
Erwartungen an die Bundesverkehrswegeplanung aus Sicht der Wissenschaft

Pro Mobilität

Bundesverkehrswegeplanung: Status Quo oder Neubeginn?

23.Mai 2012

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik
Institut für Verkehrswissenschaft
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

KOALITIONSVERTRAG v. 24.10.2009

- Neue Grundkonzeption für den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015
- Entwicklung von Kriterien zur Priorisierung von Investitionsprojekten

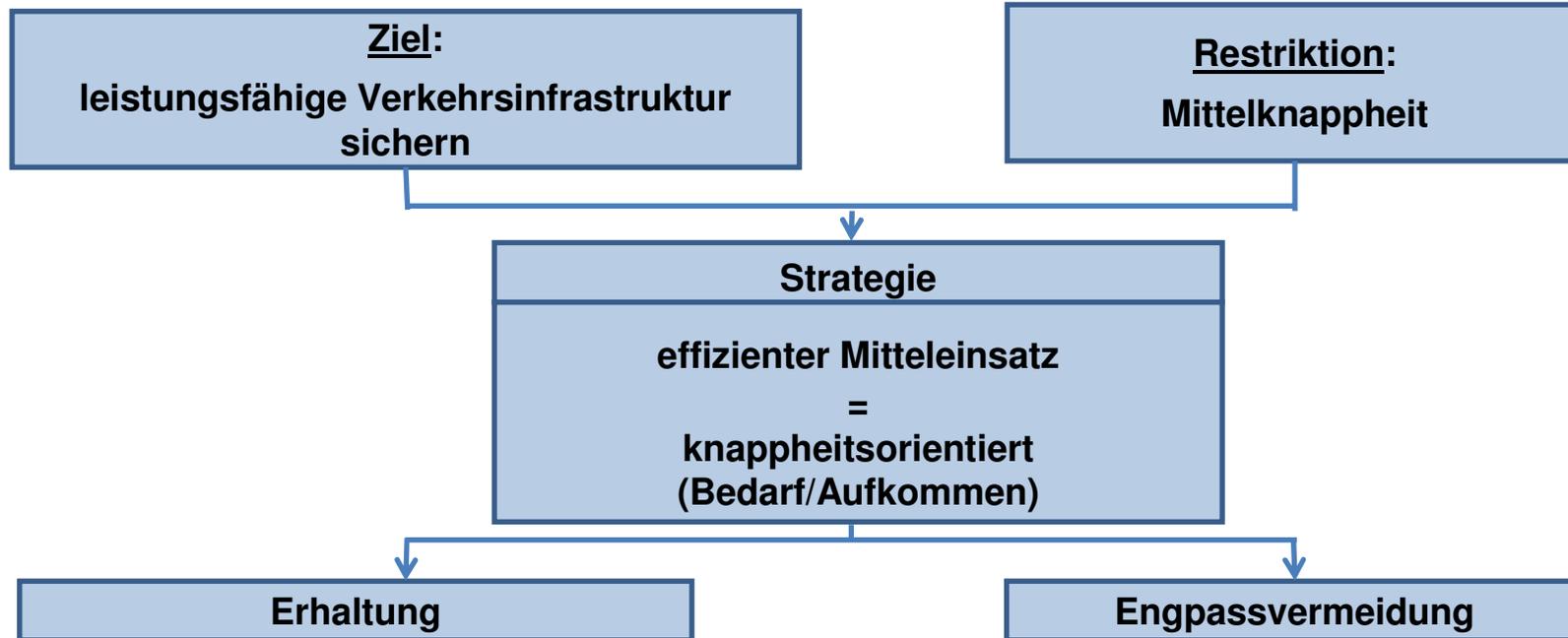
Umsetzung:

- Vorarbeiten Grundkonzeption und Methodik
- Prognose 2030 läuft

BMVBS: PRIORISIERUNGSSTRATEGIE BVWP

- **BVWP muss realistisch und finanzierbar sein: realistisches Verhältnis von Projekten und finanziellen Mitteln, Anpassung an mittelfristige Finanzplanung**

