

---

# Der neue Bundesverkehrswegplan 2030 – Verfahren, Schwerpunkte und zentrale Ergebnisse im Überblick

VON JANA MONSE UND HENDRIK HAßHEIDER

## 1. Einleitung

Mobilität in einem leistungsfähigen Verkehrssystem ist eine Grundvoraussetzung für eine dynamische Volkswirtschaft. Als Exportnation sowie als Transit- und Hochtechnologieland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen. Dafür ist es notwendig, für Erhalt und Ausbau einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur langfristig ausreichende Investitionsmittel bereitzustellen.

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland wird bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 12,2 % zunehmen. Dies entspricht gemäß Verkehrsprognose 2030 einem jährlichen Wachstum von 0,6 %. Die Transportleistung im Güterverkehr soll im selben Zeitraum mit 38 % noch deutlich stärker ansteigen. An vielen Stellen der Netze besteht daher ein Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben. Aktuelle Prognosen zum Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur zeigen zudem, dass zukünftig deutlich mehr als in der Vergangenheit investiert werden muss, um das bestehende Verkehrsnetz auf hohem Niveau zu erhalten.

Der letzte Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP – stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Seit der Aufstellung des letzten Bundesverkehrswegeplans haben sich die politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen weiterentwickelt. Aus diesem Grund wurde ein neuer Bundesverkehrswegeplan erarbeitet, der im August 2016 durch das Bundeskabinett beschlossen wurde. Der nun vorliegende BVWP 2030 (BMVI 2016a) stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf die sich demnach der BVWP fokussiert. Diese umfassen

---

*Anschrift der Verfasser:*

Dipl. Ing. Jana Monse  
Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
e-mail: Jana.Monse@bmvi.bund.de

Dr.rer. pol. Hendrik Haßheider  
Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
e-mail: Hendrik.Hassheider@bmvi.bund.de

die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet – , die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.

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

## 2. Rolle des BVWP in der Infrastrukturplanung

Der Bundesverkehrswegeplan wird vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung auf Basis von ihm übermittelten Projektvorschlägen erarbeitet und von der Bundesregierung im Kabinett beschlossen. Er steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab. Allerdings ist der vom Bundeskabinett verabschiedete BVWP weder Finanzierungsplan, noch hat er Gesetzescharakter.

Auf Grundlage des BVWP werden die Entwürfe der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger aufgestellt und ebenfalls im Bundeskabinett beschlossen. Als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze werden die Bedarfsplanentwürfe anschließend in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Der BVWP und die Bedarfspläne sind aufgrund von möglichen Änderungen im Rahmen der Parlamentsbefassung in der Regel nicht vollständig deckungsgleich. Die Bedarfspläne sind es, die abschließend festlegen, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Der Bundesverkehrswegeplan hat solange Bestand, bis er durch einen neuen BVWP ersetzt wird. Als Planungshorizont wird für den BVWP 2030 das Jahr 2030 angesetzt. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen Bedarfsplanüberprüfungen durchgeführt. Damit soll festgestellt werden, ob die Bedarfspläne der einzelnen Verkehrsträger an die aktuelle Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Eventuelle neue Erkenntnisse aus den Projektplanungen werden ebenso berücksichtigt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die Planungen des BVWP projektspezifisch von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden unabhängig von der BVWP-Bewertung je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestim-

mungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen und die Projekte bis zum Baurecht geführt. Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von Dringlichkeit, Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab.

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

Die Zusammenhänge der einzelnen Elemente der Bundesverkehrswegeplanung von der Projektidee bis zum realisierten Infrastrukturvorhaben stellt Bild 1 grafisch dar.

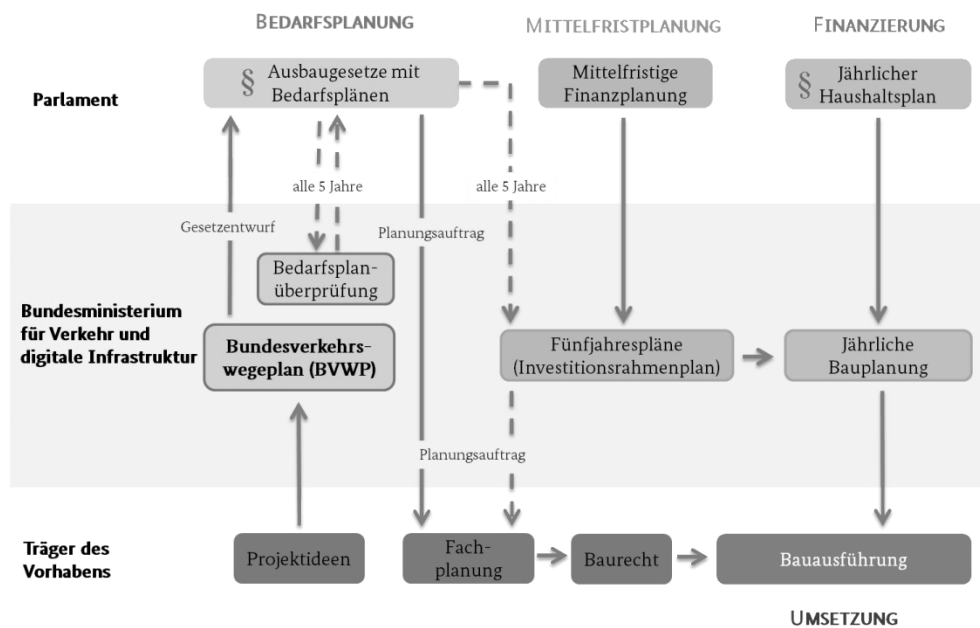


Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick. Quelle: BMVI (2016a), S. 8

### 3. Verfahren der BVWP-Aufstellung

Der Entwurf einer Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans wurde zwischen 2011 und Anfang 2013 durch das BMVI erarbeitet. Im Rahmen einer deutlich ausgeweiteten Öffentlichkeitsbeteiligung hatten anschließend Verbände und Bürger die Möglichkeit, Anregungen und Kritik an ihr zu äußern. Viele der eingegangenen Hinweise hat das BMVI

vor der Veröffentlichung der Grundkonzeption des BVWP (BMVI 2014) in diese übernommen.

