

Bundesverkehrswegeplan 2003 / Fernstraßenausbaugesetz: Wohin des Weges ?

Referat am 16. Juli 2003 vor der Initiative für Verkehrsinfrastruktur,
ProMobilität

Infrastrukturplanung der Bundesregierung für die Bundesfernstraßen

MinDirig. Wolfgang Hahn

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Kernaussagen aus den Koalitionsvereinbarungen von 1998 und 2002

Integriertes Verkehrskonzept mit

- Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf Schiene und Wasserstraße und schrittweiser Angleichung der Investitionen von Straße und Schiene
- Vermeidung von Bauunterbrechungen
- Einbeziehung der Ergebnisse aus
 - Umweltrisikoeinschätzung,
 - Raumwirksamkeitsanalyse,
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie
 - Finanzierbarkeitin einem gegenseitigen Abwägungsprozess im Sinne nachhaltiger Mobilität

Ablaufschema der Bundesverkehrswegeplanung

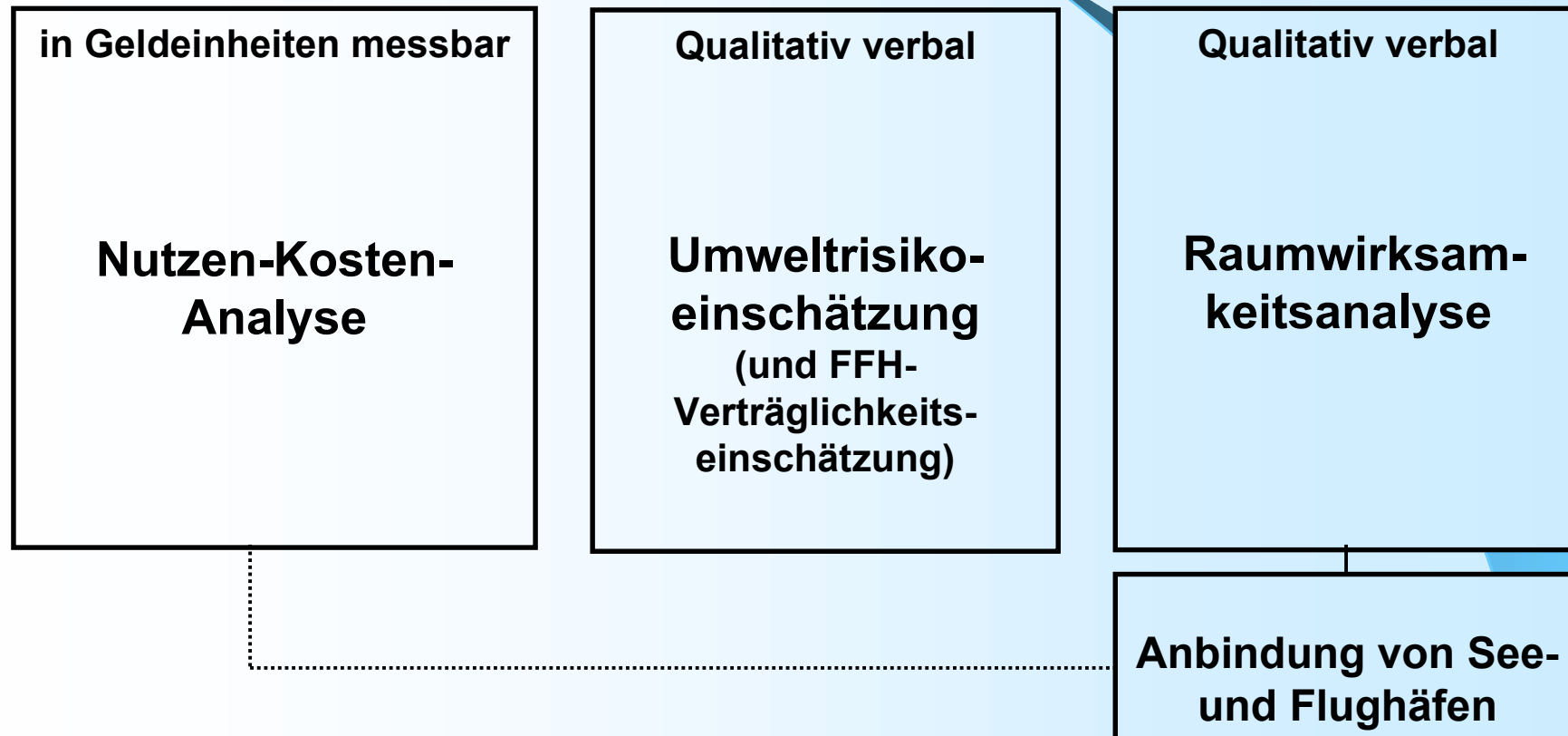
1. Szenarien / Prognosen der Verkehrsentwicklung
 2. Modernisierung der Bewertungsmethodik
 3. Überprüfung der Verkehrsnetze / Projektanmeldungen
 4. Bewertung der Projekte und Feststellung der Bauwürdigkeit (neu: Beteiligung der Länder bereits im Bewertungsprozess)
 5. Dringlichkeitseinteilung unter Berücksichtigung der Finanzplanung
 6. Anhörung / Abstimmung
 7. Kabinettsbeschluss
 8. Gesetzgebungsverfahren
- ← Verkehrsbericht 2000
- ← Methodenbericht

