

BVWP 2015: Ablauf der Arbeiten. Beschluss Bundestag (Bedarfspläne) vmtl. Anfang 2017

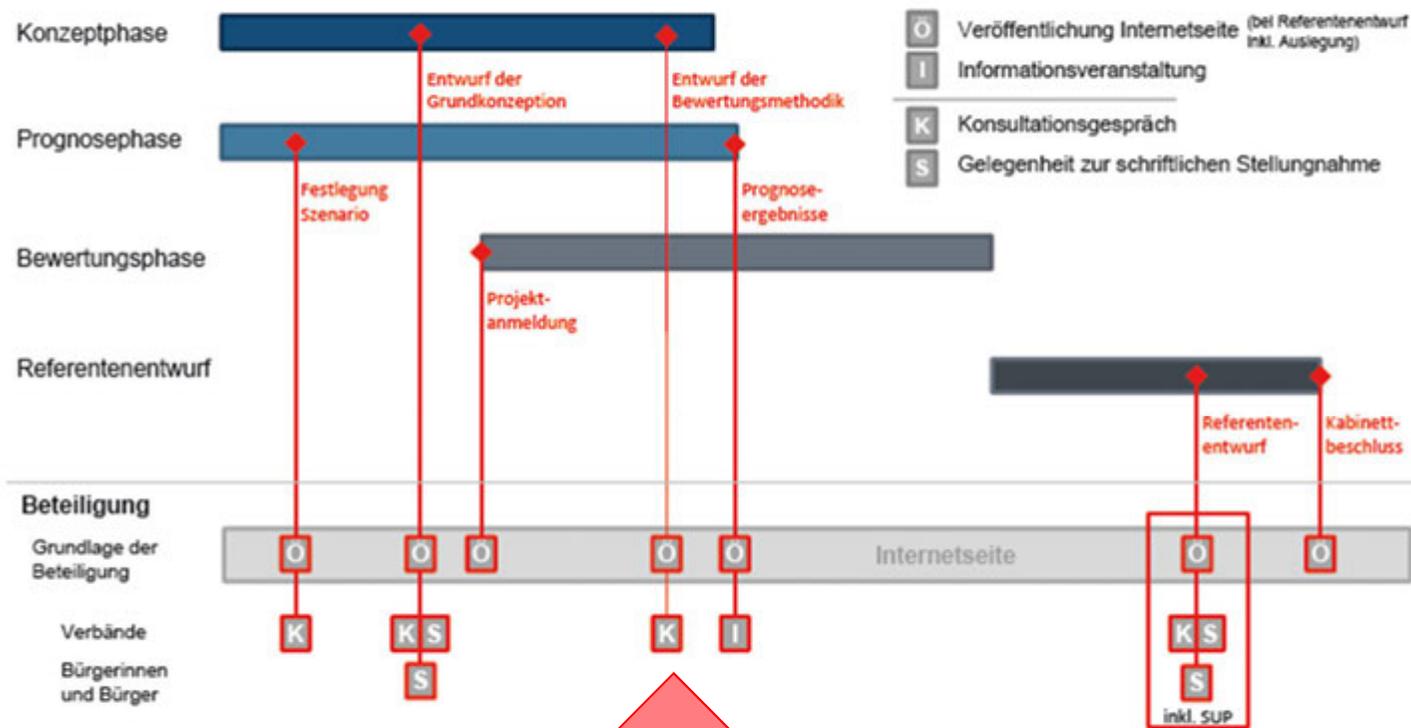


Abbildung 19: Übersicht zur geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung (Quelle: BMVBS (2012) Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erarbeitung des BVWP 2015)

BMVI: Grundkonzeption BVWP 2015 (endg.), 4.4.14

Reh: BVWP 2015, Stand, Mitwirkung, Kritik. Augsburg 24.5.2014

Schrittfolge BVWP und Finanzierung (jährl.)

