

„Wohin verkehrt Europa?“

Konferenz der Heinrich Böll-Stiftung Hessen e.V. am 17./18.06.2004

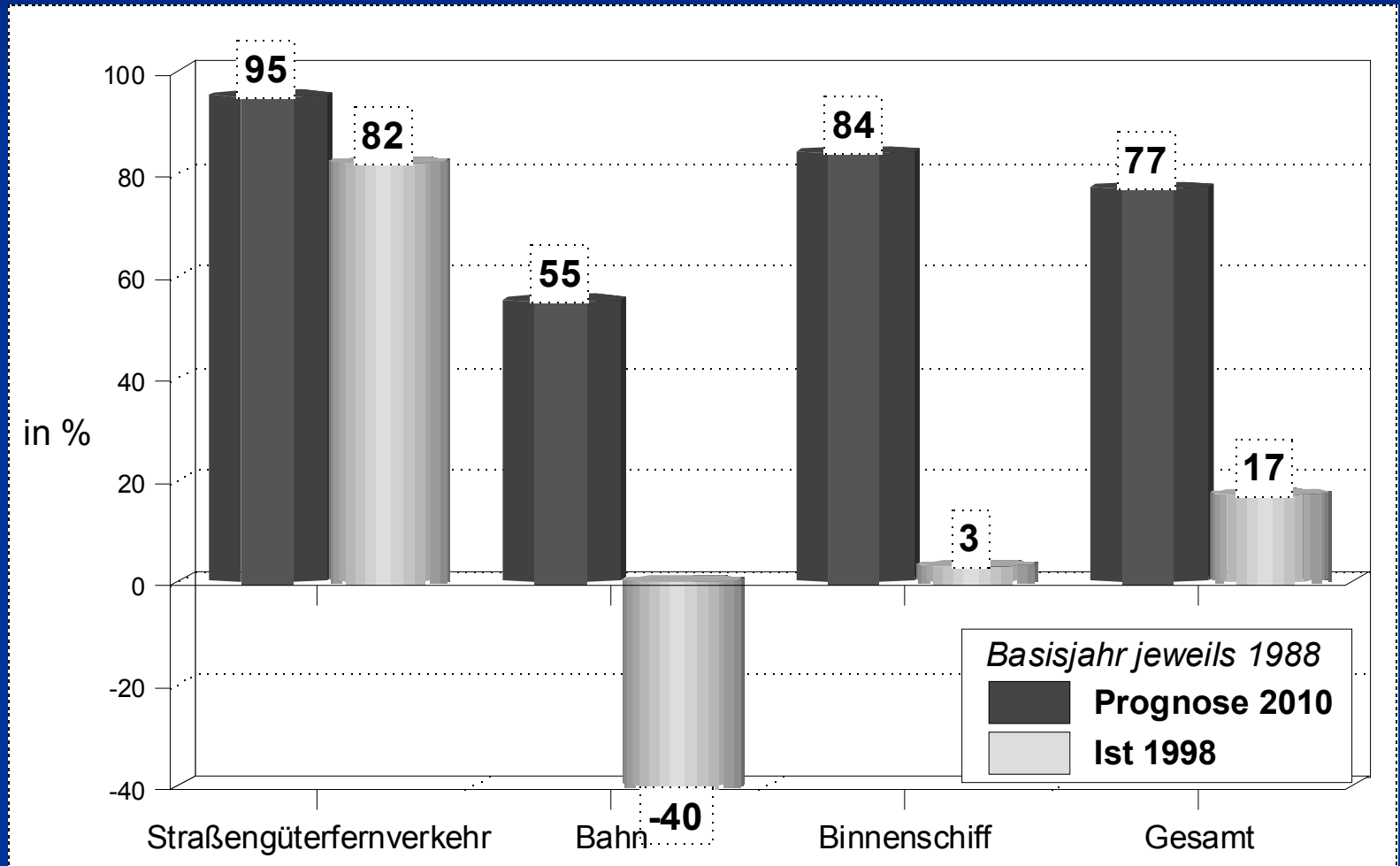
**Workshop III – Bundesebene –
Informationen zum Bundesverkehrswegeplan 2003**

Joachim Gutknecht
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Warum BVWP '92 überarbeiten?

