

Bundesrat

Drucksache 330/15

29.07.15

Vk - Fz - In - U

Antrag

des Landes Niedersachsen

Entschließung des Bundesrates: "Bundesverkehrswegeplan 2015-2030"

Der Niedersächsische Ministerpräsident

Hannover, 24. Juli 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Niedersächsische Landesregierung hat in ihrer Sitzung am 21. Juli 2015 beschlossen, dem Bundesrat die als Anlage beigefügte

Entschließung des Bundesrates: „Bundesverkehrswegeplan 2015-2030“

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Weil

Entschließung des Bundesrates: "Bundesverkehrswegeplan 2015 - 2030"

Der Bundesrat möge folgendes beschließen:

1. Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung den Erhalt der Infrastruktur als wichtige Aufgabe sieht und im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) voranstellt. Der Bundesrat befürchtet jedoch nach wie vor eine Verschlechterung der Substanz und verweist dabei auf den Bericht des Bundesrechnungshofes.
2. Der Bundesrat bittet, bei der Bewertung der einzelnen Projekte insbesondere auch die Netzfunktion sowie den Aspekt der Nachhaltigkeit angemessen zu berücksichtigen.
3. Der neue BVWP muss realistisch umsetzbar sein. Die Bewertungen des Bundes und die Festlegungen der Bundesregierung im neuen BVWP sind darauf zu konzentrieren, dass die Bundesfernstraßen-, Wasserstraßen- und Schienenprojekte im Geltungszeitraum des BVWP auch unter Haushaltsgesichtspunkten eine Realisierungschance haben.
4. Eine zukunftsgerechte Infrastrukturpolitik muss vorrangig in Vernetzung und schnelle Übergänge sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr investieren. Moderne Verkehrsplanung erfordert auch den Aufbau von Telematikanlagen auf allen Autobahnen und stark befahrenen Bundesstraßen, um dort sicherheits- und umweltbezogen mehr Verkehrssteuerung zu ermöglichen und die Kapazitäten voll auszulasten.
Der neue BVWP bis 2030 muss auch den technischen Anforderungen von morgen gerecht werden und an allen Bundesfernstraßen den lückenlosen Infrastrukturausbau für klimafreundliche Antriebskonzepte, insbesondere die Elektromobilität und für das autonome Fahren beinhalten.
5. Der Bundesrat verfolgt das Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deutlich zugunsten von Schiene und Wasserstraße zu erhöhen. Es ist z.B. dringend erforderlich, die Schienenstrecken für den Hafenhinterlandverkehr auszubauen.
6. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur braucht auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger. Daher fordert der Bundesrat den Bund auf, den dringend erforderlichen Lärmschutz für den Schienenverkehr vor allem für Güterwagen, aber auch für seine Bahnstrecken, zügig zu verwirklichen. Nur so kann bei Bürgerinnen und Bürgern die notwendige Akzeptanz für mehr Verkehr auf der Schiene erreicht werden.
7. Bei der Bewertung der Projekte im BVWP sollten folgende Prioritäten gesetzt werden:
 - höchster Verkehrsnutzen bei möglichst geringer Belastung für Mensch und Natur
 - Erhalt vor Neubau; optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten
 - Vorrang bei Engpassbeseitigung, um Störanfälligkeit zu verhindern
 - Stärkung intermodaler Knoten und des kombinierten Verkehrs
8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung sicherzustellen, dass die maßgeblichen Beiträge und Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Organisationen sorgfältig geprüft und gründlich abgewogen werden. Weiterhin wird darum gebeten, die Länder bei den einzelnen Priorisierungsschritten im Rahmen des BVWP 2015 eng einzubinden und erhobene Daten den Ländern auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.

