltung <p>genannt.</p> <p>Lärminderung ist demgegenüber kein verkehrspolitisches Oberziel im Entwurf der Grundkonzeption, sondern lediglich als abgeleitetes Ziel/ Lösungsstrategie aus dem Oberziel „Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten“ aufgeführt. Es ist nicht nachvollziehbar, welche Gründe für diese Unterscheidung in der Bedeutung der beiden umweltrelevanten Themen Luftreinhaltung/ Klimaschutz und Schutz vor Lärm ursächlich sind. Aus Sicht des MVI muss die Lärminderung (Lärmvorsorge, -sanierung und -vermeidung) ein verkehrspolitisches Oberziel sein und entsprechenden Handlungsbedarf in einem Bundesverkehrswegeplan auslösen.</p> <p>Lärminderung und eine Reduzierung der Luftbelastungen lässt sich vor allem auch durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf lärm- und emissionsarme Mobilitätsformen erzielen. Es wird aus dem Entwurf nicht klar, in welchem Maße verändertes Verkehrsverhalten und nachhaltige Mobilitätsformen in die Bedarfsprognosen einfließen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und des Seelandhinterverkehrs sollte dringend als Ziel aufgenommen werden. Letztlich verläuft das Wasserstraßennetz bis Straßburg und bis Plochingen. Es wird darauf hin gewiesen, dass die Einstufung des Neckars in die Kategorie A bis Plochingen, und nicht wie vom BMVBS vorgesehen nur bis Heilbronn erfolgen muss. • Das BMVBS betrachtet je Verkehrsträger die Netzelemente und wird den Bedarf an Baumaßnahmen an diesen Netzelementen festlegen. Vermisst wird ein Ansatz, auch Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen. Dadurch könnte das Ziel des BMVBS, die integrierte

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			Verkehrsplanung berücksichtigt werden.
3	4	4.2.2 Verkehrsablauf und Engpässe	<p>Seite 27, <u>Unterüberschrift</u> „Engpassanalyse Schiene“</p> <p>Das Bedarfsplanprojekt Aus-/Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg ist im BVWP 2003 in der Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene“ enthalten.</p> <p>Das BMVBS verfolgt bislang gegenüber dem BRH die Linie, dass im Bau befindliche Projekte nicht neu bewertet werden. <u>Im Hinblick auf das Bedarfsplanprojekt Aus-/Neubaustrecke Stuttgart-Ulm- unterstützt das MVI diese Linie.</u> Das MVI bittet darum, das im Bau befindliche <u>Bedarfsplanprojekt Aus-/Neubaustrecke Stuttgart-Ulm</u> als solches im Rahmen des Gesamtbewertungsverfahrens zu behandeln. Auf der Kostenseite liegen beim Abschnitt Wendlingen – Ulm bereits Ergebnisse von Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie von Vergaben vor. Die Neckarbrücke Ulm und der Abschnitt Neu-Ulm sind bereits realisiert. Dies bedeutet, dass im Bedarfsplanprojekt Aus-/Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg Kostensteigerungen in hohem Umfang bereits eingetreten sind. Unabhängig davon würde die bei diesem Projekt eingetretene Kostensteigerung aufgrund des weit fortgeschrittenen Projektstandes methodisch gesehen in punkto Kosten systematisch gegenüber Projekten, deren Kosten sich auf die frühe Vorplanungsphase beziehen, erheblich benachteiligen. Deshalb wird gebeten, das Bewertungsverfahren grundsätzlich anzupassen, um diesen systematischen Effekt gerecht(er) werden zu können.