- Überholte Prognose-Szenarien,
- Unrealistischer Finanzrahmen,
- Nicht mehr aktuelle Projektkosten,
- Modernisierung der Bewertungsmethodik,
insbesondere der Komponenten
 - Raumordnung, städtebauliche Effekte,
 - Ökologie

Prognosen für den BVWP '92



Szenarien – Prognosen

Szenarien so entwickeln, dass sie

- realistisch sind,
- möglichst breite Akzeptanz finden,
- modale Veränderungen bewirken
(politisches Programm)

Nur dann können die darauf aufbauenden Prognosen die kommende Entwicklung bis 2015 widerspiegeln .

Entwicklung der Szenarien

Politische Aussage zur Beeinflussung der Entwicklung des Güterverkehrs

↓
**Verlagerung bestimmter Teile der Zuwächse des
Straßenverkehrs (nach Trend) auf Schiene und
Binnenwasserstraße (z. B. 10 v. H., 20 v. H.)**

↓
zu verlagernde Verkehre

↓
daraus resultierender Modal Split

↓
Ermittlung verschiedener Maßnahmebündel

↓
**Verlagerungs-
ziele, Modal Split und
Maßnahmebündel
akzeptabel ?**

ja

↓
Ende

nein



Auftrag aus den Koalitionsvereinbarungen

1998:

- „Alles überprüfen, was nicht begonnen ist“
- Investitionen in Straßen und Schiene schrittweise angleichen

2002:

- „Abgleich Schiene – Straße“
- Steigerung der Erhaltungsinvestitionen

Wechselwirkung Nutzerkosten – *modal split*

Nutzerkosten *) Veränderung zwischen 1997 und 2015

Szenario		Laisser-faire	Integration	Überforderung
Straße	Personenverkehr	- 5 %	+ 15 %	+ 70 %
	Güterverkehr	- 19 %	- 4 %	+ 14 %
Schiene	Personenverkehr	real konstant	- 30 %	- 30 %
	Güterverkehr	- 7 %	- 18 %	- 18 %
Luftverkehr		real konstant	+ 9 %	+ 18 %
Binnenwasserstraße		- 25 %	- 25 %	- 25 %

besondere Kenngrößen:

Benutzungsgebühr	Lkw	-	0,21 €/km	0,31 €/km
	Pkw	-	—	0,05 €/km
Tankstellenabgabepreis	Diesel	0,75 €/l	0,87 €/l	0,87 €/l
	Benzin	0,96 €/l	1,23 €/l	1,23 €/l

*) reale Veränderungen in Preisen / Kosten des Jahres 1997

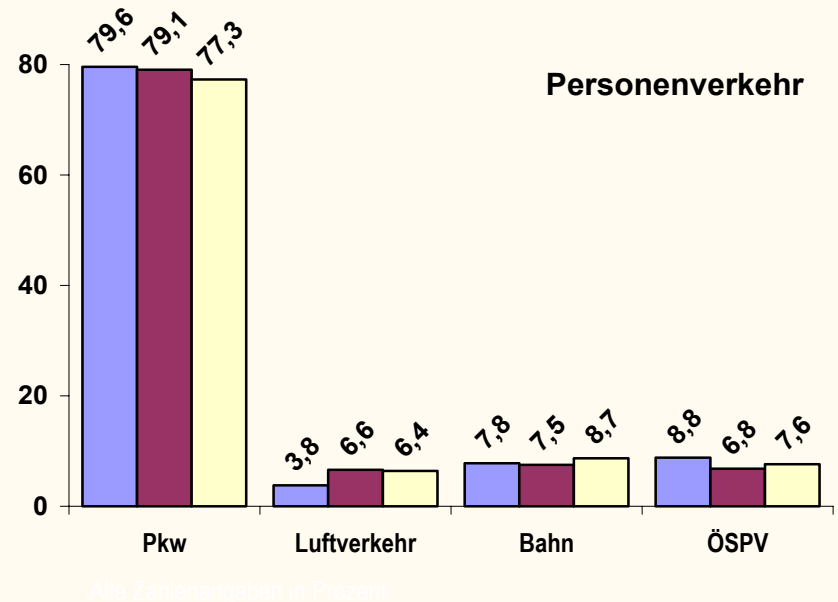
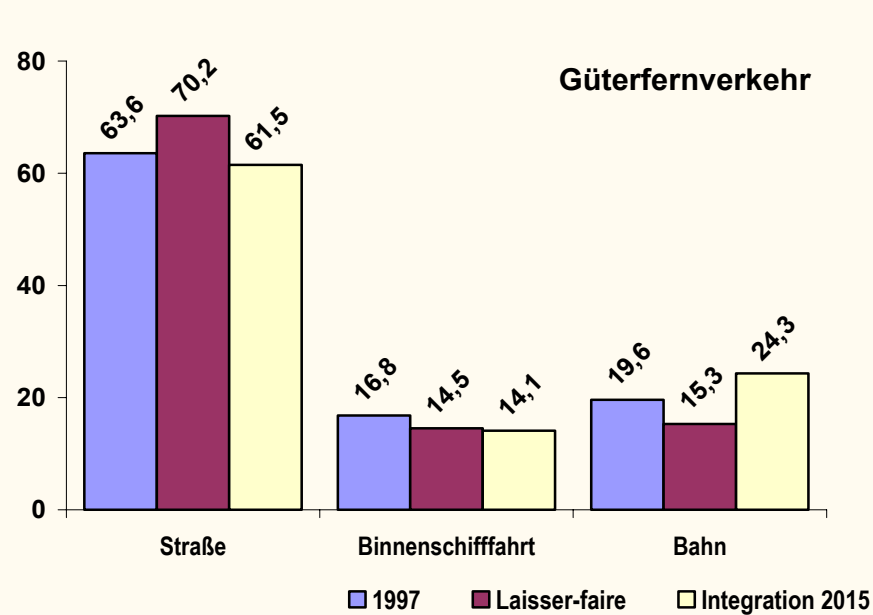
Szenarien und Verkehrsprognosen