Zusätzl. Invest.-Mittel (18. WP):
1,25 Mrd. p.a. alle V-träger;

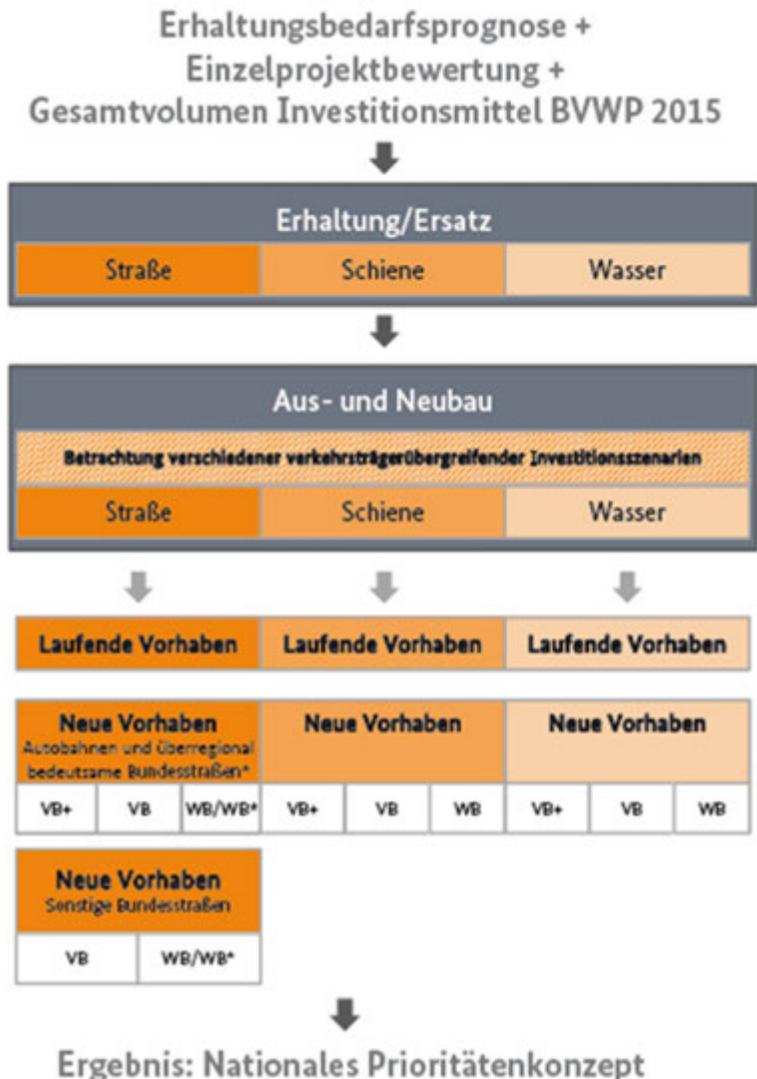
Zusätzl. Erhaltungsbedarf Bund:
+ 1,3 Mrd. p.a. Fernstraßen
+ 0,55 Mrd. p.a. Wasserstr.
+ 1,4 Mrd. p.a. Schiene mind.
= 3,25 Mrd. p.a. zusätzlich

Einkaufsausfall Absenkung
Lkw-Maut: 1,5 Mrd. € (15 Jahre)
(evtl. plus Rückzahlung 2 Mrd.)

Lkw-Maut -> alle B-Str. + 2 Mrd.
Pkw-Maut alle B-Str.: 6 Mrd.
Baukostenanstieg FStr. (2003):
plus 22 % > 10 Mrd. € insges.
bzw. 1 Mrd. p.a.

Reh: BVWP 2015, Stand, Mitw

- 1 **Festlegung Erhaltungs-/Ersatzmittel**
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen
- 2 **Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projekt-bewertung und resultierende Mittelaufteilung**
Basis: Vergleich der Gesamtplanwirkungen
- 3 **Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger**
Basis: Einzelprojektbewertungen (Nutzen-Kosten-Analyse, Umwelt- und Naturschutz, Raumordnung, Städtebau)