Für eine zielführende Verkehrsinfrastrukturplanung im Rahmen des BVWP 2030 war die möglichst verlässliche Vorhersage des zukünftigen Verkehrsaufkommens eine unabdingbare Voraussetzung. Da Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich einen langen Planungsvorlauf haben und ihre Realisierung in der Regel erneut viele Jahre in Anspruch nimmt, hat das BMVI für den Personen- und Güterverkehr eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 (BVU, ITP 2014) erstellen lassen. Während diese Prognose den zukünftigen verkehrspolitischen Gestaltungsrahmen insgesamt beschreibt, sucht der BVWP innerhalb dieser Rahmenbedingungen nach Lösungen für die infrastrukturellen Herausforderungen.

Der BVWP 2030 folgt dem zentralen Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“. Die notwendigen Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen in das bestehende Verkehrsnetz wurden prognostiziert und im voraussichtlich verfügbaren Gesamtbudget für die Verkehrsinfrastruktur explizit berücksichtigt. Für Aus- und Neubauprojekte wurden zwischen Ende 2012 und Anfang 2014 von zahlreichen Akteuren insgesamt über 2.000 Projektvorschläge eingebracht, von denen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen entfielen. Das BMVI hat den Projektanmeldern Engpassanalysen und Sonderuntersuchungen zur Verfügung gestellt, damit angemeldete Vorhaben gegenüber dem BVWP 2003 deutlich höheren Mindeststandards erfüllen konnten. Auch verstärkte Vor- und Plausibilitätsprüfungen sowie Projektoptimierungen wurden durchgeführt. Die Projekte befanden sich dabei verkehrsträgerübergreifend in sehr unterschiedlichen Planungsstadien. Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen nach einer Vorprüfung prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand.

Um die knappen verfügbaren Finanzmittel effizient verteilen zu können, waren vergleichbare Maßstäbe bei der Beurteilung der Projektideen notwendig. Dafür ist das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Die Projekte wurden in einem streng geregelten Verfahren in vier Bewertungsmodulen verglichen und schließlich selektiert.

Die Wirkungsanalyse eines einzelnen Projekts beruht auf dem Vergleich des sogenannten „Mit-Falls“ (auch Planfall genannt) und des „Ohne-Falls“ (auch Bezugsfall genannt). Das Ohne-Fall-Netz basiert auf dem heutigen Verkehrsnetz und umfasst weiterhin alle Projekte, die nicht noch einmal bewertet werden müssen. Das Mit-Fall-Netz entspricht dem Ohne-Fall-Netz, enthält aber zusätzlich das zu bewertende Verkehrsinfrastrukturprojekt. Mit- und Ohne-Fall unterscheiden sich damit nur durch das zu bewertende Projekt und die dadurch verursachten, veränderten Verkehrsströme. Im Vergleich zwischen Mit- und Ohne-Fall (Planfallberechnung) kann eine Projektidee hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile analysiert werden. Diese Vergleichsrechnung wird separat für jedes zu bewertende Projekt durchgeführt.

Das zentrale Modul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Projekte sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe aller Nutzen größer als die Investitionskosten ist. Es gibt jedoch auch Auswirkungen der Projekte, die nur schwer oder gar nicht in Geld ausgedrückt werden können, wie z. B. die Zerschneidung von Naturräumen. Diese Wirkungen wurden daher separat in den Modulen der umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht. Details zu den Bewertungsverfahren in allen vier Modulen können dem Methodenhandbuch zum BVWP 2030 (PTV et al. 2016) entnommen werden. Auf wesentliche methodische Neuerungen gegenüber vorhergehenden Bundesverkehrswegeplänen wird im folgenden Kapitel eingegangen.

Erwiesen sich Aus- und Neubaumaßnahmen als bauwürdig, wurden sie als Einzelprojekte oder – wo sinnvoll – als Projektbündel in den BVWP eingestellt. Dabei wurden sie gemäß dem vom BMVI entwickelten Nationalen Prioritätenkonzept in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet.

Im Ergebnis des Gesamtprozesses, der in Bild 2 zusammengefasst ist, steht der Gesamtplangentwurf, der den Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf als Gesamtsumme je Verkehrsträger sowie einzeln alle realisierungswürdigen Aus- und Neubauvorhaben auflistet. Die Umweltwirkungen bei Realisierung der Projekte des BVWP wurden in einem gesonderten Umweltbericht (BMVI 2016b) nach den Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) dargestellt, der zeitgleich mit dem BVWP-Entwurf veröffentlicht wurde.

Nach der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird der BVWP im Kabinett beschlossen und die Ausbaugesetze mit den angehängten Bedarfsplänen in den Deutschen Bundestag eingebracht. Alle fünf Jahre werden diese dann im Rahmen von Bedarfsplanüberprüfungen auf Aktualität hin überprüft.