Personen	1997		Laisser-faire		Integration		Überforderung	
	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil
Straße	750	79 %	915	79 %	873	77 %	768	73 %
Schiene	74	8 %	87	7 %	98	9 %	123	12 %
ÖSPV	83	9 %	76	7 %	86	8 %	93	9 %
Luft	36	4 %	78	7 %	73	6 %	71	6 %
Insgesamt	943	100 %	1156	100 %	1130	100 %	1055	100 %

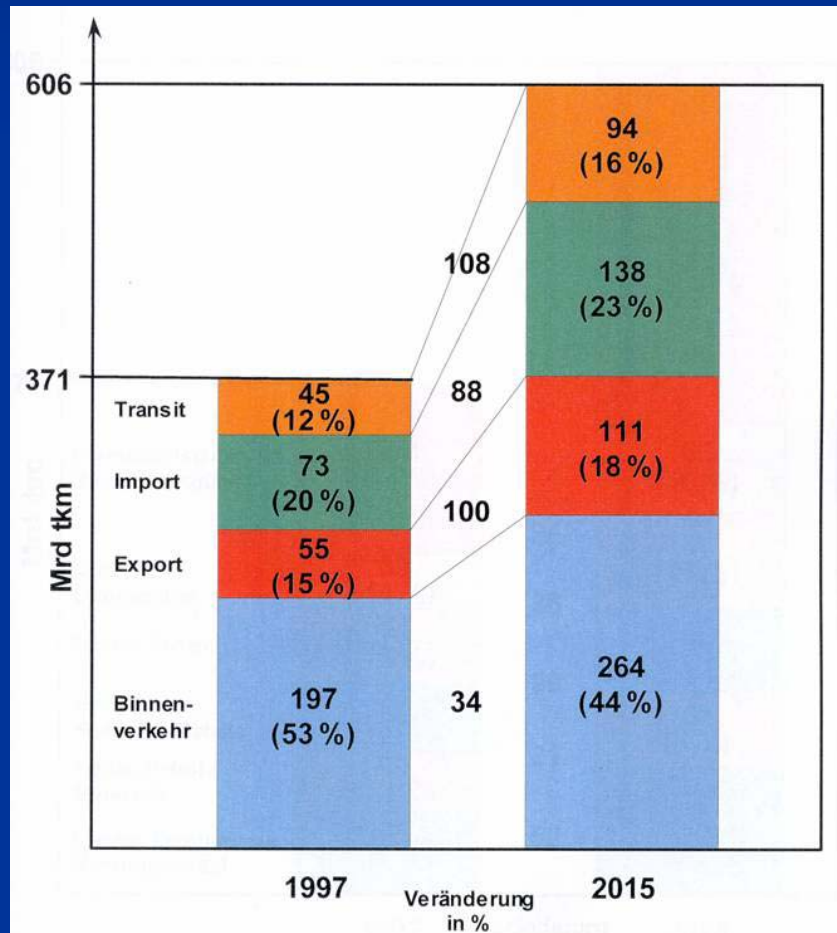
Güter	1997		Laisser-faire		Integration		Überforderung	
	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil
Straße	236	64 %	422	70 %	374	62 %	353	58 %
Schiene	73	19 %	99	16 %	148	24 %	169	28 %
Wasserstraße	62	17 %	87	14 %	86	14 %	86	14 %
Insgesamt	371	100 %	608	100 %	608	100 %	608	100 %