</p> <p><u>Seite 29, Unterüberschrift</u> „Engpassanalyse Straße“</p> <p>In der Karte Abb.4 (S. 30) wird dargestellt, welche Streckenabschnitte des BAB-Netzes im Jahr 2025 auf Basis des Netzzustandes 2015 eine Überschreitung ihrer Kapazität in mehr als 300 Stunden im</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Jahr haben werden. Wir können die Engpassanalyse nicht nachvollziehen. Sie ist jedoch für die Ermittlung der Maßnahmen im VB+. Wir bitten um Zusendung der zugrunde gelegten Untersuchung und weitergehende Erläuterung in der Endfassung der Grundkonzeption. Unklar ist z. B., ob nun Stau im Sinne von stopp-and-go-Verkehr, d. h. Geschwindigkeiten des Fahrzeugkollektives um durchschnittlich eher 0-50 km/h gemeint ist oder ob „nur“ eine Gefahr, also Geschwindigkeiten von eher 60-80 km/h vorliegt, von denen ein Stau entstehen könnte. Unabhängig davon würde das auf S. 29 beschriebene Ergebnis bezogen auf 365 Tage im Jahr bedeuten, dass auf ca. 18 % des Netzes an etwa 8 von 10 Tagen (300d/365d) 1 Mal am Tag eine Stunde Staugefahr herrschen würde. Die gleichartige Darstellung erfolgt für eine Überschreitung von 100 h/a. (weitere rund 13 % Streckennetzlänge), d. h. etwa 2 Stunden pro Woche Staugefahr auf diesen 13 % Streckennetz.</p>
4	4	4.2.3 Erreichbarkeiten und Anbindungsqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird begrüßt, dass raumordnerische Ziele berücksichtigt werden sollen. Untern den 6 verkehrspolitischen Oberzielen des Kap. 4.1 (S. 18) sind dies: <ul style="list-style-type: none"> - nur raumordnerisch: „Verbesserung der Lebensverhältnisse in Regionen und Städten“ sowie - kombiniertes Umwelt- und Raumordnungsziel: „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“. • Bewertung der Erreichbarkeit bzw. der Defizite fehlt: Es fehlen Aussagen darüber, nach welchem Bewertungsschema aus den Erreichbarkeitsdefiziten auf den Verkehrsbedarf geschlossen werden soll bzw. das Bewertungsergebnis eines Verkehrsprojektes beeinflusst wird. Im BVWP 2003 wurde über die sog. Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) ein im Vergleich zur Nutzen-Kosten-Analyse (NK-A) und zur Umweltrisikoeinschätzung („URE-Zahl“) nicht gewichteter Pluspunkt für ausgewählte Maßnahmen vergeben. Gemäß Kap. 5.4.2, S. 54 Abs. 2 werden aus der neuen RWA Anhaltspunkte erwartet, ob eine vorgeschlagene Baumaßnahme zu Verbesserungen beitragen kann. Art und Maß der Gewichtung gegenüber NKA

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>und Umweltbeurteilung wird vermisst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Text mit Abb. 5 nicht kompatibel: In Abs. 5 wird geschrieben, dass die Regionen in Deutschland überwiegend keine bis geringe Erreichbarkeitsdefizite haben. Die Karte (Abb. 5, S. 32) vermittelt optisch einen gegenteiligen Eindruck. Die Beurteilung des Bundes sollte in Einklang mit der Darstellung gebracht werden. Neues Kriterium Verbindungs- und die Angebotsqualität: Das Oberziel „Verbesserung der Lebensverhältnisse in Regionen und Städten“ soll über das bisherige Kriterium „Erreichbarkeiten“ und neu auch über die „Verbindungs- und die Angebotsqualität“ abgebildet werden. Das neue Kriterium