

Mitteilung:

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist das zentrale Instrument zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Der Großteil des überregionalen und regionalen Verkehrs wird auf Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Eisenbahnstrecken des Bundes sowie über Bundeswasserstraßen abgewickelt. Wie diese zentralen Verkehrsachsen in der Zukunft entwickelt werden sollen, wird im Verfahren zum BVWP fachlich untersucht und nach einem Konsultationsverfahren mit Verbänden sowie einer Öffentlichkeitsbeteiligung per Kabinettsbeschluss der Bundesregierung festgelegt.

Mit der Aufnahme einer Maßnahme in den BVWP gibt der Bund den jeweiligen Infrastrukturbetreibern, z.B. den Straßenbauverwaltungen der Länder, der DB Netz AG sowie den Wasser- und Schifffahrtsämtern einen offiziellen Planungsauftrag. Für die bauliche Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen bedarf es zusätzlich der jeweiligen Ausbaugesetze des Deutschen Bundestages. Der noch gültige BVWP stammt aus dem Jahr 2003. Vom ursprünglichen 5 Jahres-Turnus bei der Fortschreibung ist man seit der Deutschen Einheit abgerückt. Da die Zeitabstände immer größer werden und der Unterhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Neubau immer größeres Gewicht erhält, hat das aktuelle Verfahren eine große Bedeutung für die Beseitigung der heute vorhandenen Engpässe in den nächsten Jahrzehnten.

Für die fachliche Prüfung, welche Infrastrukturmaßnahmen am besten geeignet sind, um den zukünftigen Verkehrserfordernissen zu entsprechen, hatte die Landesregierung Nordrhein-Westfalen alle Kommunen gebeten, Ihre Maßnahmen zum neuen BVWP zu benennen. Über die Regionalräte wurden allein aus NRW ca. 350 Straßenbauvorhaben beim Bundesverkehrsministerium angemeldet, bundesweit waren es ca. 1.900 Maßnahmen im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen. Bei den Schienenwegen des Bundes wurden bundesweit ca. 430 Maßnahmen benannt.

Alle Maßnahmen wurden im Rahmen einer Nutzen-/ Kostenanalyse durch externe Gutachter im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums bewertet. Zusätzlich wurden überschlägige Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit, Raumordnung sowie zum Städtebau durchgeführt. Als Ergebnis dieser Bewertungen hat der Bundesverkehrsminister am 16.03.2016 mit dem so genannten Referentenentwurf seinen Vorschlag vorgelegt, welche Maßnahmen in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen. Dabei werden die Maßnahmen in folgende Prioritäten eingestuft:

- Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)
- Vordringlicher Bedarf (VB)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
- Weiterer Bedarf (WB)

Nach Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums werden im neuen BVWP Maßnahmen bevorzugt werden, die Engpässe im Autobahnnetz beseitigen (ca. 70% der Mittel), in Ballungsräumen liegen oder die in Kombination mit ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen sind. Zentrales Kriterium ist aber weiterhin das Nutzen-/Kosten-Verhältnis (NKV) sowie eine möglichst geringe Umweltbeeinträchtigung.

Mit der Vorlage des Referentenentwurfes beginnt eine 6 wöchige Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierfür werden die Untersuchungsergebnisse sowohl öffentlich ausgelegt (in NRW in Düsseldorf und Münster) sowie im Internet (www.bvwp2030.de) zur Einsicht bereitgestellt. Anschließend wird es Konsultationsgespräche mit den Verbänden geben. Parallel findet das „politische

Ranking“ zwischen Bund und den Ländern statt bevor zum Abschluss des Verfahrens der endgültige BVWP vom Bundeskabinett verabschiedet wird.

Für die angemeldeten Maßnahmen aus der Region Bonn/Rhein-Sieg sieht der Referentenentwurf folgende Einstufungsvorschläge vor:

Bundesfernstraßen:

Straße	Abschnitt	Einstufung gemäß Referentenentwurf	Kosten [Mio. €]	NKV
A59	6-spuriger Ausbau zwischen Porz/Lind-AD Sankt Augustin West	VB-E	263,7	>10
A59	8-spuriger Ausbau zwischen AD Sankt Augustin West - AD Bonn/NO	VB-E	62,8	5,6
A59	6-spuriger Ausbau zwischen AD Bonn/NO – AD Bonn/O	VB-E	58,4	10
A61	6-spuriger Ausbau zwischen AK Bliesheim - AK Meckenheim	VB	101,9	>10
A553	Neubau zwischen A555 und A59/B8 mit Rheinquerung bei Niederkassel	WB*	367,2	>10
A560	6-spuriger Ausbau zwischen AD Sankt Augustin West-AS Sankt Augustin	WB*	69,7	2,5
A565	6-spuriger Ausbau zwischen AK Bonn/N und AS Hardtberg	WB*	258,7	2,8
A565	6 spuriger Ausbau zwischen AK Bonn/N und AK Bonn/NO	WB*	261,5	4,0
B8	Ortsumgehung Hennef-Uckerath	VB	61,8	3,4
B56	Ortsumgehung Swisttal-Miel	VB	11,7	5,5
B56	Ortsumgehung Much	WB*	2,4	10,4
B56	Neubau zwischen A3 und der A565 (Entlastung Siebengebirge und Südumgehung Bonn)	WB*	683,4	6,6
B56	Ortsumgehung und Swisttal/ Ludendorf/ Essig	WB	2,4	5,8

Nordrhein-Westfalen hat im Bereich der Bundesfernstraßen einen Anteil von 19,2 % an den Maßnahmen im BVWP. Die Maßnahmen aus NRW verteilen sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen:

Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	2.945 Mio. € (22,7%)
Neue Vorhaben VB/VB-E	10.005 Mio. € (77,3%)
Gesamt FD+VB	12.950 Mio. € (100%)

Während im gesamten Bundesgebiet das Verhältnis zwischen laufenden, fest disponierten Maßnahmen zu neuen Projekten ca. 1:2 beträgt, liegt es in NRW bei 1:5. Dies dokumentiert in besonderer Weise den Nachholbedarf in NRW insgesamt.

