

Positionierung der sächsischen CDU-Landtagsfraktion Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

I. Positionen

1. Die Weiterentwicklung der Methodik zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wird begrüßt. Die Bewertung der vorgeschlagenen Projekte auf Grundlage von transparenten Bewertungsmodulen ist die Voraussetzung für eine objektive und am tatsächlichen Bedarf orientierte Auswahl der in den BVWP aufzunehmenden Projekte. Gleichwohl eröffnen sich Spielräume für Bewertungen, die nicht einseitig zu Lasten des Freistaates Sachsen ausgelegt werden dürfen.
2. Der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ und die daraus folgende Verteilung von 69% der zur Verfügung stehenden Mittel auf Projekte, die der Erhaltung oder dem Ersatz von Verkehrsinfrastruktur dienen, wird mitgetragen. Angesichts des bei allen Verkehrsträgern zu verzeichnenden Investitionsstaus ist diese Schwerpunktsetzung volkswirtschaftlich sinnvoll.
3. Der Freistaat Sachsen wurde bei der Verteilung der Projekte im Straßen-, aber insbesondere im Schienenbereich, nur unzureichend berücksichtigt. Teilweise wurden hierfür falsche oder nicht nachvollziehbare Begründungen herangezogen.
Im Bereich der Schienenwege ist eine abschließende Prioritätensetzung durch die Schaffung der Kategorie „potentieller Bedarf“ umgangen worden. Nur für 17 von ursprünglich 400 Projekten ist in einer sog. „1. Phase“ eine Priorisierung erfolgt. Das ist angesichts der seit dem Jahr 2010 andauernden Arbeiten am Entwurf des BVWP nicht nachvollziehbar. Die Verschiebung der Entscheidungen über die Berücksichtigung der kostenaufwändigen Schienenprojekte auf die Zeit nach Verabschiedung des BVWP (sog. „2. Phase“) läuft dem Ziel einer transparenten und objektiven Bewertung der Projekte entgegen.
4. Im Bereich der Bundesfernstraßen sind die von Sachsen vorgeschlagenen Projekte durch entsprechende Einordnung im BVWP zu berücksichtigen. Insbesondere sind folgende Maßnahmen neu zu bewerten:
 - a) **B 87n:**
Der Neubau der Bundesstraße ist von essentieller Bedeutung für die Entwicklung der Region Nordsachsen und Südbrandenburgs. Der auf Ortsumgehungen reduzierte zweistreifige Ausbau in Brandenburg kann darüber ebenso wenig hinwegtäuschen wie unzureichende Ergebnisse von Verkehrszählungen, die letztlich eine Folge der unzureichenden Erschließung der Region sind.
Die B 87n muss in den vordringlichen Bedarf (VB) aufgenommen werden.
 - b) **A 4, Ausbau zwischen Dreieck Nossen und Dresden:**
Die nachgewiesene Verkehrsbelastung sowie das Wachstum des Ballungsraumes um Dresden werden zu einer Verschärfung des bereits bestehenden Engpasses führen, die eine Neubewertung erforderlich macht.
Der Ausbau der A 4 ist deshalb mindestens in den weiteren Bedarf (WB) aufzunehmen, um eine Realisierungsperspektive zu eröffnen.

c) **A 72, Ausbau südlich von Chemnitz:**

Hier gilt die gleiche Argumentation wie für den Ausbau der A 4. Der Ausbau der A 72 ist deshalb mindestens in den weiteren Bedarf (WB) aufzunehmen, um eine Realisierungsperspektive zu eröffnen.

5. Im Bereich der Schienenwege des Bundes sind eine Vielzahl von Projekten noch nicht priorisiert worden. Diese Einstufung muss noch vor der Verabschiedung des BVWP 2030 erfolgen mit dem Ziel, Planungssicherheit herzustellen und die Kategorie „potentieller Bedarf“ aufzulösen. Die Einstufung muss nach den gleichen objektiven Kriterien erfolgen wie dies in „Phase 1“ der Fall war.

Hinsichtlich der sächsischen Projektvorschläge gelten dabei folgende Maßgaben für ihre Priorisierung:

a) **Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz:**

Anlässlich des Bahngipfels 2012 hatten sich DB und Freistaat Sachsen bereits zum Ausbau der Strecke bekannt. Chemnitz ist integraler Bestandteil des neuen Flächennetzes der DB und damit eindeutig durch SPFV-Verbindungen zu erschließen. Konsequenter Weise hat die DB deshalb ebenfalls die Strecke zum BVWP angemeldet. Vor diesem Hintergrund ist die Einstufung des BMVI, die Strecke diene nur dem SPNV und sei deshalb nicht für den SPFV relevant, nicht nachvollziehbar. Die Metropolregion Chemnitz-Zwickau ist deutschlandweit der einzige Ballungsraum mit weit über einer Million Einwohnern, der vollständig vom SPFV abgeschnitten ist.