ist zu begrüßen, da es den Effekt der Auslastung bzw. die Güte einer vorhandenen Ver- oder Anbindung erstmals berücksichtigt, mit der Folge, dass auf einer solchen Strecke liegende, geeignete Maßnahmen ein „Pluspunkt“ im Zuge der Bewertung erhalten können. Es ist in der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 des BMVBS enthalten. • Güterverkehr: Bisherige Erreichbarkeitsanalysen beziehen sich auf den Personenverkehr. Straßenverkehrsprognosen zeigen, dass die größeren Zunahmen beim Schwerverkehr erwartet werden und hier besonders auf den Autobahnen. Daher ist es zweckmäßig, auch die Erreichbarkeiten im Güterverkehr zu berücksichtigen. Leider wird nicht beschrieben, wie dies erfolgen soll und welche Konsequenzen zumindest qualitativ erwartet werden können, z. B. Benennung von Güterverkehrshaupttrouten. • Erreichbarkeitszeiten nicht allg. anerkannt: In Abs. 2 wird aufgeführt, dass die Bewertung der Erreichbarkeiten (Fahrzeit zwischen Wohnort und BAB-Anschlussstelle bzw. IC-/EC/ICE-Halt bzw. Oberzentrum bzw. internationalem Flughafen bzw. europäische Agglomerationsräume) auf der Grundlage der eingeführten RIN des BMVBS

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>erfolgt. Das ist nicht erkennbar. Die genannten zulässigen PKW-Fahrzeitangaben (z. B. 30min bis zur nächsten BAB-Anschlussstelle) sind in der RIN – ausgenommen der Wert für die Oberzentren - nicht enthalten. Es ist unklar, woher die Werte stammen und welchen allgemeinen gesellschaftlichen Konsens diese Werte haben. Auch der Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 30.06.2006, durch den die Metropolregionen eingeführt wurden, enthält keine solchen normativen Wertvorgaben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doppelbewertung von Erreichbarkeitsdefiziten nur bei Oberzentren: Die Angabe, dass ein Defizit vorliegt, wenn 45 min PKW-Fahrzeit zwischen Wohnort (Gemeindemittelpunkt) und Oberzentrum überschritten sind, widerspricht der gültigen Vorgabe des Bundes in der RIN mit 60 min (Tab 1, S. 11 der RIN). Die zusätzliche Einführung des Wertes von 45 min ist zudem unrealistisch hoch, wenn man die Finanzierungsproblematik allein qualitativ beachtet. Diese 2. Kennzahl sollte entfallen. Sie würde bei den Oberzentren auch zu einer Doppelbewertung führen. • Unklare Relation der Erreichbarkeitszeiten zwischen Straße und Schiene: Es ist unverständlich, warum ein Defizit vorliegt, wenn die PKW-Fahrzeit zwischen Wohnort und IC/EC/ICE-Halt 45 min überschritten wird. Es ist fraglich, ob dieser Wert vom Verkehrsteilnehmer als Defizit empfunden wird, wenn er die nächste BAB-Anschlussstelle schon in 30min und das nächste Oberzentrum binnen 60 min erreicht können soll. • An- und Verbindung der Mittelzentren werden nicht mehr als Bundesaufgabe betrachtet: Vermisst wird eine Berücksichtigung der Erreichbarkeiten und ggf. ihrer Defizite auf der Ebene der Mittelzentren. Im Zuge der Diskussionen der Föderalismuskommission II und der Abstufung BAB-paralleler Bundesstraßen hatte der Bund es als seine Aufgabe angesehen, ausreichende Erreichbarkeiten auch zwischen Mittelzentren und zwischen Mittel- und Oberzentren zumindest beim Verkehrsträger Straße zu erzielen.