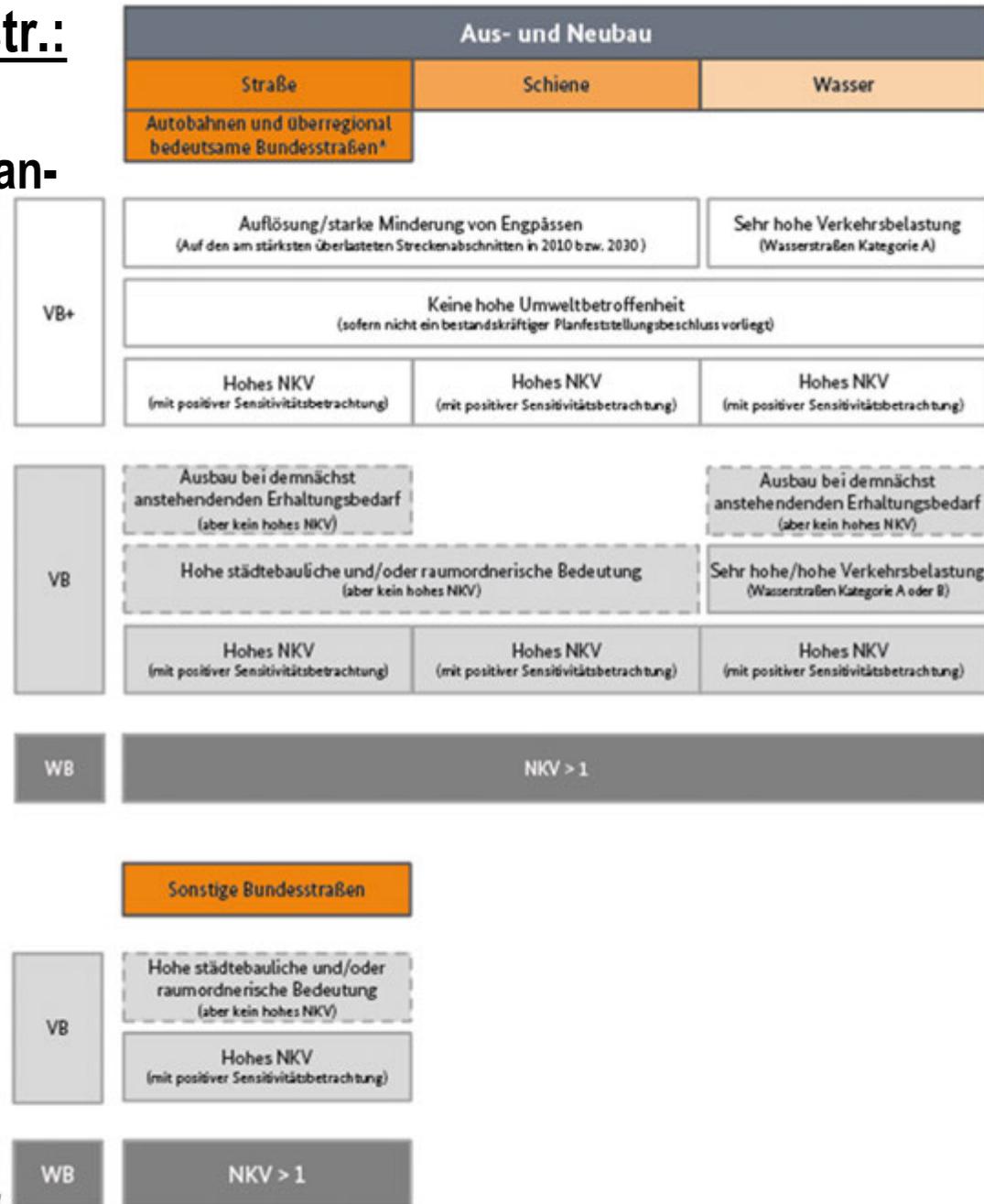
Priorisierung Bundesfernstr.:

Überhang bestandskräftig planfestgestellter Maßnahmen: 7-10 Mrd. €. (aber „alle nicht im Bau befindl.“: bewertet)

„Vordringl. Bedarf plus“ neu bewertete Projekte, die durchfinanziert werden.

„VB“ Sammelkategorie mit unsicherer Finanzierung.