Darüber hinaus bietet die Strecke Leipzig - Chemnitz für eine Elektrifizierung beste Voraussetzungen. Dies würde eine Kosten-Nutzen-Analyse belegen.

Ausbau und Elektrifizierung der Strecke sind deshalb im vordringlichen Bedarf (VB) zu berücksichtigen.

b) **Neubaustrecke Dresden – Prag**

Leistungsfähige und gut vernetzte Infrastrukturen sind von zentraler Bedeutung für Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, Arbeitsplätze in Sachsen, seinen Nachbarländern und der gesamten Europäischen Union. Dieser Gedanke ist auch im EU-Vertrag verankert und findet Ausdruck im Konzept der „Transeuropäischen Verkehrsnetze“ (TEN). Es ist Zielstellung der EU, das TEN-Kernnetz, zu dem auch die Strecke Dresden - Prag gehört, bis zum Jahr 2030 zu vollenden.

Die Strecke ist von erheblicher Bedeutung im nationalen Netz mit internationaler Strahlkraft. Sie sichert nicht nur Potentiale für den mitteldeutschen Logistik-Cluster, sondern ist unverzichtbar für eine zukunftssichere Anbindung der Y-Strecke im Hinterland der Häfen Hamburg und Bremen nach Südost-Europa. Auf tschechischer Seite ermöglicht sie Prosperität für das nordböhmische Industriegebiet bis nach Prag. Für die Entlastung der Elbtalstrecke ist sie ebenfalls unverzichtbar. Der Eisenbahngrenzübergang Schöna-Hřensko ist nach dem Übergang Basel bereits heute der zweitstärksten frequentierte im deutschen Netz und perspektivisch für weitere Kapazitäten erschöpft. Die im Entwurf unterstellte *„deutlich geringere Wirkung zur Engpassauflösung“* kann vor diesem Hintergrund nicht nachvollzogen werden.

Um den notwendigen Planungsvorlauf schaffen zu können, ist die Einordnung des Projekts in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zwingende Voraussetzung.

c) Ausbau der Mitteldeutschlandstrecke Weimar – Gera - Gößnitz/Lehndorf

Chemnitz ist integraler Bestandteil des neuen Flächennetzes der DB und soll bis spätestens 2032 im 2-Stunden-Takt erreichbar sein. Dafür ist die Elektrifizierung der Strecke Weimar - Gera - Gößnitz unabdingbare Voraussetzung.

Das Projekt ist deshalb mindestens im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aufzunehmen.

d) Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz - Landesgrenze Polen

Für den Freistaat Sachsen sind Erhalt und Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen von essentieller Bedeutung. Hierbei spielt nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung der grenznahen Räume in Sachsen und in Polen eine Rolle, sondern auch die Erreichung des sozialen, wirtschaftlichen und geografischen Zusammenhaltes zwischen den Nachbarländern.

Der Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz - Landesgrenze Polen ist deshalb in den vordringlichen Bedarf (VB) aufzunehmen.

e) Ausbau der Strecke Plauen - Bad Brambach - Grenze D/CZ (- Cheb).

Auch für die Strecke Plauen - Bad Brambach - Cheb (Eger) gilt die Prioritätensetzung zu Erhalt und Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. Die Kapazitäten für den SGV im Elbtal sind weitestgehend erschöpft. Auch aufgrund der räumlichen Entfernung wird die Neubaustrecke Dresden - Prag die SGV-Bedarfe im Bereich Südwestsachsen/Nordböhmen nicht vollständig abdecken können.

Der Ausbau der Strecke Plauen - Bad Brambach - Grenze D/CZ (- Cheb) ist deshalb zumindest in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aufzunehmen.

6. Der Entwurf des BVWP formuliert für die Bundeswasserstraße Elbe folgendes Ziel: „... Die Nutzung der Elbe als Schifffahrtsweg [ist] zu erhalten und durch Maßnahmen im Rahmen des in der Erstellung befindlichen „Gesamtkonzept Elbe“ die Zuverlässigkeit der Befahrbarkeit der Wasserstraße zu verbessern.“

Diese Forderung ist vollinhaltlich zu unterstreichen und die Erhaltung einer ganzjährigen Schifffahrt der Elbe zu gewährleisten. Der Bund ist aufgefordert, dass seit 2012 angekündigte „Gesamtkonzept Elbe“ nach Maßgabe der o.g. Prämisse zeitnah vorzulegen.