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeiten innerhalb des Verkehrsträgers Scheine unzureichend berücksichtigt: Es werden nur die zumutbaren Reisezeiten beim PKW von der Fahrt zw. Wohnort und IC/EC/ICE-Halt betrachtet. Es werden auch Vorgaben zu Verbindungen zwischen den Zentren des öffentlichen Personenverkehrs erwartet (s. RIN, Tab. 1 und 2). • Unklar erscheint, warum im Gegensatz zu den übrigen Erreichbarkeitsindizes bei der Erreichbarkeit der Agglomerationsräume die Entfernung zu den nächsten <u>drei</u> dieser Räume ausschlaggebend ist. Abbildung 5 auf Seite 32: Auf Nachfrage beim BMVBS wurden dem MVI ergänzend zur Darstellung auf Seite 32 Kartendarstellungen der Erreichbarkeiten von Oberzentren, IC-Bahnhöfen, Agglomerationszentren, Autobahnen und Flughäfen übersandt. Diese sind Grundlage für die zusammenfassende Darstellung auf Seite 32. Hierzu ist Folgendes anzumerken: Die Anlage „Verkehrsflughäfen-2012.xls“ listet für Baden-Württemberg die Flughäfen Stuttgart, Friedrichshafen und Karlsruhe/Baden-Baden sowie den Verkehrslandeplatz Mannheim auf. In die zeichnerische Darstellung der Erreichbarkeit Anlage „k173_RWA_Erreichbarkeiten2012_AIR.pdf“ ist Mannheim dagegen nicht einbezogen. Auch der zu Baden-Württemberg benachbarte Flughafen Memmingen ist in der Auflistung enthalten, in der Kartendarstellung jedoch nicht berücksichtigt, ebenso einige Flugplätze der Liste in anderen Bundesländern. Aus den Unterlagen ergeben sich keine Kriterien für die Auswahl der in die Liste aufgenommenen Flugplätze. Auch ist nicht erkennbar, auf welcher Grundlage Flugplätze in die Berechnung der Erreichbarkeit einbezogen oder ausgeschlossen wurden. Das MVI weist darauf hin, dass am Verkehrslandeplatz Mannheim im Jahr 2012 kein Linienflugverkehr mehr stattfand.
5	4	4.2.4 Umweltauswirkungen	<p>Das BMVBS verfolgt als ein Oberziel die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen. In Kap. 4.2.4 wird die Benennung sowie die Art der Berücksichtigung der betrachteten Emissionen und Schadstoffe vermisst. Aus Sicht von BW sind die Leitkomponenten CO₂, NO₂ und Feinstaub von besonderer Bedeutung. Methodisch können Nutzen und Lasten beim Verkehrsträger</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Straße über die Berechnungsverfahren der Richtlinie für Anlage von Straßen, Teil Wirtschaftlichkeitsberechnungen RAS-W, die sich gerade in Überarbeitung durch das BMVBS befindet, bzw. dem Entwurf der EWS abgeschätzt werden.</p>
6	5	5.1.2 Maßnahmenkategorien	<p>Seite 43 Straße: Der Bund möchte bei der Fortschreibung des BVWP auch alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in die Prüfung einbeziehen. Das MVI begrüßt die Unterteilung der Ausbaumaßnahmen in „Strecken-, BAB-Knoten-, Verkehrsmanagement-“Projekte. Im Entwurf der Grundkonzeption des Bundes wird bei den Verkehrsmanagementsystemen jedoch nur von temporären Seitenstreifenfreigaben gesprochen. Aus Landessicht müssen jedoch alle Typen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen als alternative Lösungen untersucht werden. Oftmals sind Kombinationen von temporären Seitenstreifenfreigaben, Streckenbeeinflussungsanlagen und Zuflussregelungsanlagen wirkungsstärkere Lösungen als „nur“ eine temporäre Seitenstreifenfreigabe. Alle telematischen Maßnahmen bewirken bekanntermaßen i. d. R. eine Steigerung der Zuverlässigkeit einer Strecke. Auch der dreistreifige Querschnitt anstelle eines zweibahnigen Ausbaus muss aus Sicht des MVI thematisiert und gemeldet werden dürfen. Weiterhin wird beim Verkehrsträger Straße vorgeschlagen, die sogenannte längsgeteilte Dringlichkeit aufzugeben. Sie verursacht i. d. R. Schwierigkeiten bei den Kosten, der Wirtschaftlichkeit sowie der planfeststellungsrechtlichen Durchsetzbarkeit.</p>