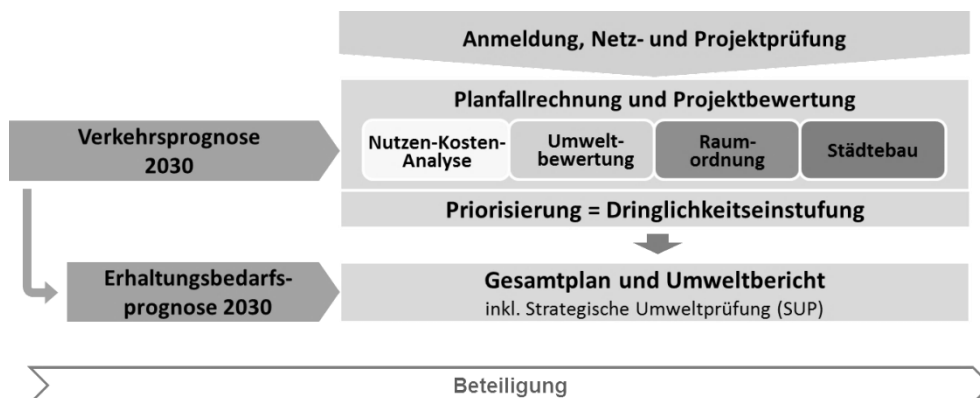


Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030. Quelle: BMVI (2016a), S. 8.

#### 4. Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 wurde das Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt und internationalen Standards angepasst. Die folgenden Ausführungen bieten einen Überblick zu den wichtigsten Aspekten dieser Weiterentwicklung im Bereich der Nutzen-Kosten-Analyse. Methodische Weiterentwicklungen zwischen BVWP 2030 und BVWP 2003 bzgl. der weiteren Bewertungsmodule (umwelt- und naturschutzfachliche, raumordnerische und städtebauliche Beurteilung) können den zugehörigen Forschungsberichten entnommen werden (Günnewig et. al. (2010); Buthe, B.; Pütz, T., Staats, J. (2014); VSU (2012)).

##### Verkehrsmodellierung und Prognose der Nachfragewirkungen

Im Bereich der Verkehrsmodellierung ist beim Verkehrsträger Schiene eine Verfeinerung der Verkehrszelleneinteilung vorgenommen worden. Die bisherige Verkehrszellenstruktur des Inlands auf Basis von ca. 450 Kreisen und kreisfreien Städten wurde in eine feingliedrigere Einteilung, die aus etwa 1.500 Verkehrszellen in Deutschland besteht, überführt. Hiermit wird insbesondere eine verbesserte Abbildung intermodaler Verkehre unterstützt. Das Verkehrsmittelwahlmodell des Güterverkehrs ist hinsichtlich der berücksichtigten Einflussgrößen erweitert worden. Verkehrsmodellierung und Bewertungsverfahren werden nun besser aufeinander abgestimmt, in dem konsistente Wertansätze für die Ermittlung der als Einflussgröße für die Nachfrageprognosen benötigten generalisierten Kosten und die Bewertung der Änderungen von Reisezeit und Nutzerkosten verwendet werden. In den generalisierten Kosten werden die für die verschiedenen Verkehrsmittel maßgebenden Einflussgrößen zusammengefasst (beim SPV beispielsweise Nutzerkosten, Tür-zu-Tür Reisezeiten, Umsteigehäufigkeiten, Bedienungshäufigkeiten). Da diese Größen in unterschiedlichen Dimensionen gemessen werden, werden die nicht originär in Geldwert ausgedrückten Größen mit Hilfe entsprechender Wertansätze monetarisiert.

Der BVWP 2030 stellt beim Verkehrsträger Straße für Projekte, deren Streckenelemente den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 nach RIN<sup>2</sup> zuzuordnen sind, von einer teilstreckenbezogenen Bewertung auf eine relationsbezogene Vorgehensweise um. Dadurch können Verlagerungswirkungen zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern besser nachvollzogen werden. Diese Umstellung wird auch für die Berechnung der Bewertungskomponenten „Zuverlässigkeit“ und „Implizite Nutzen“ benötigt. Die im BVWP 2003 berücksichtigten Verlagerungswirkungen werden erweitert, soweit sie im Einzelfall relevant sind (z. B. Verlagerungswirkungen zwischen Binnenschiff und Schienengüterverkehr). Der verlagerte Verkehr wird zusammen mit dem ebenfalls im BVWP 2030 berücksichtigten induzierten Verkehr in die Umlegungsrechnungen des Planfalls beim Verkehrsträger Straße einbezogen. Damit werden diese Nachfragewirkungen sowie die hieraus resultierenden Einflüsse auf den Nutzen der Projekte besser abgebildet.

---

<sup>2</sup> FGSV (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln.

### Methodische Weiterentwicklungen der Nutzenkomponenten

Hinsichtlich der in der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigten Nutzenkomponenten hat es eine Reihe von Änderungen gegeben. Zum einen sind die die folgenden Nutzenkomponenten nicht länger Bestandteil des Bewertungsverfahrens. Überprüfungen haben ergeben, dass eine weitere Berücksichtigung dieser Nutzenkomponenten nicht erforderlich bzw. sinnvoll ist.