II. Informationen zum BVWP aus Sicht Sachsens

1. Allgemeines zum BVWP

Am 16. März 2016 hat das BMVI den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgelegt. Der Entwurf wird nun mit den Ländern, Ressorts und Verbänden abgestimmt bzw. erörtert. Dies schließt auch erstmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) ein.

Der neue BVWP 2030 löst den BVWP aus dem Jahr 2003 ab. Der BVWP bildet die Grundlage für den Ausbau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen, der Schienenfernstrecken des Bundes sowie der Bundeswasserstraßen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) arbeitet seit 2010 am Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2030. Seit Dezember 2012 haben die Länder ihre Vorschläge für wichtige Maßnahmen im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraße angemeldet. Sachsen hat 72 Straßen- und 11 Schienenprojekte, darunter die Neubaustrecke Dresden - Prag eingebracht. Für die Elbe wurden keine Maßnahmen gemeldet. Grundlage der Anmeldungen ist der Landesverkehrsplan 2025 (beschlossen im September 2012).

Insgesamt wurden für den BVWP über 2.000 Projekte vorgeschlagen, die im BMVI zunächst einer Vorprüfung sowie einer zusätzlichen Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Ingenieurbüros unterzogen wurden. Nur aussichtsreiche Projekte wurden anschließend nach einem einheitlichen Bewertungsverfahren gewichtet. Das Bewertungsverfahren wurde gegenüber dem Verfahren zum Vorgänger-BVWP 2003 weiterentwickelt und intensiviert. Jedes Projekt wurde in vier sogenannten „Bewertungsmodulen“ verglichen und schließlich selektiert. Neben der umwelt- und naturschutzfachlichen, der raumordnerischen und der städtebaulichen Bewertung bildete dabei die Kosten-Nutzen-Analyse das zentrale Kriterium.

Das Gesamtvolumen der im BVWP 2030 veranschlagten Mittel beträgt ca. 264,5 Mrd. €. Der BVWP ist allerdings kein Finanzierungsplan, sondern setzt den Rahmen für die vom Bund beabsichtigten Investitionen. Grundlegend für die Verteilung der begrenzten Mittel auf die Projekte ist im aktuellen BVWP das sogenannte „nationale Prioritätenkonzept“, dass von folgenden Prämissen ausgeht:

- Bereits laufende und fest disponierte Projekte sind vorrangig abzuschließen,
- Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in bestehende Netze werden vorrangig bedient (deshalb werden hierfür 141,6 Mrd. € bzw. 69% der Mittel veranschlagt),
- Verteilung der verbleibenden Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser),
- Dringlichkeitseinstufung der Projekte innerhalb der Verkehrsträger:
 1. laufende und fest disponierte Vorhaben,
 2. a) „Vordringlicher Bedarf“ (VB) mit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“,
b) „Weiterer Bedarf“ (WB) mit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“.

Vorhaben des VB bzw. VB-E sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis 2030 umgesetzt bzw. zumindest begonnen werden; Vorhaben zur Engpassbeseitigung (VB-E) haben dabei Priorität. Vorhaben des WB und WB* wird ein grundsätzlicher Bedarf zugeschrieben, ihr Investitionsvolumen

überschreitet aber voraussichtlich den bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen. Für Projekte des WB* können die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung die Projektplanungen aufnehmen.

Nach der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird der BVWP im Bundeskabinett beschlossen. Dafür wird nach aktuellem Stand der Juli 2016 angestrebt. Es folgt eine Befassung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages im Oktober.

Die Ausbaugesetze (je eines für Straße, Schiene und Wasser) mit den zugehörigen Bedarfsplänen werden dann in den Deutschen Bundestag eingebracht. Die Verabschiedung des BVWP im Bundestag ist nach Absprache der Obleute bis 31.12.2016 vorgesehen.

Alle fünf Jahre werden die Bedarfspläne auf ihre Aktualität hin überprüft.

2. Berücksichtigte sächsische Projekte im BVWP-Entwurf

a) Straße

Acht Projekte sind in der Rubrik „Laufende und fest disponierte Projekte“ aufgeführt, davon mit dem Neubau der Ortsumgehung Hoyerswerda (B 96) ein zugesagter Neubeginn. 29 Projekte sind im „vordringlichen Bedarf“ (VB) eingestuft (keines davon in VB–E, also mit Engpassbeseitigung). Hierzu gehören u.a. der dreistreifige Neubau der B 169 von der A 14 bis zur B 6 vor Riesa (Netzschluss) sowie die Verlegung der B 6 bei Cossebaude.