7	5	5.1.3 Zu bewertende Infrastrukturvorhaben	<p>Seite 45, Aufzählung: Nicht in die Bewertung für den BVWP 2015 gehen u. a. die Maßnahmen, bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird oder für die im Rahmen einer ÖPP bis voraussichtlich Ende 2015 ein Konzessionsvertrag bestehen wird. Was passiert mit diesen Maßnahmen, wenn sich der Bau bzw. die Vereinbarung des</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Konzessionsvertrags verzögert oder das Projekt zwischen 2013 und 2015 aus bisher nicht absehbaren Gründen gestoppt wird? Es ist dann weder im Bau noch im BVWP 2015 enthalten. Wird für solche Fälle eine Sonderlösung festgelegt, erfolgt dann eine nachträgliche Bewertung oder werden diese Projekte dann ohne Bewertung in den BVWP 2015 übernommen?</p>
8	5	5.2 Erhaltungsbedarfsprognosen	<p>Vermisst werden Aussagen zum Vorgehen bei der Ermittlung des Bedarfs des Erhaltungsanteils im Zuge der künftigen Neu- und Ausbaumaßnahmen. Der Erhaltungsanteil am gesamten Investitionsvolumen des BVWP 1992 betrug 46 % (vgl. Heft BVWP „Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland 2003 mit Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003, S 2.) Im BVWP 2003 stieg der Anteil auf 56 % inkl. Planungsreserve bei den Neu- und Ausbauprojekten. Da die Planungsreserve gemäß BVWP 2003 nicht zu finanzieren war, ist der damalige Erhaltungsanteil höher. In der Bund-Länder Dienstbesprechung am 10.11.2011 wurde eine analoge Folie gezeigt. Es wurde diskutiert, dass der Erhaltungsanteil aufgrund bekannter Zustandsanalysen in Deutschland deutlich steigen muss, insbesondere bei der Straße. Das MVI BW geht davon aus, dass der Erhaltungsanteil bundesweit deutlich höher als 56 % des gesamten Investitionsvolumens des BVWP 2015 steigen muss, um zumindest den laufenden Substanzverlust ausgleichen zu können. Daher kommt der Ermittlung dieses Bedarfes eine weit größere Bedeutung zu als für den Bedarf an Neu- und Ausbauprojekten. Im Entwurf des Grundkonzeptes werden als anerkannte und aus Sicht des MVI BW gute, einschlägige Methoden die Zustandserfassung von Bauwerken und Straßenoberflächen etc. verwendet. Es fehlen aber Aussagen über die methodischen Ansätze zur Kostenermittlung. Z. B. kommt es bei Erhaltungsmaßnahmen darauf an, in welchem Umfang an der Strecke Instandsetzungen vorzunehmen sind. Bei der Straße z.B. nur eine Erneuerung der obersten beiden Schichten oder des gesamten i. d. R. 70-80 cm dicke Straßenaufbau oder zzgl. der Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen oder zzgl. der Entwässerungseinrichtungen inkl. Bauwerke zur</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Oberflächenwasserreinigung oder zzgl. der Brücken und Tunnelausstattung. Nach Kenntnis des MVI BW liegen beim BVMBBS bundesweite Bedarfsprognosen für Streckenerhaltungsmaßnahmen sowie für die in die Brückenerneuerung vor</p> <p>Weiterhin fehlt die Beschreibung, wie der Bund denjenigen Kostenanteil bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ermitteln möchte, der im Zuge der regelmäßig alle paar Jahre ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen durch den Neu/Ausbau für ein Erhaltungsintervall übernommen wird und wie das BMVBS diesen Anteil bei der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigen möchte.</p>
9	5	5.4.2 Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik	<ul style="list-style-type: none"> • S. 51: Bei den Fühlbarkeitsschwellen verweist das BMVBS auf Prüfaufträge, die noch abzuarbeiten sind, sodass keine Stellungnahme abgegeben werden kann. • S. 53, 2. Absatz (Abschätzung der Projektinvestitionskosten): Im Sinne der Erstellung eines realistischen BVWP 2015 wird begrüßt, dass auch die Projektkosten genauer unter die Lupe genommen werden. Inwieweit die Projektinvestitionskosten in diesem groben Stadium der Bedarfsplanung, d.h. vor der eigentlichen Variantenwahl, die erst in der weiteren Planung erfolgt, realistisch sind, muss hinterfragt werden. Viele umweltfachlich begründete Änderungen im Trassenverlauf, die auch zu Änderungen in den Kosten führen, lassen sich erst im Rahmen der Erhebungen