Überarbeitung BVWP '92

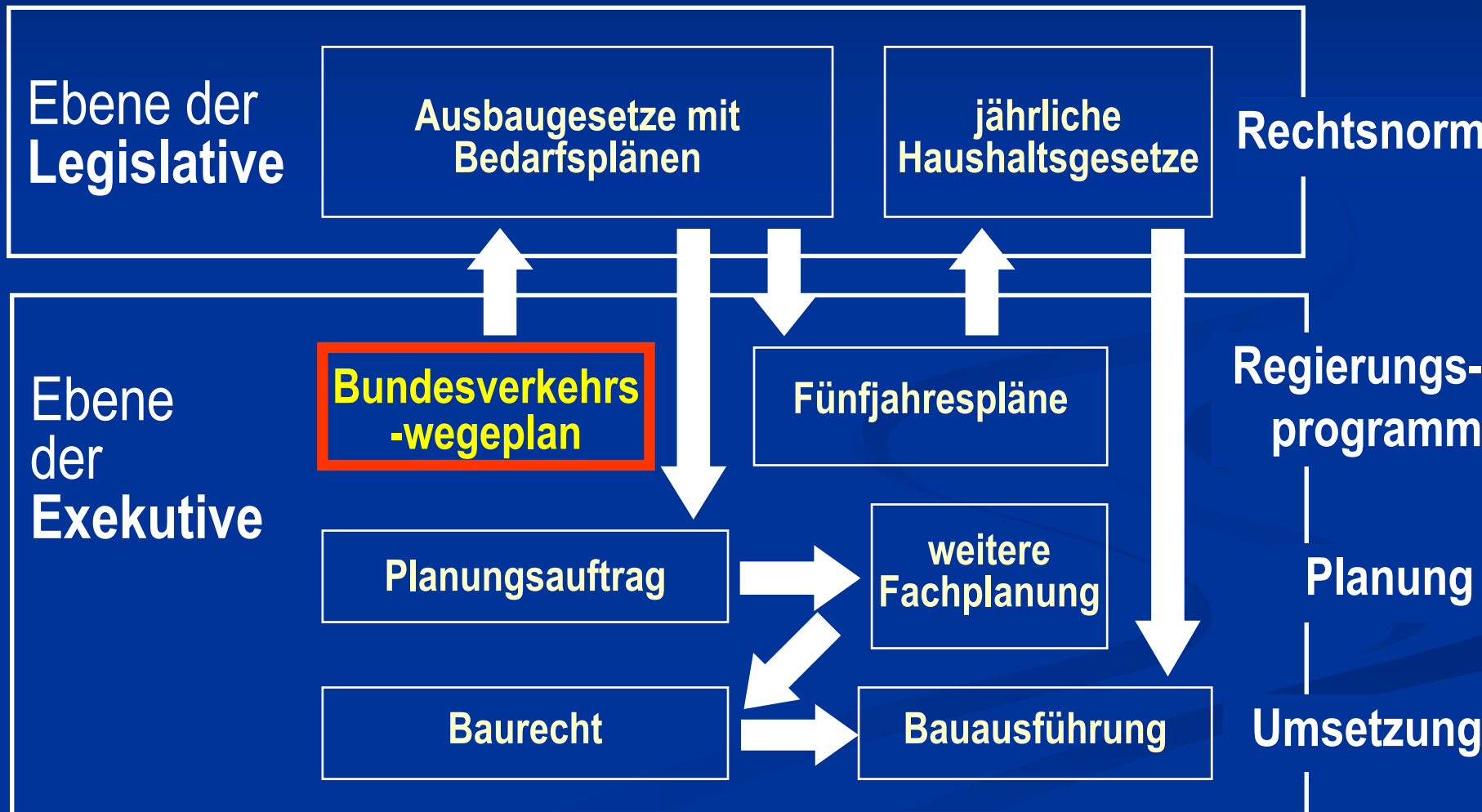
Warum soll Modal-Split verändert werden ?



