



Ausarbeitung

Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze
Aufnahme von Projekten

Bundesverkehrswegeplan und Ausbaugesetze

Aufnahme von Projekten

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 012/23
Abschluss der Arbeit: 26.02.2023
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Bundesverkehrswegeplan 2030	4
2.1.	Allgemein	4
2.2.	Verfahren	4
2.3.	Ermittlung der „bauwürdigen“ Vorhaben	5
2.3.1.	Nutzen-Kosten-Analyse	5
2.3.2.	Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung	6
2.3.3.	Raumordnerische Beurteilung	7
2.3.4.	Städtebauliche Beurteilung	7
2.4.	Priorisierung	8
2.4.1.	Allgemeines	8
2.4.2.	Vordringlicher Bedarf	8
2.4.3.	Weiterer Bedarf	8
2.4.4.	Potenzieller Bedarf	9
3.	Ausbaugesetze	9
4.	Beteiligung des Deutschen Bundestages	10

1. Einleitung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden nach den Bedingungen für die Aufnahme von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den **Bundesverkehrswegeplan** (nachfolgend „**BVWP**“) sowie in die **Bedarfspläne der Ausbaugesetze für die Verkehrswege des Bundes** gefragt. Die Einordnung von Projekten in den Vordringlichen Bedarf ist dabei von besonderem Interesse. Zudem sollen die Beteiligungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages bei der Auswahl und Priorisierung der Verkehrsprojekte dargestellt werden.

2. Bundesverkehrswegeplan 2030

2.1. Allgemein

Die langfristige und grundlegende Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen) ist im BVWP enthalten. Der aktuelle BVWP gilt für den Planungszeitraum 2016 bis 2030. Das von der **Bundesregierung beschlossene** Planungs- und Koordinierungsinstrument steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab und ist Grundlage für die Verabschiedung der Ausbaugesetze (vgl. dazu Kapitel 3). Es ist jedoch **weder Finanzierungsplan noch hat es Gesetzescharakter**.¹ Die Umsetzung des BVWP hängt von der Aufnahme der Projekte in die **Haushaltspläne** sowie von der erfolgreichen Durchführung des mehrstufigen förmlichen **Planungsverfahren** für die einzelnen Projekte ab.²

2.2. Verfahren

Das Verfahren zur Aufstellung ist gesetzlich nicht geregelt. In der Praxis hat sich dennoch ein relativ feststehendes Verfahren etabliert.³ Eine Orientierung über den Ablauf lässt sich anhand der Aufstellung des derzeit gültigen BVWP gewinnen.

Für die Aufnahme von Aus- und Neubauprojekten in den BVWP 2030 haben zahlreiche Akteure über 2.000 **Projekte vorgeschlagen**, die anhand verschiedener Kriterien bewertet und – sofern als „bauwürdig“ eingestuft – in den BVWP aufgenommen worden sind.⁴ Die Bundesfernstraßen standen zum Zeitpunkt der Aufstellung des BVWP in Länderverwaltung im Auftrag des Bundes.⁵ Dementsprechend konnten nur die Bundesländer Vorschläge für Straßenprojekte unterbreiten. Bei den Wasserstraßen bestand diese Möglichkeit für die Bundesländer und die Wasserstraßen-

1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 7.

2 Groß, Regelungsdefizite der Bundesverkehrswegeplanung, VerwArch, 104. Band, Heft 1, 2013, S. 1 ff.

3 Groß, Regelungsdefizite der Bundesverkehrswegeplanung, VerwArch, 104. Band, Heft 1, 2013, S. 2 f.

4 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 8 f.

5 Zur neuen Rechtslage vgl. Art. 90 Grundgesetz, https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_90.html.

und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Bei Schienenprojekten konnten „alle“ Projektanmeldungen einreichen, d. h. neben der DB Netz AG, Bundesländern und Verbänden auch Bürgerinnen und Bürger.⁶ Zur Erfüllung qualitativer Mindeststandards im Hinblick auf die Vorschläge hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Projektanmeldern Engpassanalysen und Sonderuntersuchungen zur Verfügung gestellt. Zudem wurden verstärkte Vor- und Plausibilitätsprüfungen und Projektoptimierungen durchgeführt.⁷