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 %

Zentrale Elemente der Projektbewertung



Projektbewertungen

- Kern der Bewertungen ist die **Nutzen-Kosten-Analyse** mit dem Ergebnis Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)
- NKV ist wesentlicher Indikator für die Einordnung des Vorhabens in die Dringlichkeitsstufen
 - Vordringlicher Bedarf (VB),
 - Weiterer Bedarf (WB),
- je knapper die verfügbaren Mittel, desto höher die Entscheidungsschwelle zwischen VB und WB (Iag 1992 bei 3,0)

Umfang der umwelt- und naturschutzfachlichen Arbeiten auf der Ebene BVWP-Bedarfspläne

1. **Früherkennung:** Naturschutzfachlicher Grob-Check durch das Bundesamt für Naturschutz: rund **1800** Projekte
2. **Umweltrisikoeinschätzung (URE) und FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE):** Detailliertere Untersuchung aufgrund der Ergebnisse der Früherkennung: rund **800** Projekte
3. **Einzelfallprüfung** zur Frage „*Sind die erkannten Probleme lösbar?*“: Mit BMU und Land bei den aufgrund der Ergebnisse der URE und FFH-VE besonders problematischen Projekten: rund **380** Projekte

Ergebnis der umwelt- und naturschutzfachlichen Arbeiten auf der Ebene BVWP-Bedarfspläne

- Wo möglich, Umplanung bereits auf Generalplanungsebene (Nachweis)
- Markierung der Projekte mit derzeit nicht lösbaren ökologischen Problemen im BVWP / Bedarfsplan; Abarbeitung in nachfolgenden Planungsstufen

Raumwirksamkeitsanalyse

Die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) kann ein Projekt präferieren (ein Mindest-NKV vorausgesetzt), sofern es

- zur Verbesserung von Strukturschwächen und Erreichbarkeit und /oder
- zur Entlastung und Verlagerung in hoch belasteten Fernverkehrskorridoren beiträgt und
- im Falle von OU positive städtebauliche Effekte bewirkt

Raumwirksamkeitsanalyse

Wie gehen die Ergebnisse der RWA in den BVWP ein?

- **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

Vorhaben im BVWP 2003

Dringlichkeitsstufen	Kategorien
Vordringlicher Bedarf	Laufende und fest disponierte Vorhaben
	Neue Vorhaben
	Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB
	Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB
Weiterer Bedarf	Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
	Neue Vorhaben
	Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*
	Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

Aktueller Stand BVWP 2003

- **20. März 2003:** Entwurf BVWP 2003
 - **2. Juli 2003:** Kabinettsbeschluß zum BVWP 2003 und zum Entwurf der Ausbaugesetze
- anschließend:
- Gesetzgebungsverfahren für Ausbaugesetze Schiene und Straße

Zentrale Daten BVWP (1)

Verteilung der Investitionsmittel nach
Verkehrsträgern

Gesamt: rd. **150 Mrd. €**, davon

- Schiene 77,9 ¹⁾
- Straße 77,5
- Wasserstraße 7,5

1) (darin enthalten: 14 Mrd. € GVFG- und RegG-Mittel)

Zentrale Daten BVWP (2)

Verteilung der Investitionsmittel auf
Erhaltung und Aus-/Neubau (Mrd.€):
(ohne Planungsreserve)

	Erhaltung		Aus-/Neubau	
Schiene	38,4	(60,1%)	25,5	(39,9%)
Straße	37,7	(48,6%)	39,8	(51,4%)
Wasserstraße	6,6	(88,0%)	0,9	(12,0%)

Tab. 5 Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)

	Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]			Summe	Weiterer Bedarf [Mrd. €]
	bereits festgelegter Bedarf Erhaltung	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben		
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	38,4	17,9	16,0	33,9	7,9
davon ABL	25,6	7,0	14,3	21,3	7,2
NBL	12,8	10,9	1,7	12,6	0,7
Bundesfernstraßen	37,7	28,7	22,8	51,5	30,7
davon ABL	28,6	17,1	18,6	35,7	27,0
NBL	9,1	11,6	4,2	15,8	3,7
Bundeswasserstraßen	6,6	4,4	0,7	5,1	—
davon ABL	4,9	1,9	0,6	2,5	—
NBL	1,7	2,5	0,1	2,6	—
insgesamt	82,7	51,0	39,5	90,5	38,6
davon ABL	59,1	26,0	33,5	59,5	34,2
NBL	23,6	25,0	6,0	31,0	4,4

Tab. 6 Finanzierungs- / Investitionsstruktur (ohne Planungsreserve)

	BVWP 2003 2001–2015		zum Vergleich BVWP '92 1991–2000	
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €]	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	63,9	42,9	36,2	42,3
Bundesfernstraßen	77,5	52,1	44,1	51,6
Bundeswasserstraßen	7,5	5,0	5,2	6,1
insgesamt	148,9	100,0	85,5	100,0
	davon Investitionen für Aus- und Neubau			
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €]	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	25,5	39,9	19,7	54,4
Bundesfernstraßen	39,8	51,4	22,9	51,9
Bundeswasserstraßen	0,9	12,0	3,1	59,6

Vom BVWP zum Bauvorhaben