Entwicklung der Transportleistungen des Güterfernverkehrs nach Hauptverkehrsbeziehungen



Vom BVWP zum Bauvorhaben



Ablaufschritte BVWP 2003

1. Szenarien / Prognosen der Verkehrsentwicklung
2. Modernisierung der Bewertungsmethodik
3. Überprüfung der Verkehrsnetze / Anmeldungen
4. Bewertung der Projekte und Feststellung der Bauwürdigkeit (neu: schon hier Beteiligung der Länder)
5. Dringlichkeitseinteilung (Finanzplanung !)
6. Anhörung / Abstimmung
7. Kabinettsbeschluss
8. Gesetzgebungsverfahren

„Marksteine“ im BVWP-Ablauf

1. 18.05.2000 – Zusammenstellung der Anmeldungen
2. 03.10.2000 – Verkehrsbericht 2000
3. 15.05.2002 – Übermittlung der Rohdaten und des Methodikberichtes an die Länder
4. 20.03.2003 – Referentenentwurf zum BVWP 2003
5. 25.04.2003 – 1. Anhörungstermin
6. 02.07.2003 – Beschluss des Bundeskabinetts
7. 06.11.2003 – Erste Lesung der Entwürfe zu Ausbaugesetzen für Schiene und Straße

Politische Festlegungen für BVWP 2003

Stärkere Berücksichtigung der Erhaltungsinvestitionen

Kein Ausschluss von gesamtwirtschaftlich hoch effektiven Projekten wegen ökologischer Risiken

Schaffung von Planungsspielräumen

Weitgehende Erhaltung des bisherigen
Länderschlüssels

Gesetzlicher Auftrag

Aufträge zur Gewährleistung der Verkehrsinfrastruktur sind enthalten in

- GG Art. 87e für die Eisenbahnen des Bundes
- GG Art. 89 für die Bundeswasserstraßen
- GG Art. 90 für die Bundesstraßen und -autobahnen

Für finanzwirksame Maßnahmen wird gefordert, dass „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“ durchzuführen sind:

- § 6 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG)
- § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO)

Umfang der Projektbewertungen

	Anzahl bewerteter Projekte ¹	zu bewertendes Investitionsvolumen in Mrd. € ¹	Länge in km ¹
Straße	ca. 1.800 ²	ca. 100	ca. 18.500
Schiene	65 ³	ca. 48,5	ca. 7.850
Wasserstraße	9	ca. 1,65	ca. 484
		rd. 150	

- 1 einschließlich der Varianten
- 2 davon 1200 Ortsumgehungen
- 3 darin enthalten: 27 Planfälle
sowie vereinfachte Bewertungen von 38 weiteren Projekten

Elemente der Projektbewertung

in Geldeinheiten messbar

**Nutzen-Kosten-
Analyse**

Qualitativ verbal

**Umweltrisikoeinschätzung
(und FFH-
Verträglichkeits-
einschätzung)**

Qualitativ verbal

Raumwirksamkeitsanalyse

**Anbindung von See-
und Flughäfen**

Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse

- Transport- und Beförderungskosten (NB),
- Erhaltung der Verkehrswege (NW),
- Verkehrssicherheit (NS),
- Erreichbarkeit (NE),
- Räumliche Wirkung (NR),
- Umwelteffekte (NU),
- primär induzierter Verkehr (NI),
- Investitionskosten.

Bewertung URE Übersicht



Bilanzierung der CO₂-Emissionen des BVWP 2003

	Güterverkehr		Personenverkehr	
	Steigerung Verkehrs- leistungen 2015/1997	Veränderung CO ₂ - Emissionen 2015/1997	Steigerung Verkehrs- leistungen 2015/1997	Veränderung CO ₂ - Emissionen 2015/1997
<i>Laisser-faire</i> -Szenario	64 %	30 %	23 %	9 %
Integrations- Szenario	64 %	26 %	20 %	4 %

Fazit: Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfrage führen die ordnungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen des Integrations-Szenarios sowie ferner die investiven Maßnahmen des BVWP 2003 im Vergleich zum *Laisser-faire*-Szenario zu einer signifikanten Reduktion der CO₂-Emissionen.

Raumwirksamkeitsanalyse mit zwei Zielbereichen

Verteilungs- und Entwicklungsziele:

- Verbesserung der Erreichbarkeit auf raumordnerischen Präferenz-Relationen
- Gewichtung mittels Erreichbarkeit und Strukturschwäche

Entlastungs- und Verlagerungsziele:

- Verminderung des Kfz-Verkehrs in Ortsdurchfahrten
- Verlagerung von Kfz-Verkehr auf Schiene und Wasserstraße

**Raumordnerische Präferenzierung der
Projektvorschläge**

Raumwirksamkeitsanalyse

Umsetzung der RWA im BVWP:

Prädikatsprojekte: Projekte, die bereits aufgrund eines hohen NKV und aus anderen gewichtigen Gründen in den „VB“ eingestuft werden und die zugleich eine hohe raumwirksame Bedeutung haben, also eine hohe RWA-Punktzahl aufweisen, werden besonders gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen werden gebeten, dieser Bedeutung durch vorrangige Realisierung gerecht zu werden.