- Beschäftigungseffekte aus dem Bau von Verkehrswegen: Die Verkehrsprognose 2030 geht bereits von Vollbeschäftigung aus, so dass keine zusätzlichen Beschäftigungseffekte durch den Bau der Verkehrswege erzielt werden können. Darüber hinaus ist die Anzahl der Beschäftigten in der Baubranche seit langem fast konstant. D.h., regionale Beschäftigungszuwächse gehen mit dem Abbau von Beschäftigung in anderen Regionen einher.
- Beschäftigungseffekte aus dem Betrieb von Verkehrswegen: Die Verkehrsprognose 2030 geht bereits von Vollbeschäftigung aus, so dass keine zusätzlichen Beschäftigungseffekte durch den Betrieb der Verkehrswege erzielt werden können.
- Beschäftigungseffekte aus verbesserter Anbindung der Seehäfen: Die Verkehrsprognose 2030 geht bereits von Vollbeschäftigung aus, so dass keine zusätzlichen Beschäftigungseffekte durch eine verbesserte Anbindung der Seehäfen erzielt werden kann. Verbesserungen der Anbindungen führen allenfalls zu Verlagerungen zwischen den Seehäfen und damit einhergehenden Einsparungen bei Transportkosten und -zeiten.
- Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen: Die Berücksichtigung dieser Nutzenkomponente steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Bewertungsmethodik des BVWP, wonach eine wissenschaftliche Begründung für ihre monetäre Quantifizierung vorliegen soll und ihre Monetarisierung nicht auf Setzungen basieren soll. Die gesamtwirtschaftlichen Effekte international wirksamer Projekte werden durch eine wesentliche Ausweitung von Modellnetzen und Nachfragematrizen auf das angrenzende europäische Ausland konsistent im Gesamtverfahren erfasst. Eine Berücksichtigung in einer separaten Nutzenkomponente kann daher entfallen

Zum anderen wurden die nachfolgend dargestellten Nutzenkomponenten in das Verfahren aufgenommen, die bislang nicht Bestandteil des BVWP waren.

- Veränderung der Impliziten Nutzen: Neben den explizit messbaren Einflussgrößen wird die Verkehrsmittelwahl noch von weiteren nicht oder nicht mit vertretbarem Aufwand messbaren Größen beeinflusst. Diese werden als „Implizite Nutzen“ bezeichnet und bestehen beispielsweise beim SPV aus der Möglichkeit zu weiteren Aktivitäten während der Fahrt oder auch dem entspannteren Reisen. Die Differenz

der Impliziten Nutzen zwischen den zur Wahl stehenden Verkehrsmitteln wird in der Bewertungsmethodik des BVWP 2030 erstmals berücksichtigt.

- Veränderung der Zuverlässigkeit: Unter Zuverlässigkeit bzw. Unzuverlässigkeit wird in erster Näherung die Abweichung von einem erwarteten Mittelwert der Reise- oder Transportzeit bzw. einem Abweichen von der erwarteten Ankunftszeit verstanden. „Unzuverlässige Routen“ bzw. nicht gut einschätzbare Reisezeiten auf Routen werden von den Verkehrsteilnehmern oftmals dadurch kompensiert, dass ein früherer Abfahrtszeitpunkt gewählt wird, um mögliche Verzögerungen aufzufangen. Infrastrukturelle Verbesserungen können die Zuverlässigkeit erhöhen, auch wenn Risiken durch Schlechtwetter, Unfälle etc. bleiben. Projektbedingte Veränderungen der Zuverlässigkeit können die generalisierten Kosten der Verkehrsteilnehmer reduzieren und somit Nutzen erzeugen. Sie werden daher erstmals im BVWP 2030 als Nutzenkomponente berücksichtigt.
- Veränderung der Lebenszyklusemissionen der Verkehrsinfrastruktur: Bislang berücksichtigte die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung nur aus dem Betrieb von Fahrzeugen resultierende Abgasemissionen. Im BVWP 2030 werden darüber hinaus auch Treibhausgasemissionen berücksichtigt, die aus Erstinvestition, Reinvestition, der Instandhaltung und dem Betrieb der Infrastrukturen resultieren.
- Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr: Bisher wurden im Rahmen der Projektbewertung der Bundesverkehrswegeplanung Änderungen der Fahr- und Transportzeiten im Güterverkehr nur mit Bezug zu den daraus resultierenden Änderungen der Betriebskosten der Fahrzeuge berücksichtigt. Änderungen der Transportzeiten der transportierten Güter haben Einfluss auf deren Kapitalbindung und die Prozesse der Lagerhaltung bei Versendern und Empfängern und sind daher bewertungsrelevant. Der BVWP 2030 schließt diese Lücke im Bewertungsverfahren durch die neue Nutzenkomponente.
- Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern: Sofern relevant werden im BVWP 2030 aus projektbedingten Verlagerungen resultierende Nutzen sowohl beim aufnehmenden als auch beim abgebenden Verkehrsträger ermittelt. Zusätzlich werden für Schienenprojekte fakultativ Sondereffekte bei erheblichen Verlagerungen von der Straße auf die Schiene und daraus resultierende verbesserte Verkehrsflüsse beim Verkehrsträger Straße berücksichtigt. Generell gehen neu entfallende Wartezeiten im Zuge der Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge beim Verkehrsträger Straße in die Nutzenberechnung für das Schienenprojekt ein.

Neu in das Bewertungsverfahren aufgenommen sind zudem distanzabhängige Zeitwertfunktionen jeweils differenziert nach den nicht geschäftlichen Fahrtzwecken und dem Fahrtzweck Geschäft zur Bewertung von Veränderungen der Reisezeiten im Personenverkehr anstelle einheitlicher Zeitwerte. Diese Änderung setzt auf aktuellen Befragungen auf.