Weiterhin fand im Rahmen der Aufstellung des BVWP eine **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung** statt. Diese erfüllte die gesetzlichen Anforderungen an die strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß § 35 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Anl. 5 Nr. 1.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) (vgl. dazu auch Abschnitt 2.3.2.).⁸ Für den BVWP 2030 konnten zwischen dem 21. März und 2. Mai 2016 alle natürlichen oder juristischen Personen mit Wohnsitz in Deutschland zu dem zuvor veröffentlichten Entwurf des BVWP 2030 und dem Umweltbericht Stellung beziehen. Ergänzend dazu konnten sich auch Behörden und die Öffentlichkeit aus den Nachbarstaaten schriftlich und in ihrer Landessprache am Entwurf des BVWP 2030 beteiligen. Aus fachlich-inhaltlichen oder rechtlichen Gründen sinnvolle Hinweise wurden in die Endfassung des BVWP 2030 übernommen.⁹ Da die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung ablief, standen in diesem Verfahren der Gesamtplan und seine Wirkungen im Vordergrund. Das BMDV hat den Umgang mit den eingereichten Stellungnahmen in einem Bericht dokumentiert.¹⁰

2.3. Ermittlung der „bauwürdigen“ Vorhaben

2.3.1. Nutzen-Kosten-Analyse

Für die Entscheidung über die Aufnahme in den BVWP werden die Projekte einer Wirkungsanalyse unterzogen. Diese vergleicht die Situation mit dem Projekt („Planfall“ oder „Mit-Fall“) mit der Lage ohne das Projekt („Bezugsfall“ oder „Ohne-Fall“).

6 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-erarbeitung.html>.

7 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 8 f.

8 <https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/>; <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-erarbeitung.html>.

9 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-erarbeitung.html>.

10 Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/finaler-bericht-behoerden-und-oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf?blob=publicationFile>.

Die **Nutzen-Kosten-Analyse** ist hierbei das „zentrale Bewertungsmodul“.¹¹ Ausführliche Informationen dazu enthält das **Methodenhandbuch** zum Bundesverkehrswegeplan 2030.¹² Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) des BVWP werden diejenigen Wirkungen des Projekts betrachtet, die quantifiziert und in monetären Größen angegeben oder in monetäre Größen umgewandelt werden können. Diese Wirkungen werden entweder der Nutzen- oder der Kostenseite zugeordnet.¹³ Die zentrale Kenngröße der NKA, das **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)**, fasst die Bewertungskomponenten zusammen. Es setzt die Summe aller Projektnutzen ins Verhältnis zu den Gesamtkosten des Projektes. Ist das **NKV größer 1**, überwiegen die Nutzen des Projektes dessen Kosten. Das Projekt kann als prinzipiell **gesamtwirtschaftlich vorteilhaft** eingestuft werden.¹⁴

Zu den **Bewertungskomponenten** zählen Abgasbelastungen, Verkehrssicherheit, Reisezeit im Personenverkehr, Transport der Ladung im Güterverkehr, Impliziter Nutzen, Zuverlässigkeit, Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege, Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur, Geräuschbelastungen, innerörtliche Trennwirkung, Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern (z. B. bei Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene), Nutzen aus verlagertem Verkehr, Aus- und Neubaukosten sowie Planungskosten. Der Implizite Nutzen ist neu in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Er berücksichtigt beispielsweise den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen sondern auch mit Blick auf die Ausstattung der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder aufgrund der persönliche Einstellung des Einzelnen zu einem bestimmten Verkehrsmittel getroffen werden.¹⁵

2.3.2. Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene sind nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Anlage 5 Nr. 1.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)¹⁶ einer **strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP)** zu unterziehen. Dadurch sollen Umweltbelange möglichst frühzeitig berücksichtigt

11 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. III.

12 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile; zur Kosten-Nutzen-Rechnung im Bundesverkehrswegeplan vgl. weitergehend Wissenschaftlichen Dienste, Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Bundesverkehrswegeprojekten, WD 5 - 3000 - 113/22, 28. September 2022, <https://www.bundestag.de/resource/blob/918590/09c8c5a46f13d37237d777d6a44fc217/WD-5-113-22-pdf-data.pdf>.

13 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile, S. 32.

14 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile, S. 35.

15 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile, S. 32 ff.

16 <https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/BJNR102050990.html>.

werden.¹⁷ Bei Vorhaben, die bereits im Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren, ist gemäß § 53 Abs. 1 UVPG eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung bei Beschluss der Bedarfspläne nicht erforderlich.

