

KABINETT BESCHLIEßT BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN



Das Bundeskabinett hat am Mittwoch den von Bundesminister Alexander Dobrindt vorgestellten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie die Ausbaugesetze für die Bundesschienen-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßenwege beschlossen.

Der neue Bundesverkehrswegeplan umfasst rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro. Diese teilen sich auf in 112,3 Milliarden Euro für Schienenwege, 132,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen, und 24,5 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen.

Dobrindt (Foto Mitte): „Der neue Bundesverkehrswegeplan ist das stärkste Programm für die Infrastruktur, das es je gab. Er umfasst ein Volumen in Höhe von 269,6 Milliarden Euro. Damit modernisieren wir unsere Infrastruktur und beschleunigen die Mobilität in Deutschland. Mit den Rekordmitteln aus meinem Investitionshochlauf hat der BVWP 2030 eine klare Finanzierungsperspektive.“

Der neue BVWP 2030 enthält rund 1.000 Projekte. Davon entfallen 49,3 Prozent auf die Straße, 41,6 Prozent auf die Schiene und 9,1 Prozent auf Wasserstraßen. Die dringlichsten Aus- und Neubauprojekte sind nach nationalem Prioritätenkonzept als „Vordringlicher Bedarf“ (VB) eingestuft, darin gekennzeichnet die Projekte zur Engpassbeseitigung (VB-E).

Der BVWP 2030 setzt fünf wesentliche Eckpunkte um:

1. Klare Finanzierungsperspektive

Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass die Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können.

2. Erhalt vor Aus- und Neubau

Rund 70 Prozent der Gesamtmittel fließen in den Erhalt der Infrastruk-

tur (BVWP 2003: 56 Prozent).

3. Stärkung der Hauptachsen

Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes: 87 Prozent der Mittel gehen in großräumig bedeutsame Vorhaben.

4. Engpassbeseitigung

Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen, um den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Rund 2.000 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 800 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken werden beseitigt.

5. Breite Öffentlichkeitsbeteiligung

Erstmals konnten sich Bürgerinnen und Bürger am BVWP beteiligen – von der Grundkonzeption über Projektvorschläge bis zum Entwurf, der sechs Wochen öffentlich auslag. Die Stellungnahmen sind im Bericht zur Beteiligung zusammengefasst.

Den Bundesverkehrswegeplan flankieren die Ausbaugesetze für Schiene, Straße und Wasserstraße. Die drei Gesetze bilden dann die Grundlage für die Finanzierung und Realisierung der Verkehrsprojekte im Bundesverkehrswegeplan.

Den BVWP 2030 und alle Informationen zur Beteiligung gibt es [hier](#)

Das Wasserstraßenausbaugesetz ist somit das erste seiner Art und stellt für den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) einen wichtigen Meilenstein für die Zukunft der deutschen Wasserstraßen dar. Boris Kluge, Geschäftsführer des BÖB: „Mit dem Wasserstraßenausbaugesetz ist jetzt auch die Wasserstraße den anderen Verkehrsträgern gleichgestellt. Damit werden die Pläne des Bundesverkehrswegeplans verbindlich und zum Prüfstein für einen Erfolg der Verkehrspolitik.“ Schon die Bewertung des Bundesverkehrswegeplans fiel und fällt für die Binnenhäfen positiv aus. Wichtige Projekte der Wasserstraße sind trotz teils schlechtem Nutzen-Kosten-Faktor in der Planung des BVWP und sollen somit bis 2030 realisiert werden. „Worum es nun geht, ist die Finanzierung des BVWP dauerhaft zu sichern. Wir erwarten von der Politik eine langfristige Zusicherung, dass die Projekte finanziell so ab-

gesichert sind, um die Ziele des BVWP bis 2030 auch zu erreichen.“, so Kluge weiter. Nichts brauchen Industrie, Logistik und Häfen mehr als Planungssicherheit für ihre Investitionen und ihre Standorte. Erst mit Verabschiedung der Ausbaugesetze und ihrer Bedarfspläne liegt ein verbindlicher Beschluss vor, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. „Mit den jetzt, auch für die Wasserstraßen, beschlossenen Ausbaugesetzen ist nun ein erster Schritt getan, der verstetigt werden sollte. Wir sind gespannt, wie die Parteien zur Bundestagswahl ihre Prioritäten setzen und die Herausforderungen der Umsetzung des BVWP angehen wollen.“