20%: regionale Maßnahmen
Weiterer Bedarf: Keine Finanzierung bzw. Planung

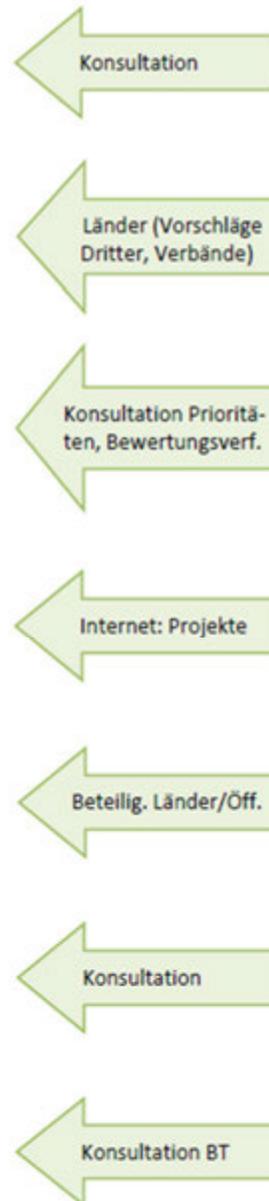


Reh: BVWP 2015, Stand, Mitwirk

Ablauf Bundesverkehrsplanung 2015



Mitwirkung Verbände und Länder



BVWP-Ab- lauf und Einwir- kungs- möglich- keiten Verbände/ Öffentlich- keit

NKA-Bewertung (Modul A)

 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse
Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr u. a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten	
Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr u. a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen	
Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs u. a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten	
Verkehrssicherheit Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid	
Umweltwirkungen Lärm, CO ₂ , NO _x , kanzerogene Schadstoffe und Lebenszyklusemissionen	
Erhaltung Erhaltungskosten der zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekte	
Implizite Nutzendifferenz Berücksichtigung impliziter Nutzen bei Verkehrsträgerwechsel und Neuverkehr	
Investitionskosten Planungs- und Baukosten des zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekts	

10

Quellen: *BVWP-2015: Bewertungsmodul A: NKA*

Reh: *BVWP 2015, Stand, Mitwirkung, Kritik. Augsburg 24.5.2014*

Naturschutz I

- **Zerschneidung der kleinteiligen, naturnahen Struktur der Landkreisgebiete**
- **schwerwiegende Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild dieses bislang relativ unzerschnittenen und unbeeinträchtigten Landschaftsraumes**
- **erhebliche negative Auswirkungen auf natur- und artenschutzfachliche Belange in Verbindung mit europarechtlichen Vorschriften (FFH- und Vogelschutzrichtlinie) sowie landes- und regionalplanerischen Grundanforderungen**
- **Beeinträchtigungen sind nicht zu vermeiden oder auszugleichen und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind, bei objektiver und sachgerechter Abwägung, vorrangig. Entsprechend § 15 BNatSchG Abs. 5 darf folgerichtig das Vorhaben B15 neu (südlich der A 92) weder zugelassen noch durchgeführt werden.**
- **Der Trassenverlauf ist in einem schalltechnisch nicht unproblematischen Gebiet vorgesehen. Die tangierten Landkreise sind durch eine dichte Besiedlung mit vielen zerstreuten Ortschaften, Weilern und Einöden gekennzeichnet und werden durch das Vorhaben zusätzlich durch Feinstaub und Abgase stark belastet.**



Naturschutz II

- Laut einem Grundsatz des Landesentwicklungsprogramms (LEP) 2013 soll die Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur bevorzugt durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes und nicht durch Neubau erfolgen.
- Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßeninfrastruktur dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Flächeninanspruchnahme.
- Die in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Acker- und Grünlandflächen werden versiegelt und erfordern in gleichem Umfange Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Geeignete Ausgleichsmaßnahmen gehen ausschließlich zu Lasten von landwirtschaftlich und forstlich genutzten Grundflächen.
- Das Vorhaben steht deshalb im krassen Widerspruch zur gebotenen besonderen Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange (§15 Abs. 3 BNatSchG).



B 15 neu

Stopp an der A 92

Wir fordern die Staatsregierung auf, keine Planungsalternative in Betracht zu ziehen, sondern den Neubau der B 15 neu an der A 92 zu beenden sowie den Antrag zum Bau der B 15 neu südlich der A 92 aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen zurück zu ziehen. Weitere Planungen der B 15 neu über die A 92 hinaus sollen für den BVWP 2015 nicht mehr berücksichtigt werden.



**hier nicht
und nicht
anderswo!**