Sechs Projekte sind im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft, darunter die B 87n durchgehend von der A 14 bis östlich Torgau in vier Abschnitten (2-, 3- und 4-streifiger Neubau). Hierzu ist allerdings anzumerken, dass der Neubau der B 87n auf brandenburgischer Seite gemäß vorliegendem Entwurf des BVWP nicht durchgehend weiter verfolgt wird. Hier sind mehrere Ortsumfahrungen im WB eingeplant. Seitens des Vertreters der CDU-Landtagsfraktion Brandenburg in der Beratung der B-Länder zum aktuellen Entwurf des BVWP wurde dieser Ansatz deutlich kritisiert.

23 vom Freistaat angemeldete Projekte fallen unter den „weiteren Bedarf“, d.h. ihre Realisierung ist zumindest im Planungszeitraum bis 2030 wenig realistisch.

13 angemeldete Projekte finden im Entwurf keine Berücksichtigung. Hierunter fallen u.a. der 8-streifige Ausbau der A 4 zwischen Nossen und Dresden (Begründung: nicht wirtschaftlich (Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) < 1), deshalb kein Bedarf) oder der 6-streifige Ausbau der A 72 südlich von Chemnitz (27,6 km, Begründung: NKV < 1, kein Bedarf).

Insgesamt sind im Bereich der Bundesfernstraßen in Sachsen Investitionen in bereits laufende und fest disponierte Vorhaben i.H.v. 335,5 Mio. € geplant. Für Straßenbauvorhaben des VB sind 774,6 Mio. € veranschlagt, für Straßenbauvorhaben des WB mit Planungsrecht (WB*) 341,5 Mio. € sowie des weiteren Bedarfs (WB) 510,1 Mio. €.

b) Schiene

Sachsen hatte elf Projekte für den BVWP vorgeschlagen und mit allen notwendigen Unterlagen eingereicht; davon waren sechs Vorhaben Wiederanmeldungen aus dem BVWP 2003. Neu eingereicht wurden u.a. die Vorhaben Ausbau und Elektrifizierung Leipzig - Chemnitz, Ausbau und Elektrifizierung Dresden - Görlitz sowie die Neubaustrecke Dresden - Prag.

Neun von den elf vorgeschlagenen Projekten wurden in den Entwurf des BVWP aufgenommen. Hierbei sind allerdings die Dringlichkeitseinstufungen zu beachten.

In den laufenden und fest disponierten Projekten ist u.a. die Ausbaustrecke Leipzig - Dresden (VDE 9) und die Ausbaustrecke Hoyerswerda - Horka - Grenze D/Polen enthalten.

Der VB enthält aus sächsischer Sicht nur die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Hof und Marktredwitz (und weiter bis nach Nürnberg). Im weiteren Bedarf (WB) ist der Ausbau von Eisenbahnknotenpunkten enthalten. Dies kann Leipzig und Dresden betreffen, sofern die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse belegt wird.

Völlig neu und in der Systematik des BVWP bisher nicht vorgesehen ist die Kategorie „*Vorhaben des potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können*“. Für derartige Vorhaben sind im Bereich des VB 3,25 Mrd. € und im Bereich des WB 9,7 Mrd. € reserviert, soweit deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann. Die Kategorie des „Potentiellen Bedarfs“ enthält 43 Projekte.

Insgesamt gelangten im Bereich Schiene ca. 400 Projekte in die Vorprüfung. 60 davon wurden nach der Erstbewertung als für die Aufnahme in den BVWP geeignet eingestuft. Davon wiederum wurden 17 Projekte (Strecken) sowie einige Großknoten für den VB ausgewählt. Sie sind durch besondere Anforderungen an die Verkürzung von Fahrtzeiten, die Bereitstellung von Kapazitäten (Engpassbeseitigung) und die Wirtschaftlichkeit gekennzeichnet. Der Auswahlprozess bis zu diesem Punkt wird als „1. Phase“ bezeichnet.

Im WB finden sich nach der 1. Phase lediglich die bereits angesprochenen Mittelreservierungen (9,7 Mrd. €), jedoch keine konkreten Projekte.