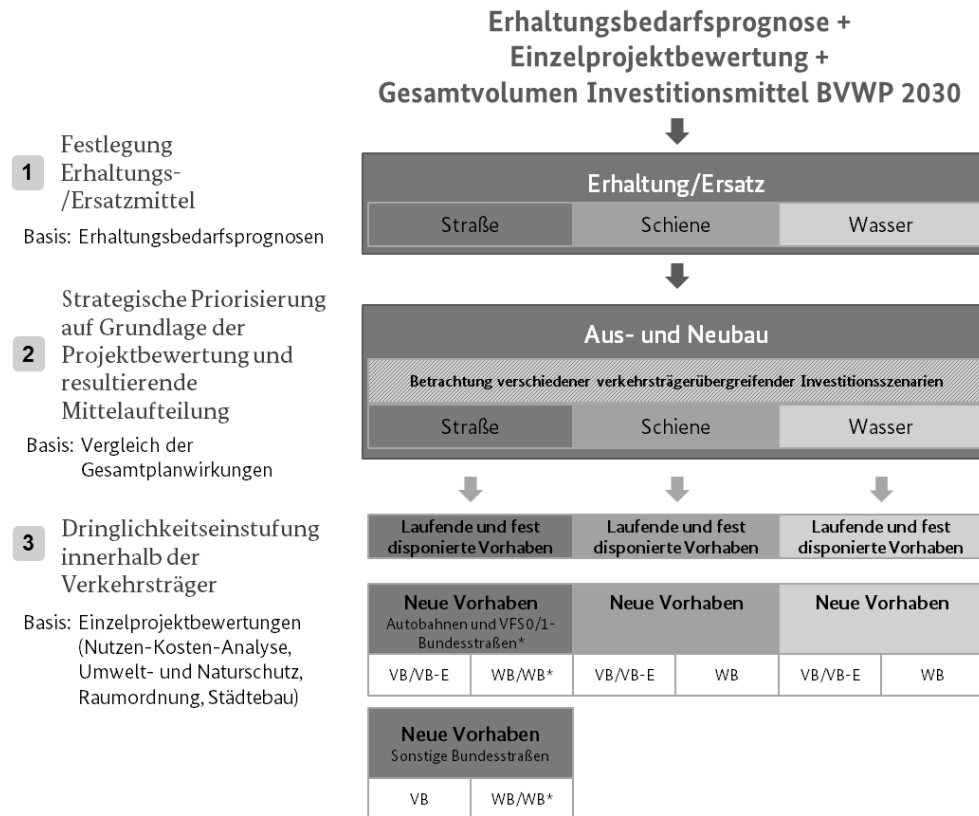
Die Wertansätze zur Bewertung des Unfallgeschehens mit Personenschäden im BVWP 2030 sind um eine Risk-Value-Komponente ergänzt worden. Diese Komponente berücksichtigt die Zahlungsbereitschaft von Verkehrsteilnehmern, ihr eigenes oder das Risiko nahestehender Personen bei einem Verkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden, zu reduzieren. Der Einbezug dieser Komponente entspricht internationalen Standards.

## 5. Nationales Prioritätenkonzept für bedarfsgerechte Bundesverkehrswege

Die im BVWP untersuchten Projekte konkurrieren nicht nur untereinander, sondern auch mit Vorhaben aus anderen öffentlichen Sektoren um knappe Finanzmittel. Zahlreiche wirtschaftlich sinnvolle Vorhaben können daher voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030, dem Planungshorizont des BVWP 2030 realisiert bzw. zumindest begonnen werden. Es gilt daher, die bewerteten Vorhaben auf Basis fachlich fundierter, klarer und nachvollziehbarer Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien einzuordnen.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in großräumig bedeutsame Projekte fließt. Künftig werden verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für großräumig bedeutsame Projekte bereitstehen. Während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße nahezu alle Projekte als großräumig bedeutsam gelten, waren beim Verkehrsträger Straße die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher zu untersuchen. Die Zuordnung von Bundesfernstraßen zu den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 basiert auf der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und wurde mit den Ländern abgestimmt.

Ziel der Priorisierungsstrategie ist es, die verfügbaren Finanzmittel möglichst wirtschaftlich und bedarfsgerecht einzusetzen. Drei Schritte wurden hierzu durchgeführt, anhand derer die voraussichtlich verfügbaren Investitionsmittel im Geltungszeitraum des BVWP 2030 effizient auf die einzelnen Verkehrsinfrastrukturbereiche verteilt wurden. Diese sind in Bild 3 zusammengefasst.



\* VFS0/1: Verbindungsfunktionsstufe 0 und 1

Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030. Quelle: BMVI (2016a), S. 11.

Zunächst wurden die bis 2030 notwendigen Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen in die bestehenden Netze der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ermittelt und als unverzichtbare Ausgaben in das verfügbare Gesamtbudget eingestellt. Hierzu wurden Erhaltungsbedarfsprognosen erstellt bzw. für die Schiene auf Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) fortgeschrieben. Eine maßnahmenscharfe Betrachtung der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen im BVWP erfolgte nicht. Das wichtige Ziel, der Erhaltung bzw. dem Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben, wurde umgesetzt.

Im zweiten Schritt war es notwendig, die Mittelaufteilung für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger zu definieren. Dafür wurde untersucht, wie sich die Gesamtwirkungen des Plans, z. B. die Summe der CO<sub>2</sub>-Emissionen, in Abhängigkeit der Mittelaufteilung verändern. Auf Basis dieser Analyse wurde die strategische Mittelverteilung des

BVWP 2030 festgelegt und jedem Verkehrsträger ein verfügbares Finanzvolumen für den Aus- und Neubau zugewiesen.

Im dritten Schritt erfolgte die Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern. Zunächst wurden hierbei die einzelnen Projekte in Laufende bzw. fest disponierte und Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle Laufenden und fest disponierten Vorhaben werden so schnell wie möglich fertiggestellt.

Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*). Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Für Vorhaben des WB werden hingegen voraussichtlich erst nach 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen. Die Kriterien zur Einstufung in die Dringlichkeitskategorien werden im Folgenden erläutert.

#### Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Innerhalb dieser vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können.

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Berücksichtigt werden zudem Synergien zwischen Erhaltungs- bzw. Ersatz- und Ausbauplanung. Ausbauprojekte, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs beitragen, sollen vorrangig umgesetzt werden. Dies erfolgt wie bei den Kriterien Raumordnung und Städtebau durch die Höherstufung dieser Projekte in den VB, wenn sie aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) eigentlich in den WB einzuordnen wären.

#### Weiterer Bedarf (WB/WB\*)

In die Dringlichkeitskategorie WB/WB\* werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Beim Ver-

kehrsträger Straße sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als WB\*-Projekte gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen der Länder können die Projektplanung für Maßnahmen des WB\* aufnehmen.

## 6. Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick

Die Analysen zum BVWP 2030 zeigen eindeutig, dass ein hoher Bedarf besteht: Da zahlreiche Infrastrukturen in den nächsten Jahren altersbedingt einen sanierungsbedürftigen Zustand erreichen, steigt der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf bei allen drei Verkehrsträgern. Im Zeitraum von 2016 bis 2030 werden allein für den Substanzerhalt der Netze von Straße, Schiene und Wasserstraße 141,6 Mrd. € benötigt. Dieses Finanzvolumen entspricht nahezu der Summe, die im vorhergehenden BVWP 2003 für Erhaltung bzw. Ersatz und Aus- und Neubau für einen gleichlangen Planungszeitraum (2001-2015) insgesamt vorgesehen wurde. Gleichzeitig wird es jedoch nicht ausreichen, nur das bestehende Netz zu erhalten. Die Ergebnisse der Netzanalysen und Projektbewertungen machen klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen besteht, um Engpässe aufzulösen und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren.

Mit den ersten Schritten des Investitionshochlaufs ist es gelungen, zusätzliche Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Es ist aber notwendig, die Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu stabilisieren. Für Erhalt, Ersatz und Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. € pro Jahr angestrebt. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden.

Der BVWP 2030 basiert auf einem realistischen Investitionsvolumen des Bundes für die Verkehrswege. Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt 269,6 Mrd. €. Dieses enthält verkehrsträgerübergreifend den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB einschließlich des VB-E für die Jahre 2016 bis 2030 (insgesamt 226,7 Mrd. €). Hinzu kommt eine sogenannte „Schleppe“ in Höhe von 42,8 Mrd. € (inkl. 8,1 Mrd. € Erhaltungs- bzw. Ersatzanteil) zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Zeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden. Mit Hilfe des Gesamtvolumens ist es möglich, dem deutlich steigenden Bedarf an Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen gerecht zu werden, ohne gleichzeitig auf wichtige Aus- und Neubauprojekte zu verzichten.

Im Einzelnen ist die Mittelaufteilung des Gesamtfinanzvolumens des BVWP 2030 auf Verkehrsträger und Verwendungsart in Tabelle 1 dargestellt. Diese enthält neben dem Volumen für „Erhaltung/Ersatz“ sowie „Aus- und Neubau“ auch die voraussichtlich notwendigen Finanzmittel für „Sonstige Investitionen“, z. B. für Lärmsanierungen, Parkflächen an Bundesfernstraßen, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder Betriebs- und Dienstgebäude in Höhe von 21,6 Mrd. € im Zeitraum von 2016 bis 2030.

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.

Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhal- tung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs- /Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schleppe“ (ab 2031)	
			Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E		
		Erhaltungs-/ Ersatzinvestitio- nen (inkl. Erhaltungs- /Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten)			Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs- /Ersatzanteil)	
Bundesfernstraßen	132,8	12,0	67,0	15,8	18,3	19,6
Schienenwege der Eisen- bahnen des Bundes	112,3	7,4	58,4	8,4	18,3	19,7
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
<b>Alle Verkehrsträger</b>	<b>269,6</b>	<b>21,6</b>	<b>141,6</b>	<b>25,1</b>	<b>38,5</b>	<b>42,8</b>

Tabelle 1: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart.  
Quelle: BMVI (2016a), S. 14.<sup>3</sup>

Im Zeitraum von 2016 bis 2030 sind verkehrsträgerübergreifend insgesamt 141,6 Mrd. € für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen vorgesehen. Diese umfassen sowohl die „reinen“ Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen (118,3 Mrd. €) als auch die Erhaltungs- bzw. Ersatzanteile bei kombinierten Ausbauprojekten (23,3 Mrd. €). Im gleichen Zeitraum beträgt das Finanzvolumen für Aus- und Neubauprojekte insgesamt 63,6 Mrd. €. Der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen am Volumen für Aus- und Neubau sowie Erhaltung/Ersatz liegt somit im Zeitraum 2016 bis 2030 bei 69 %. Die angekündigte Schwerpunktsetzung „Erhalt vor Aus- und Neubau“ des neuen Bundesverkehrswegeplans wird damit umgesetzt. Im BVWP 2003 lag der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei 56 %.

<sup>3</sup> Mögliche Abweichungen in den Summen sind auf Rundungen zurückzuführen.

Im Bereich des Aus- und Neubaus werden in „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ (25,1 Mrd. €) sowie „Neue Aus- und Neubauvorhaben VB/VB-E“ (38,5 Mrd. €) unterschieden. Während die Laufenden und fest disponierten Vorhaben ohne erneute Prüfung in den BVWP aufgenommen worden sind, wurden für alle neuen Vorhaben Bewertungen vorgenommen. Der Anteil der Laufenden und fest disponierten Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau (im Zeitraum 2016-2030) ist mit 40 % deutlich geringer als beim BVWP 2003 (72 % im Zeitraum 2001-2015).

