Sehr geehrter Herr von Thienen,

vielen Dank für Ihre E-Mail zum Thema „BVWP 2015“. Zu Ihren Fragen erhalten Sie folgende Antworten:

1. Stellen die veröffentlichten Dokumente zu den FE-Projekten die verbindlichen Bewertungskriterien für Projektanmeldungen dar?

   Antwort: Die veröffentlichten FE-Projekte bilden den Entwurf der im BVWP 2015 anzuwendenden Bewertungsmethodik. Möglicherweise werden sich im Zuge der momentan laufenden Projektbewertungen Anpassungen der Methodik ergeben, wenn beispielsweise vorgeschlagene Neuerungen der Bewertungsmethodik nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand umgesetzt werden können. Diese Anpassungen werden in einem Methodenhandbuch gemeinsam mit der Gesamtmethodik dokumentiert und zum BVWP 2015 veröffentlicht.

2. Welche Mindestanforderungen bezüglich Detaillierungsgrad und Planungstiefe werden an Projektanmeldungen gestellt?

   Antwort: Der Zeitraum für Projektvorschläge ist abgeschlossen. Das Verfahren, Verkehrsprojekte für den neuen BVWP vorzuschlagen, wurde bei den drei Verkehrsträgern unterschiedlich gestaltet. Das liegt vor allem an Unterschieden, wie die Bundesverkehrswege verwaltet werden. So werden die Bundesfernstraßen von den Bundesländern im Auftrag des Bundes verwaltet. Hierunter fallen auch Aus- und Neubau. Im Bereich der Bundesschienenwege gibt es diese Auftragsverwaltung der Länder nicht. Aus- und Neubau werden direkt zwischen dem BMVI und der Deutschen Bahn AG vereinbart. Bei den Bundeswasserstraßen nimmt der Bund seine Verantwortung unmittelbar selbst durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wahr.

   Die Anforderungen an Projektanmeldungen war entsprechend bei der Straße höher als bei den beiden anderen Verkehrsträgern. Die Sammlung und Aufbereitung von Projektideen (auch für Projektvorschläge Dritter) erfolgte für Straßenprojekte durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes. Andere Gebietskörperschaften, Verbände u.a. mussten – wegen der Erstellung der notwendigen Anmeldeunterlagen – ihre Bedarfsanmeldung den Straßenbauverwaltungen der Länder übermitteln.

   Die Länder wurden zunächst vorab über die grundsätzlich notwendigen Informationen zur Anmeldung von Straßenprojekten unterrichtet. Dieses umfasste wie in der Vergangenheit die Grundinformationen für jedes (Teil-)Projekt, wie z.B.:
   • (von – bis, Länge (km),
   • geplanter Bautyp,
   • heutiger Querschnitt (RQ), geplanter Querschnitt (RQ),
   • Planungsstand, Datum des Planungsstands,
   • Gesamtkosten Neubau (Mio. €), davon Kosten Dritter, Erhaltungskosten.

   Darüber hinaus waren für alle (Teil-)Projekte folgende Informationen beizufügen:
   • die Projektbegründung bzw. die erwarteten Wirkungen,
   • die Projekthistorie,
   • die durchgeführten Alternativenprüfungen,
   • erwartete Wirkungen bezüglich des Abbaus raumordnerische Defizite, der Schaffung städtebaulicher Potentiale und evtl. weitere erwartete Projektwirkungen,

• Hinweise auf bereits berücksichtigte umweltfachliche Gegebenheiten, Nennung wesentlicher Beeinträchtigungen.

3. Es wird angemerkt, dass Alternativen geprüft werden. Müssen hierzu ähnlich detaillierte Planungen vorliegen bzw. wie sind die Anforderungen daran gestellt?

   Antwort: Alternativenprüfungen werden im BVWP 2015 sowohl auf der Gesamtplan- als auch auf der Einzelprojektebene vorgenommen. Die Festlegung von Alternativen orientiert sich an der formalen Definition gemäß §14, §19b UVPG, wonach nur vernünftige Alternativen geprüft werden, die die Ziele sowie den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind. Die Prüfung von Alternativen erfolgt i.d.R. durch den Bund. Die dazu ggf. notwendigen Informationen werden mit Hilfe von Gutachtern ermittelt. Bezogen auf die Einzelprojektebene beim Verkehrsträger Straße wurde aufgrund des Wissens „vor Ort“, der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern eine strukturierte Alternativenprüfung auf der Einzelprojektebene bereits bei der Projektanmeldung durch die Straßenbauverwaltungen durchgeführt. Bei der Projektanmeldung waren die Länder aufgefordert, die Ergebnisse der Alternativenprüfung dazulegen.

4. Können Projekte, die in den BVWP 2015 aufgenommen werden, nachträglich die eingereichten Planungen in wesentlichen Punkten ändern? Ist es beispielsweise möglich, dass der geplante Verlauf einer Bundesstraße um mehrere hundert Meter oder gar Kilometer verlegt wird? Können neue Anschlussstellen hinzukommen bzw. können geplante weggelassen werden? Muss dann ggf. das Bewertungsverfahren widerholt werden mit dem Risiko, dass das Projekt dann nicht mehr im BVWP 2015 enthalten ist.

   Antwort: BVWP-Projekte können recht unterschiedliche Planungsstände aufweisen. Betrachtet werden erste Projektideen genauso wie Projekte, die bereits planfestgestellt, aber noch nicht im Bau sind. Bei Projekten in einem frühen Planungsstadium werden auf den nachfolgenden Planungsstufen (Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) die Planungen von den Vorhabenträgern vertieft und bis zum Baurecht (Planfeststellung) geführt. Dabei können die von Ihnen genannten Effekte wie Veränderungen des Trassenverlaufs die Folge sein. Da dies u.a. Auswirkungen auf die Kosten des Projektes haben kann, werden Projekte mit größeren Kostensteigerungen vor Aufnahme in den Haushalt erneut einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unterzogen.

5. Darf eine Landesbehörde mit der Detailplanung eines im BVWP eingereichten Projektes bereits im Vorfeld beginnen? Werden die dabei angefallenen Kosten dann nach Aufnahme und Umsetzung des Projektes vom Bund übernommen?

   Antwort: Erst mit der Aufnahme eines Straßenprojektes in den Vordringlichen Bedarf (VB) des Bedarfsplans erfolgt der Planungsauftrag an die Auftragsverwaltungen der Länder.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Hendrik Haßheider