Dieser Nachholbedarf bei der Verkehrswegeplanung ist in der Region Bonn/Rhein-Sieg besonders hoch. Der BVWP enthält es keine einzige Maßnahme aus der Region Bonn/Rhein-Sieg, die bereits begonnen oder fest disponiert ist. Es sind aber Maßnahmen in einem Volumen in Höhe 560,3 Mio. Euro durch den Bundesverkehrsminister als vordringlich sowie zur Engpassbeseitigung vorgeschlagen. Im „Weiteren Bedarf“ gibt es ein zusätzliches Volumen im Bundesfernstraßenbau in Höhe von 1,7 Mrd. Euro. Ein wesentlicher Grund für den Nachholbedarf in NRW und in der Region Bonn/Rhein-Sieg ist die vom Landesverkehrsministerium seit 2011 zusätzlich festgelegte Priorisierung, wodurch selbst vordringliche Maßnahmen aus dem BVWP2003 nicht mehr weitergeplant wurden. Der große Anteil der Maßnahmen im „Weiteren Bedarf“, obwohl sie ein hohes Nutzen/Kosten-Verhältnis aufweisen, dokumentiert zum einen, dass es in der Region keinen Konsens bei der Gestaltung des Straßennetzes gibt. Verkehrlich sinnvolle Maßnahmen, wie die Entlastung Siebengebirge und die Südumfahrung Bonn finden keine Mehrheit. Der Ausbau des A565 hat ein niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis und ist nur schwer umsetzbar. Die neue Rheinbrücke (A553) ist planerisch nicht begonnen, sodass sie in den vordringlichen Bedarf hätte eingestuft werden können.

Schienenwege des Bundes (Fern- und Güterverkehr) und Bundeswasserstraße:

Abschnitt	Einstufung gemäß Referentenentwurf	Kosten [Mio. €]	NKV
Korridor Mittelrhein Zielnetz 1 (einschließlich Ausbau Siegstrecke)	VB	4.394,7	2,2
RRX (Teilmaßnahme Köln-Mülheim-Dortmund)	VB-E	1.844,0	1,8
Großknoten Frankfurt/ Hamburg/ Köln / Mannheim/München	VB-E	2.500,0	k.A.
Korridor Mittelrhein Zielnetz 2 (einschließlich NBS Troisdorf-Bischofsheim)	WB mit Aufstiegs-möglichkeit in VB	k.A.	k.A.
RRX (weitere Maßnahmen u.a. Haltepunkte K-Mülheim, D-Benrath)	WB mit Aufstiegs-möglichkeit in VB	k.A.	k.A.
Knoten Köln (Projektdefinition noch nicht erfolgt)	WB mit Aufstiegs-möglichkeit in VB	k.A.	k.A.
Vertiefung der Fahrrinne am Mittelrhein	VB-E	60,2	30,7

Im Bereich des Schienenverkehrs bestehen noch mehrere offene Fragen. So sind die Zielnetze 1 und 2 für den Bereich Mittelrhein grundsätzlich konkurrierende Planungen, die bereits im Vorfeld des BVWP2030 gutachterlich untersucht wurden. Bisher ging es darum, eine Entscheidung zu treffen, den Ausbau bestehender Eisenbahnverbindungen (z.B. der Siegstrecke) vorzusehen oder eine Neubaustrecke für den Güterverkehr, die in Troisdorf beginnen würde, zu realisieren. Inwieweit beide Projekte ggfls. parallel betrieben werden können, ist noch zu klären. Auch beim Knoten Köln bestehen offene Fragen, weil eine Projektdefinition im BVWP fehlt.

Da die unzureichende Verkehrsinfrastruktur in vielen Regionen Deutschlands als Hemmnis für eine positive Entwicklung gesehen wird und es durch unzureichende Investitionen in den zurückliegenden Jahrzehnten einen erheblichen Überhang gibt, besteht ein deutliches Missverhältnis zwischen den Maßnahmenanmeldungen und dem Budget für den Neu- und Ausbau. Deshalb hatte Minister Dobrindt bereits im Vorfeld angekündigt, folgende Maßnahmen besonders zu fördern:

1. die als Engpassbeseitigung dienen,
2. die ein hohes NKV haben,
3. die nur geringe Umweltbeeinträchtigungen haben und als vergleichsweise leicht umsetzbar erscheinen (nicht umsetzbare Maßnahmen blockieren den BVWP auf einen langen Zeitraum)

Die Region Bonn/Rhein-Sieg ist im Rahmen der am 21.3.2016 beginnenden Öffentlichkeitsbeteiligung aufgerufen, ihr Votum abzugeben. Bei der Meinungsbildung sollten die genannten Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Wenn es nicht gelingt, einen breiten, vor allem politischen Konsens in der Gestaltung des regionalen Verkehrsnetzes zu erzielen, wird der Verkehr in NRW woanders gestaltet, jedoch nicht in der Region Bonn/Rhein-Sieg. Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, dass kurzfristig eine Verkehrskonferenz in der Region einberufen wird, um eine gemeinsame Position zu erreichen und diese gegenüber dem Land und dem Bund zu definieren.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)