Die Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes stehen beim BVWP 2030 im Vordergrund. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße werden 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte (Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1) und 25 % für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen damit einschließlich der Laufenden und fest disponierten Vorhaben 87 % der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 in Höhe von 269,6 Mrd. € entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 %, auf die Schiene 41,6 % und auf die Wasserstraße 9,1 % der Mittel. Bezogen auf das Finanzvolumen 2016 bis 2030 für Aus- und Neubauprojekte (einschließlich Laufender und fest disponierter Projekte) ist der Anteil der Straße mit 53,6 % höher (Ø 2,3 Mrd. € pro Jahr). Die Schiene hat einen Anteil von 42,1 % (Ø 1,8 Mrd. € pro Jahr) und die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. € pro Jahr). Notwendige Voraussetzung für die Umsetzung der Investitionen bei allen drei Verkehrsträgern wird es sein, dass mittel- und langfristig ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen.

## 7. Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erarbeitung des BVWP 2030

Ein hohes Maß an Transparenz und umfassende Möglichkeiten zur Mitwirkung haben sich zu zentralen Forderungen der Öffentlichkeit an Politik und Verwaltung entwickelt, insbesondere im Bereich der Planung und Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur. Das BMVI kommt diesen Ansprüchen umfassend nach und hat die Beteiligung von Fachöffentlichkeit und Bürgern bei der Erstellung des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen deutlich ausgeweitet.

Dies betrifft alle Phasen zur Erarbeitung des BVWP, die sich zeitlich überschneiden: In der Konzept- und Prognosephase wurden seit 2011 in einem transparenten Prozess unter Beteiligung von Fachleuten und Öffentlichkeit die Bewertungsmethodik sowie die Leitlinien des BVWP bestimmt. Zudem wurde eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erarbeitet. Ab 2012 erfolgte die Bewertungsphase mit der Prüfung und Bewertung der u. a. auch von Verbänden und Bürgern angemeldeten Projekte. Zum Entwurf des BVWP 2030 konsultierte das BMVI in der Beteiligungs-, Abstimmungs- und Beschlussphase unter an-

derem Länder, Bundesressorts, Verbände und Bürger. Bild 4 stellt die Elemente dieser Beteiligung grafisch dar.

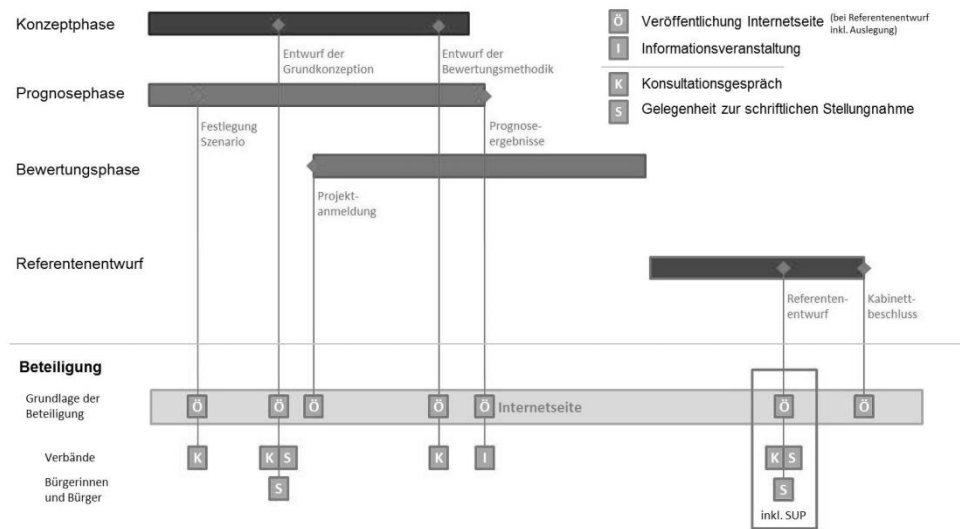


Abbildung 4: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Quelle: BMVI (2016a), S. 44.

Eine gute Beteiligung ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass sie frühzeitig, offen und kontinuierlich durchgeführt wird. Das BMVI hat die Öffentlichkeit daher bereits bei der Erarbeitung der Grundkonzeption des BVWP intensiv eingebunden. Doch auch zum Gesamtplanentwurf konnten unter anderem alle Bürger und Interessenvertreter schriftlich und elektronisch Stellung nehmen.

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

Mit dem BVWP stellt die Bundesregierung ihr zentrales Planungsinstrument für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes auf. Der BVWP hat jedoch keinen Gesetzescharakter. Der Aufstellungsprozess endet stattdessen mit dem Beschluss des BVWP

durch die Bundesregierung. Die weiteren Schritte bis zur Verabschiedung der Ausbaugesetze obliegen anschließend dem Deutschen Bundestag als Gesetzgeber und entziehen sich einem unmittelbaren Beteiligungsverfahren.

#### Prozessbegleitende Beteiligungsinstrumente

Mit dem Entwurf der Grundkonzeption für den neuen BVWP veröffentlichte das BMVI im Februar 2013 ein Konzeptpapier, in dem noch keine konkreten Einzelprojekte benannt und diskutiert wurden. Vielmehr wurden in einem ersten Schritt zunächst die Leitlinien und Investitionsschwerpunkte des neuen Bundesverkehrswegeplans formuliert. Nach der Veröffentlichung wurden im Februar 2013 insgesamt 91 Verbände zu einem Konsultationsgespräch eingeladen, von denen 46 an der Veranstaltung teilnahmen, um den Entwurf der Grundkonzeption mit dem BMVI zu erörtern. Darunter befanden sich viele Verbände aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Wirtschaft, ferner auch Gewerkschaften, Berufsfachverbände und Vereine. Alle Beteiligten konnten im Anschluss an das Konsultationsgespräch zudem schriftlich zur Grundkonzeption Stellung nehmen. Insgesamt machten 30 Verbände von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Auch die Bürger wurden durch eine Pressemitteilung und den Internetauftritt des BMVI Anfang 2013 dazu aufgefordert, sich zum Entwurf der Grundkonzeption zu äußern. Daraufhin gingen 150 Rückmeldungen von Einzelpersonen, Bürgerinitiativen und einzelnen Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträgern beim BMVI ein.