für die Umweltverträglichkeitsstudie während der Vorplanung erkennen. • S 53/54, Nutzenkomponenten „umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ und „Raumwirksamkeit“: Es wird dargelegt, dass es zu einer Bewertung vor der eigentlichen Nutzen-Kosten-Analyse kommen soll. Hierbei soll ermittelt werden können, ob einzelne Neu/Ausbaumaßnahmen eine oder mehrere Erreichbarkeitsdefizite vermindern können oder nicht. Eine Relation dieser Bewertung zu den beiden anderen Bewertungsverfahren „Nutzen-Kosten-Analyse“ und „umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung“ wird vermisst. Die Kenntnis diese

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>Relation trägt zur Objektivierung der Bewertungsergebnisse bei, da ansonsten einer z. B. willkürlich erscheinenden, nachträglichen Veränderung der Ergebnisse freien Lauf gegeben wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • im Bewertungsverfahren muss eine Lösung gefunden werden, um Projekte, deren Planungsstand bereits weit fortgeschritten wird, nicht gegenüber anderen Projekten zu benachteiligen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass alle in den neuen BVWP aufzunehmenden Projekte neu bewertet werden sollen. Bei weit beplanten solchen Projekten liegen auf der Kostenseite Ergebnisse von Entwurfs- und Ausführungsplanung, zum Teil auch von Vergaben vor. Dies bedeutet, dass die bisher üblichen Kostensteigerungen zwischen Bedarfsplanung über die Vorplanung, den Vorentwurf und den Planfeststellungsentwurf zum Ausführungsentwurf in hohem Umfang bereits bekannt bzw. eingetreten sind und das Bewertungsergebnis solcher Projekte verschlechtern könnte. Zur Erhöhung der Akzeptanz des BVWP in der Öffentlichkeit im Hinblick auf eine realistisches, finanzierbares Investitionsvolumen, sollte der Planungsstand bei der Ermittlung des Finanzbedarfs in seiner Gesamtheit beachtet werden • Unklar ist, wie laufende Kosten (Betrieb, Unterhaltung, Erhaltung) in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden. Es ist bekannt, dass sie bei Tunnelbauwerken über ihre Lebensdauer gesehen enorm sein können.
10	5	5.4.5 Sensitivitätsanalysen	<p>Es wird begrüßt, dass Sensitivitätsanalysen auf einer höheren Ebene der Grundkonzeption vorgesehen sind als noch im BVWP 2003 (Heft „BVWP 2003, Grundzüge für die Zukunft der Mobilität in Deutschland“ des BMVBS mit Beschluss des Bundestages vom 2.07.2003). Schlussfolgerungen aus den Bewertungsrechnungen dürften standhafter werden.</p> <p>So wurden im BVWP 2003 Sensitivitätsanalysen zwar verschiedene Verkehrsprognosen durchgeführt. Die Bewertung der Projekte erfolgte aber nur auf Basis der ausgewählten, also einer Prognose.</p> <p>Nunmehr (s. Tab. 4, S. 59) soll die Sensitivität der Zielgröße, d.h. der projektbezogenen Wirkungen, in Abhängigkeit verschiedener Verkehrsprognosen, Demographieprognosen als auch Bewertungs-</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>/Berechnungsmethoden untersucht werden.</p> <p>Die Auswirkungen untersch. Verkehrsprognosen ist leider nur bei Projekten nahe der Wirtschaftlichkeitsgrenze (NKV bei 1,0) vorgesehen (Tab. 4). Es wird vorgeschlagen, eine systematische Betrachtung bei allen Projekten durchzuführen. Denn die Auswirkungen auf das NKV können erheblich sein, wenn z. B. eine geringere Verkehrsprognosemenge nur noch einen 1-röhrigen Tunnel anstatt 2 Röhren, oder einen 3-streifigen anstatt einen 4-streifigen Querschnitt erfordert.</p> <p>Was grundsätzlich fehlt, ist die Berücksichtigung der Tatsache bisheriger realer (also ohne Baupreissteigerung/Inflation)Kostensteigerungen während der Planung (z. B. neue Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunneln (RABt) oder Wünsche von Kommunen für einen Lärmschutztunnel) wie und während des Baus (Geologie). Hierzu sollte eine Sensitivitätsanalyse in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit erfolgen.</p>