IHK NRW begrüßt die positiven Veränderungen bei für NRW wichtigen Verkehrsprojekten im überarbeiteten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP), der heute (3. August) vom Bundeskabinett beschlossen wurde. „Jetzt müssen wir im Sinne der Wirtschaft “in Nordrhein-Westfalen die Situation nutzen, um bestehende Engpässe und Lücken in der Verkehrsinfrastruktur so schnell wie möglich zu beseitigen“, erläutert Joachim Brendel, verkehrspolitischer Sprecher von IHK NRW. Die Umsetzung der zahlreichen, hochrangig eingestuften Straßenbauprojekte in NRW bedürfe nun ausreichender Planungsressourcen in der NRW-Straßenbauverwaltung damit diese umgesetzt werden können, so Brendel.

Er bedauert, dass auch im nunmehr vom Kabinett beschlossenen BVWP einige wichtige NRW-Verkehrsprojekte nicht oder nur teilweise berücksichtigt wurden, u.a. in den abseits von Rhein und Ruhr gelegenen industriellen Zentren.

„Die hier ansässigen, oftmals international agierenden, mittelständischen Unternehmen tragen erheblich zur Wirtschaftskraft Nordrhein-Westfalens bei und müssen ihre Erreichbarkeit dringend verbessern, um auch zukünftig wettbewerbsfähig zu bleiben“.

Laut Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sollen ab sofort jährlich knapp 15 Milliarden Euro in Straßen, Schienen und Wasserwege fließen. Ein Schritt in die richtige Richtung aber immer noch deutlich zu wenig, findet die Bundesvereinigung Logistik (BVL) und erwartet langfristig eine weitere Verschlechterung der ohnehin angespannten Verkehrslage. Darüber hinaus vermisst das Expertennetzwerk Vorschläge zur Verknüpfung von Lkw, Bahn und Schiff (intermodaler Verkehr) sowie

zur digitalen Transformation im Verkehr. Nach Berechnung der BVL ergibt sich aus den Planungen der Politik eine jährliche Investitionslücke von rund fünf Milliarden Euro. Auf einen Investitionsbedarf in Höhe von 20 Milliarden Euro jährlich hatte die BVL bereits 2012 hingewiesen, als die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) ihre Analyse zur stabilen Finanzierung der Verkehrswege vorlegte. Vor diesem Hintergrund geht der Vorsitzende des Vorstands der BVL, Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, von einem weiter fortschreitenden Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland aus. „Die fehlende staatliche Investitionsbereitschaft von heute wird sich morgen rächen und Arbeitsplätze in Deutschland gefährden“, so Klinkner.

Gleichzeitig kritisiert die gemeinnützige Organisation, dass die strategische Planung und Durchführung von Aus- und Neubauprojekten vernachlässigt wird. Das betrifft zum Beispiel die Diskussion über eine zusätzliche Rheinbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden oder den stockenden Ausbau der Bahnstrecke entlang des Rheins in Richtung Schweiz auf vier Gleise. In Schleswig-Holstein verzögert sich die feste Querung des Fehmarnbelts als Anbindung an Skandinavien. Hier sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 auf deutscher Seite nur eine eingleisige Bahnanbindung an den geplanten Tunnel vor.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt mit dem BVWP 2030 keine Antworten darauf, wie sich die verschiedenen Verkehrsträger intelligent miteinander vernetzen lassen. „Der Begriff Intermodalität fehlt im Bundesverkehrswegeplan fast komplett“, so Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner. Damit werden an vielen Stellen optimale Transportlösungen verfehlt – sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Gesichtspunkten. „Wir plädieren dafür, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger gezielt miteinander zu verknüpfen.“

Die BVL begrüßt, dass in dem Entwurf Aussagen über die Nutzung digitaler Technik zur Optimierung der Verkehrsströme zu finden sind. Allerdings fehlen Antworten auf wichtige Fragen. „Statt nur auf andere Investitionsprogramme zu verweisen, hätte man durchaus Investitionen in die IT-Infrastruktur gleichwertig in den BVWP aufnehmen können“, sagt dazu Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner. „Die digitale Technik hat das Potenzial, die Verkehrswege durch Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge enorm zu entlasten.“

Die Schwächen des Bundesverkehrswegeplans sind nach Ansicht von Klinkner von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Denn funktionierende Verkehrswege und eine reibungslose Logistik sind eine zentrale Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg in diesem Land. „Logistik sichert ganz wesentlich den Wohlstand in Deutschland.“

Quellen: BMVI, BÖB, NRW, IHK, BVL