



Stand: 3. August 2016

Hintergrundpapier

## **„Der Bundesverkehrswegeplan 2030 aus Sicht des BMUB“**

Die Bundesregierung hat heute den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie die darauf basierenden Entwürfe der Ausbaugesetze für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen beschlossen.

Zu den Neuerungen zählen das Bundeswasserstraßenbaugesetz sowie der Einstieg des Bundes in die Förderung des Radverkehrs. Außerdem wird das Verhältnis der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte für den Zeitraum 2016 – 2030 so verändert, dass Straßen- und Schienenprojekten die BVWP-Mittel zu gleichen Teilen zugutekommen.

### **Strategische Umweltprüfung und ökologisch sensible Vorhaben**

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 bildet die Grundlage für die Investitionen, die von der Bundesregierung für Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere für Aus- und Neubauprojekte, im Zeitraum 2016 – 2030 vorgesehen werden.

Wie in der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ festgelegt, wurden die rund 2000 für das Bewertungsverfahren zum neuen BVWP angemeldeten Projekte einer Nutzen-Kosten-Analyse, einer Raumwirksamkeitsanalyse, einer städtebaulichen Bewertung sowie einer umwelt- und naturschutzfachlichen Bewertung unterzogen.

Erstmalig wurde darüber hinaus zum BVWP 2030 die gesetzlich vorgeschriebene Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt. Die SUP dient dazu, die wesentlichen Umweltauswirkungen des BVWP zu ermitteln, zu beschreiben, zu bewerten und das Bewertungsergebnis in einem Umweltbericht festzuhalten. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zur SUP wurde eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Zusätzlich werden die aus ökologischer Sicht sensiblen Vorhaben im BVWP 2030 bewertet und als „hoch umweltbeeinträchtigend“ gekennzeichnet. Das Hauptaugenmerk wird nun darauf liegen, in den nachfolgenden Planungsverfahren die umwelt- und

naturschutzfachlichen Belange in einen angemessenen Ausgleich mit den Interessen des Verkehrs zu bringen.

Die Vorbereitungen zur Aufstellung des neuen BVWP, der federführend vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt wird, liefen seit 2011. Das BMUB war an den methodischen Vorarbeiten zur Erarbeitung der Grundkonzeption und auch in die Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung einbezogen.

### **Mehr Mittel für Schienenausbau**

Im BVWP ist es vorgesehen, den Anteil der Schienenverkehrsprojekte zu steigern. Das Verhältnis der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte für den Zeitraum 2016 bis 2030 wird so verändert, dass die BVWP Mittel zu gleichen Teilen den geplanten Straßen- und Schienenprojekten zugutekommen. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene, hin zu mehr Klimaschutz. Aus Sicht des BMUB müssen nun die Bewertungen für die Schienenprojekte des sogenannten Potentiellen Bedarfs unter Beteiligung des BMUB schnellstmöglich abgeschlossen werden, damit die Projekte zügig in den Bedarfsplan Schiene aufgenommen und umgesetzt werden können.

### **Sanierung vor Neubau**

Ein zentrales Ziel des BMUB war und ist es, deutlich mehr Mittel als bisher für den Erhalt bzw. die Sanierung bestehender Verkehrsinfrastruktur als für den Neu- und Ausbau zu verwenden. Der BVWP 2030 trägt dem Rechnung und sieht vor, den Anteil der geplanten Investitionen für den Erhalt auf 69 Prozent des gesamten BVWP-Finanzrahmens aufzustocken. Im BVWP 2003 waren lediglich 56 Prozent der Mittel für Erhalt und Sanierung vorgesehen. Angesichts des hohen Sanierungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur hätte nach Meinung des BMUB der Erhaltungsanteil noch wesentlich deutlicher ausfallen können.

### **Erstmals direkte Radverkehrsförderung des Bundes**

Ein weiteres wichtiges Anliegen des BMUB ist die Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Radverkehr ist eine wichtige Säule eines nachhaltigen Verkehrs. In Verbindung mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs besteht das Potenzial, auch längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dafür brauchen wir sichere und leistungsfähige Radschnellwege. Perspektivisch können diese eine wichtige Funktion bei einer nachhaltig ausgerichteten, umwelt- und klimafreundlichen sowie bezahlbaren Mobilität erfüllen. Auch wenn Radwege auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung noch nicht berücksichtigt werden, konnte im Zuge der Ressortverhandlungen zum BVWP 2030 Einigkeit mit dem

BMVI darüber hergestellt werden, dass der Bund in Zukunft gezielt in den Radschnellwege investiert.