



# Aktuelles zum Bundesverkehrswegeplan

Beteiligungsforum

Emmanuel Schlichter, LL.M. (Kent)

Berlin, 30.Juni.2023

# Inhaltsverzeichnis

- 1) Einführung zum Bundesverkehrswegeplan
  - Was ist der Bundesverkehrswegeplan?
  - Entstehungsgeschichte und Kritik
  - Rechtliche Auswirkung
  - Verpasste Chance
- 2) Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
  - Überragendes öffentliches Interesse
  - Keine nennenswerten Beschleunigungseffekte
- 3) Aktueller Stand und Ausblick
  - Dialogprozess
  - Forderungen

# 1.) Einführung

## Was ist der Bundesverkehrswegeplan?

- Rechtliche Qualität: **Gesetz**
- Wichtigstes Instrument für die Bundes-Infrastrukturplanung im Bereich Straße (Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen), Schiene und Wasser
- Laufzeit von 15 Jahren, wichtige Weichenstellung für langfristige **Infrastrukturentwicklung**
- Keine gesetzliche Regelung für Bundesverkehrswegeplan(BVWP)-Aufstellung oder das Verfahren oder Auswahlkriterien für gesetzliche Vorhaben
- Insgesamt gibt es über **1.360 Straßenbauprojekte**, mehr als 850 km, wofür das BMDV einen Finanzbedarf von **98 Milliarden bis 2030** annimmt.
- Bedarfsfeststellung, „**ob**“ des Vorhabens
- Planfeststellung, „**wie**“ des Vorhabens

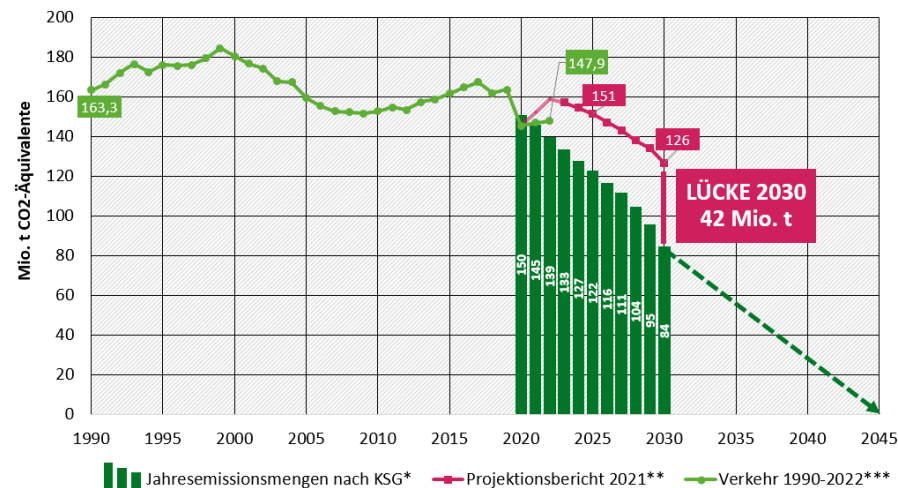
## Entstehungsgeschichte und Kritik

- Langjährige ministerielle Verwaltungspraxis der regelmäßigen Überprüfung und Fortschreibung
- **Verabschiedung 2016**
- Anmeldung durch die Bundesländer
- Überprüfung nach der Nutzen-Kosten-Analyse,  
(Nutzenkomponenten u.a.: Betrachtung der monetären Auswirkungen, verkürzte Reisezeiten, Unfälle, verkürzte Transportkosten und -zeiten, Ersparnisse beim Straßenerhalt und Umweltbelastungen.) **Es berücksichtigt Klima und Naturschutz ungenügend.**
- Das Klimaschutzgesetz wurde 2019 verabschiedet
- Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zur intertemporalen Freiheitssicherung wurde 2021 gefasst
- Verfahren der Planaufstellung des BVWP an sich schon problematisch: nicht transparent genug, keine gesetzlichen Regelungen zur Erstellung und Gestaltung des BVWP, keine Ausrichtung am Klimaschutz

## Entstehungsgeschichte und Kritik

- Der Bundesverkehrswegeplan ist somit **nicht mit den Klimaschutzzielen vereinbar** und zementiert klimaschädliches Mobilitätsverhalten in den kommenden Jahrzehnten. Deshalb bedarf es einer Verkehrswende und einer Steuerungsplanung.
- Zusätzlich wird durch den Ausbau der **Flächenverbrauch gesteigert** und Naturräume zerschnitten

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



\* Angepasste Ziele aufgrund von Zielüberschreitung \*\* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ weichen teilweise von später veröffentlichten offiziellen IST-Werten ab. \*\*\* Für 2022 nur vorläufige Emissionsdaten.