RWA-Pool: Für Projekte, deren NKV für eine Einstufung in den „VB“ nicht reicht, die aufgrund ihrer raumwirksamen Bedeutung aber Bestandteil des neuen „VB“ sein sollen (und akzeptables NKV aufweisen), wird ein „Pool“ in einer Größenordnung von rund 1,5 Mrd. € gebildet.
Aufteilungsergebnis des RWA-Pool: NBL/ABL: 60/40

Einstufung der Projekte

Vordringlicher Bedarf:

- laufende und fest disponierte Vorhaben
- laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB
- neue Vorhaben
- neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

Weiterer Bedarf:

- neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
- neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*) und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag
- neue Vorhaben
- neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

Enger Gestaltungsspielraum für den BVWP 2003

Folgende Vorhaben werden nicht neu bewertet und gelten als gesetzt: Vorhaben des

- IP 1999–2002 (inkl. „Schleppes“)
- ASP 2003–2007
- ZIP 2001–2003
- Vorhaben mit Pf.-Beschluss vor 31.12.1999

Einzelfallbezogene Projektzusagen, dadurch

- hohe Bindungen der verfügbaren Investitionsmittel
- unter Einbeziehung der für Erhaltung gebundenen Mittel erst nach 2007 Platzierung von neu bewerteten BVWP-Projekten möglich

Verkehrsinvestitionen und Bundeshaushalt (2004)

Gesamter Bundeshaushalt	257,3 Mrd. €
- davon Investitionen	25,3 Mrd. €
Einzelplan 12, drittgrößter Einzeletat (mit Abstand größter Investitionshaushalt des Bundes)	25,6 Mrd. €
Investitionsanteil Verkehrs- und Baubereich	13,0 Mrd. € (rd. 50,8 %)
Ausgabenschwerpunkte	
- Bundesfernstraßen	rd. 4,9 Mrd. €
- Bundesschienenwege	rd. 3,9 Mrd. €
- Bundeswasserstraßen	rd. 0,6 Mrd. €
- GVFG (Bundes- und Länderprogramme)	rd. 1,7 Mrd. €

Erhaltung der Bestandsnetze

Der BVWP 2003 sieht **82,3 Mrd. €** für die Erhaltung der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraßen vor

Der Anteil der Erhaltungsinvestitionen an den Gesamtinvestitionen beträgt 56 %

der Anteil der Erhaltungsinvestitionen steigt im Vergleich zum BVWP '92 um 10 %

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit wird vom Aus- und Neubau auf die Erhaltung verlagert

Verteilung der Investitionsmittel auf Erhaltung / Aus- und Neubau (ohne Planungsreserve)

Finanzrahmen 2001 bis 2015: rd. 150 Mrd. €

	Erhaltung ^[1]		Aus- und Neubau	
	[Mrd. €]	prozentualer Anteil	[Mrd. €]	prozentualer Anteil
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	38,4	60,1	25,5	39,9
Bundesfernstraßen	37,7	48,6	39,8 ^[2]	51,4
Bundeswasserstraßen	6,6	88,0	0,9	12,0
Insgesamt	82,7	55,5	66,2	44,5

[1]

Schiene: Bestandsnetzinvestitionen; Straße: Im Wesentlichen Erhaltung.

[2]

Mit 2 Mrd. € Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

Planungsreserve

	Planungs- reserve (Mrd. EUR)	VB (netto) (Mrd. EUR)	Anteil (%)
Schiene	8,5	25,5	33,3
Straße	11,7	39,8	29,4
Wasserstraße	4,2	0,9	466,7
Summe	24,4	66,2	36,9

Informationen im Internet

- **Verkehrsbericht 2000:**
<http://www.bmvbw.de/Verkehrsbericht-2000-.487.htm>
- **Verkehrsprognose 2015:**
<http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.5923/.htm>
- **Grundzüge der Bewertungsmethodik:**
<http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.8266/.htm>
- **Bundesverkehrswegeplan 2003:**
<http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.htm>
- **Projektinformationssystem:**
http://www.bmvbw.de/static/Bundesverkehrswegeplan_2003/prins.html