9. Der Bundesrat äußert in diesem Zusammenhang die Sorge, dass die gewählte Methodik zur Berechnung der Kosten-Nutzen-Werte für die Wasserstraßenprojekte dem systemischen Nutzen der einzelnen Ausbauprojekte wie z. B. der Schleusenbauwerke nicht ausreichend Rechnung trägt. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher die Methodik zu überprüfen und anzupassen.
10. Steigende Einnahmen aus der LKW-Maut müssen für den Substanzerhalt und den klimafreundlichen Umbau der Infrastruktur genutzt werden.
11. Die Bürgerinnen und Bürger sollten von der Bundesregierung umfassend und frühzeitig bei der Festlegung der Ziele und Prioritäten des Infrastrukturausbaus sowie bei der Planung der Verkehrswege beteiligt werden, um möglichst vielen Interessen gerecht zu werden und damit Akzeptanz zu schaffen. Dafür müssen die Planungsspielräume vor Ort erweitert werden.
12. Durch effiziente Organisation von Verkehr und eine integrierte Verkehrs- und Siedlungspolitik sollten die bestehenden Infrastrukturen besser genutzt werden. Bei der laufenden Bundesverkehrswegeplanung ist die Anbindung ländlicher Räume von der Bundesregierung angemessen zu berücksichtigen. Auch darf es kein Ungleichgewicht in der Entwicklung zwischen ländlichen und städtischen Räumen geben.
13. Eine bessere Vernetzung zwischen dem BVWP und den vorhandenen In-frastrukturnetzen der Bundesländer und dabei insbesondere eine höhere Mitfinanzierung von Netzen der nichtbundeseigenen Bahnen durch den Bund ist vorzusehen.

Begründung:

Die Infrastruktur braucht auf Bundesebene ein neues Grundkonzept um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Die neue Infrastrukturpolitik soll am Leitbild einer sozialen, ökonomischen und ökologischen Entwicklung nachhaltig ausgerichtet werden. Allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Unternehmen soll eine klima- und umweltgerechte Mobilität ermöglicht werden. Dazu ist die Infrastruktur aller Verkehrsträger zu optimieren und zu vernetzen.

Im Frühjahr 2014 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Grundkonzeption für den BVWP 2015 bekannt gegeben. Im Dezember 2014 wurden die Länder vom BMVI zum Untersuchungsrahmen für die Strategische Umweltprüfung für den BVWP 2015 beteiligt. Mit Schreiben vom 02.06.2015 hatte Herr Bundesminister Dobrindt die Verkehrsminister der Länder zum Arbeitstand des BVWP 2015 unterrichtet und um Unterstützung bei der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung gebeten.

Generell wird begrüßt, dass die Bundesregierung bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung im BVWP eine prioritäre Berücksichtigung der bis 2030 erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen vorsieht. Damit wird gesichert, dass der Erhalt grundsätzlich Vorrang vor Aus- und Neubau erhält und eine optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten und Infrastrukturen gewährleistet wird. Weiterhin ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung alle Verkehrsprojekte, die sich nicht im Bau befinden oder deren Finanzierung noch nicht gesichert ist, grundsätzlich neu und ergebnisoffen überprüfen will und dass dazu auch Alternativen geprüft werden.

Viele von den Ländern geplante Projekte des BVWP 2003 sind in ihrer Realisierung in den vergangenen Jahren nicht vorangekommen. Ein Grund dafür waren auch fehlende Finanzmittel. Es ist für die Länder in der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen erst dann sinnvoll kostenintensiv zu planen, wenn in vertretbarer Zeit auch die Gesamtfinanzierung durch den Bund sichergestellt ist. Für den neuen BVWP ist von der Bundesregierung sicherzustellen, dass für die

vordringlich eingestuften Vorhaben aller Verkehrsträger auch die erforderlichen Mittel für die Realisierung zeitgerecht bereitgestellt werden.

Die Bürgerinnen und Bürger müssen umfassend und frühzeitig bei der Festlegung der Ziele und Prioritäten des Infrastrukturausbaus sowie bei der Planung der Verkehrswege beteiligt werden. Nur so können Lösungen gefunden werden, die möglichst vielen Interessen gerecht werden und Akzeptanz schaffen. Die vom BMVI neu angekündigten Zeitpläne für den BVWP 2015, nach denen im Herbst die Strategische Umweltprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen soll und die Bundesregierung im Anschluss noch bis Ende 2015 den BVWP beschließen will, sind sehr ambitioniert. Es ist wichtig, dass die Auswertung der im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bundesregierung sorgfältig erfolgt und die maßgeblichen Beiträge und Stellungnahmen gründlich geprüft und für eine Aufnahme in den BVWP sorgfältig abgewogen werden.

Die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes und die bedarfsgerechte Verkehrsanbindung aller Wirtschaftsräume sind für die Erschließung und Entwicklung des Bundesgebietes von großer wirtschafts- und strukturpolitischer Bedeutung. Im Rahmen der Daseinsfürsorge ist auch der ländliche Raum gut anzubinden.