11	6	6.1 Grundzüge der Priorisierung	<p>Zunächst (Schritt 1) sollen die „zur Erhaltung“ notwendigen Finanzmittel auf Basis von „Erhaltungsprognosen“ festgelegt werden, um „dem Substanzerhalt der Verkehrsnetze Vorrang zu geben“. Diese Zielsetzung wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings wird nicht deutlich, was unter „Erhaltung“ alles zu subsumieren ist. Das mehrfach genannte Ziel „Substanzerhaltung“ lässt darauf schließen, dass lediglich die Bausubstanz der Verkehrswege, insbesondere von Straßen, damit angesprochen wird. Aus Sicht des MVI sollte in den Prognosen zur Finanzierung der Erhaltungsmaßnahmen auch die Lärmsanierung berücksichtigt werden.</p> <p>Als 2. Schritt der Priorisierungsstrategie des Bundesverkehrswegeplanentwurfes ist die Aufteilung der verbleibenden Finanzmittel auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser für Aus- und Neubauvorhaben vorgesehen. Es ist zu begrüßen, dass anscheinend bereits in einem relativ frühen</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			Stadium die Frage der richtigen Verkehrsträgerwahl gestellt werden soll.
12	6	6.2.3.2 Grundsätzliche Priorisierungskriterien	<ul style="list-style-type: none"> • 2. 69, 3. Absatz: In die Dringlichkeitsstufe VB kommen u. a. solche Projekte, die kein hohes NK-V aufweisen, jedoch eine hohe raumordnerische Bedeutung haben. Vor dem Hintergrund, dass das Kriterium Raumordnung bereits in die Ermittlung des NK-V eingeht, stellt sich die Frage, welche raumordnerische Effekte beispielsweise zu dieser Höhergruppierung führen können. Hier wird die Gefahr gesehen, dass raumordnerische Effekte doppelt bewertet werden (einmal in der NK-A und einmal zur Einordnung in die Dringlichkeitsstufe). • s. 70, 2. Absatz: Gleiches wie oben gilt für die Dringlichkeitskategorien für Bundesstraßen. Auch hier wären Beispiele hilfreich, bei welchen städtebaulichen und/oder raumordnerischen Effekten eine Höhergruppierung in den VB möglich ist, und ob hierdurch eine Doppelbewertung dieser Effekte erfolgt. • Ob und inwiefern be- und entlastende Umweltaspekte, z. B. die Abwägung von Neu- und Ausbaumaßnahmen gegen Sanierungsmaßnahmen in Bezug auf die Lärm- und Luftsituation dabei berücksichtigt werden sollen, ist nicht erkennbar. Neben der Beseitigung verkehrlicher Engpässe sollten auch die Beseitigung andersartiger Problemfelder, wie sie Bereiche hoher Lärmbelastungen und Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen durch Luftschadstoffe darstellen, betrachtet werden. • Intermodale Maßnahmen sollten stärker in den Fokus genommen werden. Mögliche Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene/Binnenschiff sollten gleichwertig wie die Engpassbeseitigung gewichtet werden. Vermisst wird der Ansatz, Verknüpfungspunkte zwischen Verkehrsträgern (z. B. Güterverkehrszentren) gesondert zu betrachten. • Zentrales Element der Bewertung eines Projektes scheint grundsätzlich die Nutzen-Kosten-Analyse (NK-A) auf monetärer Basis zu sein. Zu dieser Thematik gehört zum Beispiel auch, dass eine hohe Trennwirkung von Maßnahmen sich wegen des erhöhten Wiedervernetzungsbedarfs

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
			<p>entsprechend in der NK-A auswirkt. Umgekehrt sollte die Gefahr unterbunden werden, dass Maßnahmen, die sich aus den Regeln des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ ergeben, nicht wegen der erhöhten Wiedervernetzungskosten per se schlechter bewertet werden. Generell sollte das Kriterium Wiedervernetzung einen ähnlich hohen Stellenwert erhalten wie etwa die Kriterien städtebauliche und raumordnerische Bedeutung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinsichtlich der Priorisierung der Wasserstraßen wird darauf hingewiesen, dass BW die Einstufung der Bundeswasserstraße Neckar in die Kategorie A bis Plochingen und nicht, wie vom Bund vorgesehen nur bis Heilbronn fordert. Auf die bestehende Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund wird verwiesen.