Alle weiteren Projekte sind in der Liste des „potentiellen Bedarfs enthalten“. Für sie wird eingeschätzt, dass sie *„... nach derzeitiger gutachterlicher Einschätzung deutlich geringere Wirkungen insbesondere zur Engpassauflösung in den Kernbereichen des Schienennetzes erzielen. Für sie erfolgt die Detailbewertung in einer 2. Phase der Projektbewertungen im Nachgang des BVWP.“*

Aus sächsischer Sicht ist dieser Kategorie besondere Aufmerksamkeit zu schenken, denn hier sind Projekte wie die Neubaustrecke Dresden - Prag, der Ausbau der Strecke Dresden - Görlitz-Landesgrenze Polen und auch der Ausbau der Mitteldeutschlandstrecke Weimar – Gera - Gößnitz/Lehndorf enthalten.

Nicht in den BVWP aufgenommen wurde der Ausbau der Strecke Plauen - Bad Brambach - Grenze D/CZ (- Cheb) und insbesondere der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz. Beide Strecken sind bereits in der Grobplanung zum BVWP ausgeschieden; es wurde deshalb bis dato keine Kosten-Nutzen-Analyse vorgelegt.

Bezüglich der Strecke Plauen - Bad Brambach - Grenze D/CZ wird zur Begründung angeführt, das auch

nach einem Ausbau der Strecke keine Nachfrage des SPFV zu erwarten sei. Die Kapazitäten im Elbtal würden für den SGV ausreichen und deshalb wäre auch hier durch einen Ausbau kaum Nutzen für den überregionalen Verkehr zu generieren.

Zur Strecke Leipzig - Chemnitz wurde argumentiert, dass auch künftig keine Nachfrage nach einer SPFV-Linie zwischen Chemnitz und Leipzig bestehe und der SGV aufgrund des Nachfragerückgangs nach Braunkohle abnehmen werde. Weiterhin wurde die Strecke als „zum SPNV gehörig und schon deshalb nicht für den BVWP geeignet“ bezeichnet.

c) Wasser

Die Elbe ist die einzige Sachsen betreffende Bundeswasserstraße. Sie ist vom Wehr Geesthacht bis zur deutsch-tschechischen Grenze und darüber hinaus bis nach Pardubice in Tschechien eine länderübergreifende Binnenwasserstraße, die auch zum TEN-Kernnetz gehört. Die Erhaltung der Schiffbarkeit ist darüber hinaus durch internationale Verträge verpflichtend geregelt. Die Elbe und die mit ihr verbundenen schiffbaren Fließgewässer verbinden als Wasserstraßensystem zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw. mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz.

Das Instandhaltungsziel für die Elbe ist eine an 345 Tagen des Jahres schiffbare Fahrrinne von mind. 1,60 m Tiefe ab Dresden stromabwärts und von 1,50 Tiefe ab Dresden stromaufwärts. Grundlage dafür ist das Bund-Länder-Fachkonzept zur Wiederherstellung der Elbe von 2005, welches im Mai 2013 noch einmal bestätigt wurde.

Sachsen hat keine Anmeldung von Projekten für die Bundeswasserstraße Elbe vorgenommen.

III. Einordnung in den europäischen Kontext, insbesondere TEN

Insbesondere die Neubaustrecke Dresden - Prag sowie die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe sind von erheblicher Bedeutung für Deutschland und die Tschechische Republik, aber auch die Staaten Südost-Europas. Die Tschechische Republik plant bis 2025 den Start einer Ausbau-/Neubaustrecke Prag – Lobositz für den steigenden Güterverkehr. Diese ist unmittelbar geeignet, an die geplante Neubaustrecke angebunden zu werden. Beide Vorhaben sind als gemeinsames Projekt zu betrachten. In Beratungen des stellvertretenden Verkehrsministers der Tschechischen Republik mit dem Parlamentarischen Forum Mittel- und Osteuropa des Sächsischen Landtages im Dezember 2015 hat die tschechische Seite dies sehr deutlich artikuliert.

Es besteht darüber hinaus ein klar geäußertes Interesse an einer dauerhaften Sicherung der Schiffbarkeit der Elbe für den Güterverkehr. Beide Verkehrswege ergänzen sich und sichern Potentiale in Tschechien und Deutschland.

In Beratungen mit der Generaldirektion Verkehr der EU in Brüssel im Februar 2016 wurde seitens der EU-Vertreter unterstrichen, dass es in der GD Verkehr ein großes Interesse an der Realisierung der Neubaustrecke Dresden - Prag als Bestandteil des TEN-Kernnetzes gibt und bei einer positiven Berücksichtigung im BVWP 2030 mit einer entsprechende Förderung durch die EU zu rechnen ist.