Bei der Prüfung werden die Umweltauswirkungen, die im Rahmen der **Nutzen-Kosten-Analyse** beschrieben werden (CO₂, Luftschadstoffe, Lärm), auf einer **monetären** Basis berücksichtigt. Die Betroffenheit von schutzwürdigen Flächen mit besonderer Bedeutung oder Empfindlichkeit werden **nicht-monetär** im Rahmen der **umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung** erfasst. Die Umweltbetroffenheit durch die Projekte wird dabei einer der Kategorien „gering“, „mittel“ oder „hoch“ zugeordnet.¹⁸

2.3.3. Raumordnerische Beurteilung

Im Mittelpunkt der raumordnerischen Beurteilung stehen Analysen der Qualität der An- und Verbindung zwischen zentralen Orten der Raumordnung. Zudem wird die Erreichbarkeit von Oberzentren, Flughäfen und IC-Bahnhöfen untersucht. Die Beurteilung umfasst eine Einordnung der Vorhaben in eine hohe, mittlere, geringe oder keine Raumwirksamkeit.¹⁹

2.3.4. Städtebauliche Beurteilung

Bei bestimmten Straßenbauprojekten erfolgt des Weiteren eine Untersuchung von Straßenraum-, Flächen- und Erschließungs- sowie Sanierungs- und Erneuerungseffekten. Dazu gehören wie Faktoren wie Entlastungen durch Verkehrsverlagerungen, Erreichbarkeit benachbarter Stadtareale oder Ortslagen mit einer einhergehenden positiven Entwicklung der entsprechenden Gebiete, Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes sowie der Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die Gesamteinschätzung des Vorhabens erfolgt durch eine Gegenüberstellung der sogenannten Intervallklassen für die Wirksamkeit sowie die Beeinträchtigung durch das Vorhaben.²⁰

17 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 62.

18 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 62; dazu sowie zu weiteren Einzelheiten dieses Bewertungsmoduls vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?blob=publicationFile>, S. 36 ff.

19 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 65 ff.

20 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 67 f.; für weitere Einzelheiten vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?blob=publicationFile>, S. 43 ff.

2.4. Priorisierung

2.4.1. Allgemeines

Da die in den BVWP aufgenommenen Projekte miteinander sowie mit anderen öffentlichen Aufgaben um ihre Finanzierung und Realisierung konkurrieren, erfolgte im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 eine **Priorisierung der Projekte** in einem dreischrittigen Verfahren vorgenommen:

- Im ersten Schritt wurden notwendige **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** als unverzichtbare Projekte eingestuft, da der Erhalt bestehender Strukturen Vorrang haben soll.
- Im zweiten Schritt wurden die vorhandenen Finanzmittel **auf die drei Verkehrsträger** Straße, Schiene und Wasser aufgeteilt. Dabei wurde die Gesamtzielsetzung des Plans, etwa die Reduktion von CO₂-Emissionen, berücksichtigt.
- Im abschließenden dritten Schritt wurde **innerhalb der einzelnen Verkehrsträger** eine Dringlichkeitseinstufung vorgenommen. Laufende und fest disponierte Vorhaben sollen so schnell wie möglich fertiggestellt werden, während neue Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ eingeteilt wurden.²¹

2.4.2. Vordringlicher Bedarf

Für die Einstufung eines neuen Vorhabens in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ ist insbesondere das Ergebnis der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**, aber auch seine **raumordnerische** bzw. **städtebauliche** Bedeutung sowie das Vorhandensein möglicher **Synergien** mit anderen Projekten entscheidend. Innerhalb des Vordringlichen Bedarfs werden Projekte bevorzugt, die eine **besonders hohe verkehrliche Bedeutung** haben, etwa indem sie Engpässe beseitigen („Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“, VB-E). Eine hohe **Umweltbetroffenheit** schließt die Einstufung in den VB-E aus.²²

2.4.3. Weiterer Bedarf

In den „Weiteren Bedarf“ wurden all jene neuen Verkehrsprojekte eingestuft, für die zwar ein grundsätzlicher Bedarf besteht, deren Finanzierung jedoch **voraussichtlich nicht** mit den für die Planrealisierung **bis 2030 verfügbaren Mitteln** möglich ist.²³

21 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 11 f.