13	6	6.4 Fazit und Ausblick: Finanzmittelausstattung und Abfinanzierung	<p>S. 74, 1. Absatz, letzter Satz: Hier wird erläutert, dass 70 % der Investitionsmittel für Autobahnen und 30 % für Bundesstraßen eingesetzt werden sollen. In den vorangegangenen Abschnitten werden jedoch bei den Autobahnen immer die autobahnähnlichen Bundesstraßen hinzugerechnet. Gilt dies auch für die Mittelzuweisung, d. h. 70 % für Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen? Falls ja, sollte der letzte Satz im 1. Absatz auf S. 74 dahingehend verifiziert werden.</p>
14	6	6.4 Fazit und Ausblick: Finanzmittelausstattung und Abfinanzierung	<p>S. 75, 2. und 3. Absatz, Länderquote: Nach der Grundkonzeption soll sich die Mittelverteilung auf die Länder aus dem im BVWP 2015 festgestellten vordringlichen Bedarf ergeben. Bei diesem Vorgehen kann nur dann eine gerechte, dem Bedarf angepasste Mittelverteilung erreicht werden, wenn das für die Einstufung in den vordringlichen Bedarf erforderliche NK-V so hoch festgelegt wird, dass nur so wenige Projekte in den VB eingestuft werden, wie im Zeitraum des BVWP finanzierbar sind. Dies ist jedoch in der Phase der Projektanmeldung noch nicht absehbar. Da auch die Möglichkeit besteht, dass das für die Einstufung in den VB erforderliche NK-V niedrig gewählt wird, müssen die Länder möglichst viele Projekte melden um eine möglichst hohe Quote zu erreichen.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, eine feste Mittelzuweisung anhand anderer Leitgrößen zu schaffen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	Abschnitt	Hinweis, Änderungs-/Ergänzungsvorschlag
15	7	Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur	S. 77/78 ÖPP: In der Grundkonzeption wird ÖPP als Mittel zum wirtschaftlichen Einsatz der vorhandenen Haushaltsmittel dargestellt. Dies ist im Einzelfall durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu belegen. Das ÖPP-Modell darf am Ende nicht teurer sein als die Verwirklichung mit konventioneller Finanzierung durch die Straßenbauverwaltungen.
16	10	Fazit und Ausblick	Kernpunkt 3, Hauptachsen stehen im Vordergrund: Im Grundkonzept des Bundes werden jedoch konzeptionelle Grundüberlegungen, welche Achsen aus Sicht des Bundes wichtig sind, vermisst.
17	10	Fazit und Ausblick	Kernpunkt 7, alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen: Der Bund möchte bei der Fortschreibung des BVWP auch alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in die Prüfung einbeziehen. Herr Minister Winfried Hermann hat sich in einem Brief an Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hierfür eingesetzt (Schreiben vom 19.12.2012, Az.: 2-3941.11/298). Was bei der Grundkonzeption des Bundes jedoch unklar bleibt, ist zum einen, wer diese Untersuchungen für den Bund durchführen wird, zum anderen wird nur von temporären Seitenstreifenfreigaben gesprochen. Aus Landessicht müssen jedoch alle Typen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen als alternative Lösungen untersucht werden. Oftmals sind Kombinationen von temporären Seitenstreifenfreigaben, Streckenbeeinflussungsanlagen und Zuflussregelungsanlagen wirkungsstärkere Lösungen als „nur“ eine temporäre Seitenstreifenfreigabe. Auch der dreistreifige Querschnitt anstelle eines zweibahnigen Ausbaus muss aus Sicht des MVI thematisiert werden.