

Der Bundesverkehrswegeplan 2030

Berlin. Der BVWP 2030 enthält rund 1000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro, 91 Mrd. Euro mehr als der BVWP 2003. Davon entfallen 49,4 % auf die Straße, 41,3 % auf die Schiene und 9,3 % auf Wasserstraßen. Die Neubauprojekte sind nach nationalem Prioritätenkonzept als „Vordringlicher Bedarf“ (VB) eingestuft, darin gekennzeichnet die Projekte zur Engpassbeseitigung (VB-E).

Die Öffentlichkeit kann sich an der weiteren Entwicklung des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan 2030 beteiligen. Seit 21. März liegt das Konzept offen aus, Eingaben können online gemacht werden. Auch der Umweltbericht zum BVWP 2030 wird veröffentlicht. Nach Abschluss der sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird der BVWP 2030 überarbeitet und vom Kabinett beschlossen.

„Der neue Bundesverkehrswegeplan ist das stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gab. Bis 2030 investieren wir 264,5 Milliarden Euro, mit denen wir unsere Verkehrswege modernisieren, unsere Infrastruktur vernetzen und Mobilität in Deutschland beschleunigen. Mit den Rekordmitteln aus meinem Investitionshochlauf hat der BVWP 2030 eine klare Finanzierungsperspektive. Dabei setzen wir klare Prioritäten: Wir stärken das Prinzip Erhalt vor Neubau und investieren rund 70 Prozent in den Erhalt“ so Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.



Der BVWP 2030 setzt auf fünf wesentliche Innovationen:

1. Klare Finanzierungsperspektive: Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP

- 2030 umgesetzt werden können.
2. Erhalt vor Aus- und Neubau: 69 % der Gesamtmittel fließen 2016 bis 2030 in den Erhalt der Infrastruktur (BVWP 2003: 56 %).
3. Klare Prioritäten: Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes: 75 % der Mittel für Straßenprojekte gehen in großräumig bedeutsame Vorhaben, 25 % gehen in die regionale Erschließung.
4. Engpassbeseitigung: Fokussierung der Investitionen auf die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen, um den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Rund 1.700 km Engpässe auf Autobahnen und rund 700 km Engpässe auf Schienenstrecken werden beseitigt.
5. Breite Öffentlichkeitsbeteiligung: Erstmals können sich Bürgerinnen und Bürger am BVWP beteiligen.

Der BVWP findet nicht überall Zustimmung: So hat der Bundesrechnungshof die Investitionspläne für den Straßenbau bis 2030 kritisiert.

Das Verhältnis von Kosten und Nutzen neu gebauter Straßen sei oft nicht nachvollziehbar. Die Grünen kritisieren, Verkehrsminister Dobrindt trickse und täusche schamlos bei den Kostenschätzungen und rechne überflüssige Projekte schön.

Ost und West gleichermaßen nutzen soll ein Bündel von kleineren und mittleren Bahn-Bauten, durch die das Schienennetz für einen Deutschland-Takt mit besseren Umsteigemöglichkeiten ertüchtigt werden soll. Hierzu indes finden sich im BVWP nur allgemeine Angaben, aber keine Listen oder gar Kosten. Ähnlich ist es beim Lärmschutz. In den Medien wird auch kritisiert, dass unklar sei, ob all die Projekte rechtzeitig geplant werden können. Die Wasserstraßenverwaltung des Bundes und die Straßenbaubehörden mancher Länder arbeiten so schwerfällig – oder wurden so sehr heruntergespart –, dass bei vielen Projekten, die bislang nur Striche auf einem Blatt Papier sind, wohl noch Jahre bis zum ersten Spatenstich vergehen werden.

Den BVWP 2030 und alle Informationen zur Beteiligung zum Download unter:

www.bvwp2030.de