Quelle: UBA  
15.03.2023

## Rechtliche Wirkung des BVWP

- Planungsauftrag und Finanzierungszusage des Bundes für alle Vorhaben
- Behörden und Verwaltungsgerichte sind an die gesetzliche Bedarfsfeststellung gebunden, „ob“ der Planung
- Nur das BVerfG könnte die Bedarfsplanung überprüfen, bislang gab es aber keine Vorlage, da das BVerwG nur eine Evidenzkontrolle durchführt: d.h. es wird lediglich geprüft, ob die Bedarfsentscheidung evident unsachlich ist
- Gesetzgeber kann die Bedarfsplanung jederzeit anpassen

# Verpasste Chance

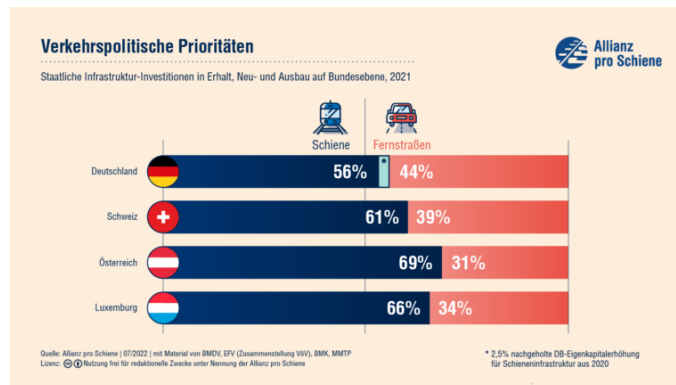
- Mit der neuen Regierung bestand die Chance einer neuen Mobilitätsplanung

## Koalitionsvertrag:

- „Dabei wollen wir **erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren**, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen **stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung** legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke.“ (S. 48)
- „Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen **Dialogprozess** mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem **Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan**. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (S. 48)
- „Wir werden **auf Basis neuer Kriterien** einen neuen **Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040** auf den Weg bringen“ (S. 49).

## Verpasste Chance

- Bisher ist lediglich eine **Beschleunigung von bis zu 148 Straßenbauprojekten** geplant.
- Eine erheblich größere Investition in die Schiene als in die Straße ist nicht absehbar, wenn auch angekündigt. Der Ausbau aller geplanten Fernstraßenprojekte bedarf **98 Milliarden Euro bis 2030**. Geplant ist für den Ausbau der Schiene **2,2 Milliarden Euro pro Jahr**, wobei der Finanzierungsbedarf bei mind. **6 Milliarden Euro pro Jahr** liegt.
- Ein **Infrastrukturkonsens für den BVWP 2030** wird nicht angestrebt. Die beteiligten Umweltorganisationen erwägen einen Ausstieg aus dem Prozess, aufgrund mangelnder Bereitschaft des Dialogs über den aktuellen BVWP von Seiten des BMDV.





## 2.) Beschleunigung von Genehmigungsverfahren

- Es handelt sich bisher nur um einen Entwurf auf der **Grundlage im Koalitionsbeschluss**
- Es sollen **148 Ausbauprojekte**, keine Neubauprojekte, beschleunigt werden
- Es enthält **kein Monitoring** der Wirksamkeit des Gesetzes
- Geringe gesetzliche Anpassungen zur Beschleunigung, wobei das größte Problem der **Personalmangel** ist
- Die Durchsetzungsfähigkeit gegenüber Umwelt- und Klimaschutzbelangen wird erhöht

# Überragendes öffentliches Interesse

- Festlegung ist angesichts des Art. 20a GG und der Pflicht zur Erreichung der Treibhausgasneutralität sachlich nicht gerechtfertigt.
- Der Entwurf enthält die Feststellung, dass die Projekte im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der Ausbau “der öffentlichen Sicherheit” dient.
  - Für den Ausbau erneuerbarer Energien aufgrund der Klimakrise und den Bau von LNG-Terminals aufgrund der völkerrechtswidrigen Aggression Russlands wurde das überwiegende öffentliche Interesse verankert.
  - Im Gegensatz zu diesen Beispielen, fehlt es dem Ausbau von Verkehrsinfrastruktur an einer vergleichbaren Rechtfertigung für diese Feststellung.

## Keine nennenswerten Beschleunigungseffekte für das Genehmigungsverfahren

- Rein **materiellrechtliche Wirkung**
- Es besteht weiterhin die Verpflichtung zur **Erfassung sämtlicher privater und öffentlicher Belange**, sowie einer **umfassenden Abwägung** dieser Belange
- Die **praktische Auswirkung** ist aufgrund der ohnehin bestehenden Bedarfsfeststellung **fraglich**
- Lediglich in Bezug auf **Normen des Umweltschutzes** § 45 Abs. 7 Nr. 4 BNatSchG

## 3.) Aktueller Stand des Verfahrens

- Die Bundesländer haben überwiegend zugestimmt
- Hessen hat beispielsweise sieben Ausbauprojekte abgelehnt
- Verabschiedung vor der Sommerpause zu erwarten

# Dialogprozess

## Koalitionsvertrag

- „Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen **Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden** starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der **Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan**. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (S. 48)
- Es droht eine **Farce** zu werden, da das BMDV einen Austausch lediglich über den BVWP 2040 betreibt.

# Forderungen

## Steuerungsinstrument zur Klimaneutralität im Verkehr

- Bei der **Überarbeitung des aktuellen BVWP**, der Bedarfsplanüberprüfung und der Erstellung des Bundesmobilitätsplans 2040 wird das Ziel einer klima- und naturfreundlichen sowie sozial gerechten Mobilität verfolgt
- **Planungsstopp** von Bundesfernstraßen bis der aktuelle BVWP an aktuelle Klima- und Naturschutzziele angepasst wurde
- Bei der Straßeninfrastruktur gilt **Erhalt vor Neubau**
- Erhalt und naturverträglicher **Ausbau des Schienennetzes** bekommen Vorrang vor dem Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen

**Emmanuel Schlichter**

Referent

[schlichter@greenlegal.eu](mailto:schlichter@greenlegal.eu)

**green  
legal  
impact.**