



---

## Kurzinformation

### Verkehrsträger des integrierten BVWP 2030

---

Der Bund ist nach dem Grundgesetz (GG) verantwortlich für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege. Diese bestehen aus den Bundesschienenwegen (Artikel 87e GG), den Bundeswasserstraßen (Artikel 89 Absatz 2 GG) und den Bundesfernstraßen (Artikel 90 GG). Ein BVWP ist ein diese Verkehrszweige-übergreifendes Rahmenprogramm der Bundesregierung im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik. In den Ländern werden ebenfalls Landesverkehrswegepläne aufgestellt, die neben den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser auch den Luftverkehr berücksichtigen,

vgl. bspw. Landesverkehrswegeplan 2015 des Landes Sachsen, S. 19 ff. zuletzt abgerufen am 22.04.2016: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/20153>.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik für die Aufstellung des BVWP 2003 umfasste seinerzeit auch den Luftverkehr,

vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zum BVWP 2003, S. 27, 111, 113, 114, 126, 132, 133, 249, 254, 256, 258, zuletzt abgerufen am 22.04.2016: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.html?linkToOverview=js>.

Demgegenüber findet der Luftverkehr im Entwurf des BVWP 2030 lediglich am Rande mit dem Hinweis Erwähnung, dass er mit einem Anstieg um rd. 65 % das mit Abstand stärkste Wachstum im Personenverkehr aufweise,

vgl. BMVI, Entwurf des BVWP 2030, S. 50, 52 und 55 zuletzt abgerufen am 20.04.2016: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile).

Festzustellen ist damit, dass der Luftverkehr im ansonsten für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraßen integrierten BVWP 2030 keine Berücksichtigung findet. Folglich ist der Luftverkehr auch nicht Gegenstand einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zum BVWP 2030,

vgl. Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Bosch Baader und Gruppe Freiraumplanung (GFP) im Auftrag des BMVI, SUP zum BMVP 2030 – Umweltbericht (März 2016), S. 119 zuletzt abgerufen am 22.04.2016: [http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?__blob=publicationFile).

Die Bundesregierung hat am 20. Januar 2016 ein „Nationales Hafenkonzep für die See- und Binnenhäfen 2015“ beschlossen,

vgl. BMVI, Pressemitteilung; zuletzt abgerufen am 19.05.2016: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/009-dobrindt-nationales-hafenkonzep.html>.

Ziel des Nationalen Hafenkonzepes 2015 ist, insbesondere den Güterverkehr auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern,

vgl. BMVI, zuletzt abgerufen am 19.05.2016: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/nationales-hafenkonzep.html>, vgl. demgegenüber BT-Drucks. 18/7340, S. 8; zuletzt abgerufen am 19.05.2016: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/073/1807340.pdf>.

Die Errichtung eines entsprechenden Bund-Hafenländer-Arbeitskreises soll noch 2016 erfolgen. Angestrebt ist allerdings, das Nationale Hafenkonzep 2015 bereits in das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zum BVWP 2030 einzubeziehen,

vgl. BMVI (Hrsg.), Nationales Hafenkonzep für die See- und Binnenhäfen 2015, S. 45, 128, zuletzt abgerufen am 06.05.2016: [https://www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf\\_downloads/Sonstige\\_Dateien/2015-11-23\\_Nationales\\_Hafenkonzep\\_BMVI.pdf](https://www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/Sonstige_Dateien/2015-11-23_Nationales_Hafenkonzep_BMVI.pdf).

Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit kann abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind (§ 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG). In entsprechender Anwendung dieser Vorschrift, wäre eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung dann durchzuführen, wenn mit der Planänderung zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Nach der Kommentarliteratur liegen bei § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG „semantisch vage Begriffe“ vor.

vgl. hierzu Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, UVPG Kommentar (Stand. 08/2015), § 9 Rdnr. 37 mit weiteren Nachweisen.

Dies gilt insbesondere bei einer entsprechenden Anwendung dieser Vorschrift. *Zusätzliche Umweltauswirkungen* sollen jedenfalls dann vorliegen, wenn bereits bekannte Umweltauswirkungen verschärft werden. *Andere erhebliche Umweltauswirkungen* liegen vor, wenn Umweltauswirkungen neu hinzutreten.

Ende der Bearbeitung