Aus den Stellungnahmen konnte das BMVI eine Vielzahl hilfreicher Hinweise für den weiteren BVWP-Entstehungsprozess ableiten. Zahlreiche Anmerkungen flossen direkt in die Grundkonzeption ein. Vorschläge, die nach sorgfältiger Prüfung keine Berücksichtigung finden konnten, wurden begründet zurückgewiesen. Hiervon waren insbesondere auch Stellungnahmen zu einzelnen Infrastrukturprojekten betroffen, da zum Zeitpunkt der Beteiligung noch keine Erkenntnisse zu einzelnen Maßnahmen vorlagen. Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens hat das BMVI in einem Bericht zusammengefasst und parallel zur Endfassung der Grundkonzeption im April 2014 veröffentlicht.<sup>4</sup>

Zu den einzelnen Bewertungsmodulen im Rahmen der Projektbeurteilungen des BVWP 2030 wurden im April 2014 zudem ein Verbändegespräch und im Juni 2014 eine wissenschaftliche Fachtagung in Berlin durchgeführt. Am Ende der Prognosephase zum BVWP wurden die Ergebnisse des fachlich-wissenschaftlichen Prognoseprozesses im Juni 2014 veröffentlicht.

#### Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030

Zum Entwurf des BVWP 2030 einschließlich des zugehörigen Umweltberichts führte das BMVI eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Für einen Zeitraum von insge-

<sup>4</sup> Bericht zum Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans, BMVI, Berlin 2014.



samt sechs Wochen (21.03.16 bis 02.05.16) wurden die Dokumente für jedermann zugänglich in 20 über das Bundesgebiet verteilten Städten ausgelegt. Zudem können die Unterlagen auf der Internetseite des BMVI eingesehen werden.

Darüber hinaus wurde im Internet ergänzend ein Projektinformationssystem – kurz PRINS – mit den detaillierten Bewertungsergebnissen auf Ebene der Einzelprojekte bereitgestellt. Das PRINS kann über die Internetseite des BMVI abgerufen werden.

Alle Interessierten konnten sich somit umfassend über den BVWP-Entwurf informieren und über einen Zeitraum von sechs Wochen schriftlich oder elektronisch über ein auf der Internetseite des BMVI bereitgestelltes Online-Formular zum Entwurf äußern. Ergänzend dazu konnten auch Behörden sowie betroffene Bürgerinnen und Bürger aus den Nachbarstaaten schriftlich Stellung nehmen. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen erfasst, bearbeitet und fachlich-inhaltlich geprüft. Bei dieser Aufgabe wurde das BMVI durch externe Gutachter unterstützt.

Zum Entwurf des BVWP 2030 sind fast 40.000 Stellungnahmen eingegangen. Aufgrund der Vielzahl der Stellungnahmen werden diese jedoch nicht einzeln beantwortet oder veröffentlicht, sondern in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren (BMVI 2016c) zusammenfassend behandelt. Dieser Bericht wurde durch das BMVI veröffentlicht.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt nach §§ 14h bis 14j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP). 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 werden im Rahmen der SUP zum BVWP 2030 die voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen bei vollständiger Realisierung des Gesamtplans transparent gemacht. Die SUP des BVWP 2030 ersetzt allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) auf Ebene von Einzelvorhaben, wie sie beispielsweise im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Beim Beteiligungsverfahren der SUP standen daher – trotz des bereitgestellten PRINS, das auf Projektebene über die bewerteten Vorhaben informiert – Fragen zur Wirkung des Gesamtplans im Vordergrund. Einzelvorhaben konnten daher nicht im Detail diskutiert werden. Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen waren daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten. Dies war beispielsweise dann der Fall, wenn es Hinweise gab, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel ziehen, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden. Wie Projekte im Detail auszugestaltet sind, wird in nachgelagerten Planungsverfahren wie den Raumordnungs-, Lini-

enbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Bei letzterem wiederum sind teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wurden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nicht berücksichtigt. Das Beteiligungsverfahren war ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgte daher keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen wurden inhaltlich nur einmal berücksichtigt. Aus fachlich-inhaltlichen oder rechtlichen Gründen sinnvolle Hinweise wurden in die Endfassung des BVWP 2030 übernommen.

### Literaturverzeichnis

BMVI (2014), Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2030, Berlin.

BMVI (2016a), Bundesverkehrswegeplan 2030, Berlin.

BMVI (2016b), Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Umweltbericht, Berlin.

BMVI (2016c), Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, Berlin.

Buthe, B.; Pütz, T., Staats, J. (2014), Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse, Bundesverkehrswegeplanung.

BVU; ITP et al. (2014), Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht. Freiburg, München, Aachen, Essen.

FGSV (2008), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln.

Günnewig et. al. (2010), Erarbeitung eines Konzepts zur „Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“, FE-Vorhaben 96.0904/2007, Endbericht.

PTV et. al (2016), Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München.

VSU (2012), Modernisierung der BVWP-Methodik, Teil „Städtebauliche Effekte“, FE-Projekt 24.0011/2009, Endbericht.