22 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 12.

23 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 12.

2.4.4. Potenzieller Bedarf

Während die Vorhaben des Bundesfernstraßen- und des Bundeswasserstraßenausbaus nur in den „Weiteren“ und den „Vordringlichen Bedarf“ unterteilt sind, findet sich in der Bundesverkehrswegeplanung „Schiene“ mit dem „**Potenziellen Bedarf**“ eine weitere Bedarfskategorie.

Aus dem Bundesverkehrswegeplan ergibt sich, dass Vorhaben des „Potenziellen Bedarfs“ nach derzeitiger gutachterlicher Einschätzung deutlich geringere Wirkungen insbesondere zur Engpassauflösung in den Kernbereichen des Schienennetzes erzielen und für diese eine abschließende Detailbewertung im Nachgang des BVWP erfolgt. Diese Projekte können in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, wenn sie sich als **sinnvolle Ergänzung des Schienennetzes** herausstellen. Im Vordringlichen Bedarf ist ein Budget als Platzhalter für die Projekte des Potenziellen Bedarfs vorgesehen.²⁴

3. Ausbaugesetze

Da es sich beim BVWP lediglich um eine strategische Rahmenplanung handelt (vgl. Abschnitt 2.1.), bedarf es für die für alle Planungsträger verbindliche Feststellung des Verkehrsbedarfs einer gesetzlichen Grundlage.²⁵ So erfolgt der Ausbau der Verkehrswege gemäß § 1 Abs. 1 Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG)²⁶, § 1 Abs. 1 S. 1 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)²⁷ sowie § 1 Abs. 1 S. 1 Wasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG)²⁸ nach den **Bedarfsplänen**, die diesen Gesetzen als **Anlage** beigelegt sind. Grundlage für den Inhalt dieser Bedarfspläne ist der BVWP.²⁹

Der Bedarfsplan für die **Bundesschienenwege** enthält in Entsprechung zum BVWP und im Gegensatz zu den Bedarfsplänen für die Fern- und Wasserstraßen noch die weitere Kategorie „**Potenzieller Bedarf**“. Gemäß Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 der Anlage zum BSWAG werden die Projekte des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, sobald nachgewiesen ist,

24 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 39; vgl. auch Wissenschaftlichen Dienste, Potenzieller Bedarf für Schienenwegeinfrastrukturvorhaben in der Bundesverkehrswegeplanung, WD 5 - 3000 - 086/17, 4. Dezember 2017, <https://www.bundestag.de/resource/blob/535238/2f7caed699c545e854f754fa138ca778/WD-5-086-17-pdf-data.pdf>.

25 Wissenschaftliche Dienste, Bundesverkehrswegeplanung und Klimaschutz, WD 8 - 3000 - 088/21, 5. November 2021, <https://www.bundestag.de/resource/blob/871004/91bc4ca821dac25aab702399eec0d5fa/WD-8-088-21-pdf-data.pdf>, S. 4.

26 <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BJNR187400993.html>; Gesetzesbegründung in Bundestags-Drs. 18/9524 vom 5. September 2016, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/095/1809524.pdf>.

27 <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/BJNR008730971.html>; Gesetzesbegründung in Bundestags-Drs. 18/9523 vom 5. September 2016, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/095/1809523.pdf>.

28 <http://www.gesetze-im-internet.de/wastrabg/BJNR322410016.html>; Gesetzesbegründung in Bundestags-Drs. 18/9527 vom 5. September 2016, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/095/1809527.pdf>.

29 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 7.

dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen. In ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage erläuterte die Bundesregierung die Aufnahme dieses Passus ins BSWAG wie folgt:

„Der Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthält auch Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf. Daran wird deutlich, dass die Bundesregierung **nicht** davon ausgeht, dass **bis zur Verabschiedung des Gesetzes** alle Projekte in dieser Kategorie bereits abschließend **bewertet** sind. Der Gesetzentwurf enthält deshalb eine Regelung zur Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf nach erfolgtem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit. Die Bewertung der Projekte des Potenziellen Bedarfs wird bis in das Jahr 2017 andauern. Der Deutsche Bundestag wird über die Ergebnisse **unterrichtet**. Im Rahmen der **Haushaltsgesetzgebung** entscheidet der Deutsche Bundestag letztlich abschließend über die Finanzierung und damit Realisierung der Projekte.“³⁰

In einem **Kurzbericht** vom 6. November 2018 informierte das BMDV über die Bewertungsergebnisse für die Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs und benannte die Vorhaben, welche die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen und deshalb nach dem BSWAG aufgestiegen sind.³¹ Diese Projekte des ehemaligen Potenziellen Bedarfs sind in einer interaktiven Karte des BMDV zum Bundesverkehrswegeplan 2030 abrufbar.³² Eine gesetzliche Übernahme in den Bedarfsplan ist angesichts der oben beschriebenen Klausel nicht erfolgt.

4. Beteiligung des Deutschen Bundestages

Eine formale Beteiligung des Deutschen Bundestages bei der **Aufstellung des BVWP**, der weder Gesetz noch Finanzierungsplan ist (vgl. Abschnitt 2.1.), schreibt das Grundgesetz nicht vor. Dennoch kann sich der Deutsche Bundestag jederzeit und auch vor dem Beschluss des Planes durch

30 Vgl. Bundestags-Drs. 18/10171 vom 26. Oktober 2016, Antwort auf Frage 8, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/101/1810171.pdf>, S. 4.

31 Kurzbericht über die Bewertungsergebnisse für die Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, <https://bahndepl.files.wordpress.com/2018/11/kurzbericht-potentieller-bedarf-bvwp-2030.pdf>.

32 Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html.

das Bundeskabinett mit der Thematik befassen.³³ Seine Mitglieder können zudem ihre verfassungsrechtlichen Informationsansprüche gegenüber der Bundesregierung geltend machen, auch im Hinblick auf alle laufenden oder neuen Vorhaben.³⁴

Die formale parlamentarische Beteiligung an der Verkehrswegeplanung des Bundes erfolgt im Rahmen der Aufstellung der als Bundesgesetze verabschiedeten **Bedarfspläne**. Der demokratisch legitimierte Gesetzgeber ist dabei nicht gehindert, die von der Bundesregierung vorgelegten Entwürfe für die Bedarfspläne zu ändern.³⁵ Dies kann dazu führen, dass der BVWP, mit dem die Gesetzentwürfe der Bundesregierung für die Ausbaugesetze in der Regel übereinstimmen, und die letztlich vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Projektlisten in den Bedarfsplänen nicht deckungsgleich sind.³⁶

In einem gesetzlich verankerten 5-Jahres-Rhythmus prüft das BMDV, ob die Bedarfspläne der Verkehrsentwicklung anzupassen sind; bei Bedarf kann eine entsprechende Änderung durch Gesetz erfolgen (§ 4 FStrAbG, § 4 WaStrAbG, § 4 BSWAG). Weiterhin besteht eine jährliche Berichtspflicht der Bundesregierung gegenüber dem Bundestag über den Fortgang der in den Ausbaugesetzen und Bedarfsplänen festgesetzten Projekten (§ 7 BSWAG, § 7 FStrAbG, § 6 WaStrAbG).

-
- 33 Vgl. z. B. die Befassung des Verkehrsausschusses mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung des BVWP, Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundestags-Drs. 18/10513 vom 30. November 2016 zum BSWAG, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/105/1810513.pdf>, S. 10.
- 34 Wissenschaftliche Dienste, Parlamentarische Befassung beim Ausbau des Schienennetzes nach dem Bundesverkehrswegeplan, WD 5 - 3000 - 081/20, 31. Juli 2020, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/710604/fe4d49c387f64206d11de5bf34c6de27/WD-5-081-20-pdf-data.pdf>, S. 7, sowie https://www.bundestag.de/parlament/aufgaben/regierungskontrolle_neu/kontrolle/vielfalt-255456.
- 35 Vgl. dazu die Beschlussempfehlungen und Berichte des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur in Bundestags-Drs. 18/10513 vom 30. November 2016 zum BSWAG, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/105/1810513.pdf>, Bundestags-Drs. 18/10524 vom 30. November 2016 zum FStrAbG, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/105/1810524.pdf> und Bundestags-Drs. 18/10516 vom 30. November 2016 zum WaStrAbG, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/105/1810516.pdf>; siehe auch Schoch/Schneider/Kupfer, Verwaltungsrecht, 3. EL 2022, Vorbemerkung § 72 VwVfG, Rn. 85.
- 36 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 7.