BVWP: PRIORISIERUNGSTRATEGIE

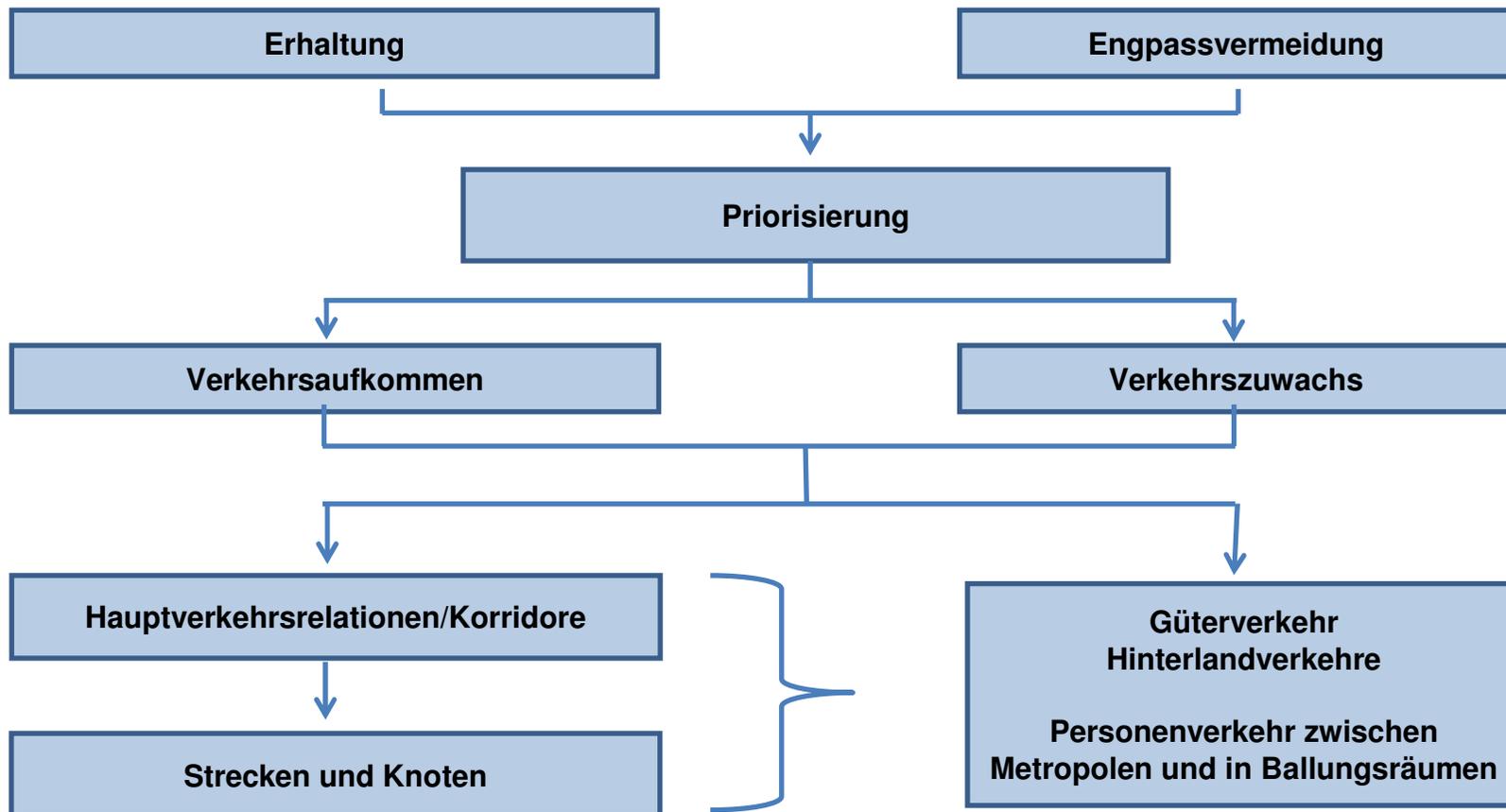


- Überprüfung aller Projekte des vordringlichen Bedarfs
- Vermeidung von Länderquoten

BMVBS: PRIORISIERUNGSSTRATEGIE BVWP

- BVWP muss realistisch und finanzierbar sein
- **Vorrang von Erhaltung und Engpassvermeidung**
- **Überprüfung und enge Auslegung „indisponibler Projekte“**

BVWP: PRIORISIERUNGSSTRATEGIE



- Fokussierung: Kernnetz und Korridore mit überregionaler Bedeutung
- Abgrenzung: Bundesverkehrswege mit regionaler Bedeutung

BMVBS: PRIORISIERUNGSSTRATEGIE BVWP

- BVWP muss realistisch und finanzierbar sein
- Vorrang von Erhaltung und Engpassvermeidung
- Überprüfung und enge Auslegung „indisponibler Projekte“
- **Verkehrsachsen, Güterverkehrskorridore, Hinterlandanbindung Häfen und Flugdrehkreuze (Fernverkehrsrelevanz)**

BMVBS: PRIORISIERUNGSSTRATEGIE BVWP

- BMVWP muss realistisch und finanzierbar sein
- Vorrang von Erhaltung und Engpassvermeidung
- Überprüfung und enge Auslegung „indisponibler Projekte“
- Verkehrsachsen, Güterverkehrskorridore, Hinterlandanbindung Häfen und Flugdrehkreuze (Fernverkehrsrelevanz)
- **Berücksichtigung „kleiner Maßnahmen“ (Verkehrslenkungs- und Managementsysteme, temporäre Freigabe von Seitenstreifen)**

BMVBS: BVWP BEWERTUNGSMETHODIK

- Verfahren und Modelle zur Verkehrsprognose
- Plausibilisierung von Investitionskosten und Umweltbewertung
- Bewertung der Nutzenkomponente Zeitkostensparnis
- Bedeutung und Bewertung der Nutzenkomponente Zuverlässigkeit
- Zusammenfassung monetarisierte (NKV) und nicht-monetarisierte Ergebnisse der Bewertung

BVWP: AUSGEWÄHLTE OFFENE PROBLEME

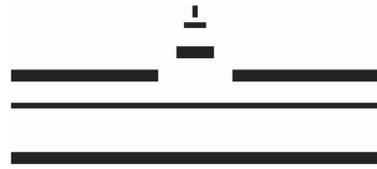
- Fehlen einer gesamtheitlichen Strategie für das Verkehrssystem
- Ineffiziente Zuordnung der Verantwortung für regionale Verkehrswege
- Vernachlässigung alternativer Konzeptionen der Infrastrukturfinanzierung
-
-
-
-
-

PROBLEME DER INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

- Mangelnde Kontinuität durch Abhängigkeit von aktueller Haushaltslage
- Politische Priorisierung von öffentlichen Konsumausgaben: Rationalitätenfalle
- Ineffiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten

NUTZERGEBÜHREN ALS FINANZIERUNGS- UND LENKUNGSINSTRUMENT

- Kontinuität der Infrastrukturfinanzierung durch zweckgebundene Nutzergebühren: „budgetunabhängiger geschlossener Finanzierungskreislauf“
- Verursachergerechte Anlastung der Wegekosten
- Reduzierung von Staus und effizientere Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten, wo Kapazitätsausbau nicht möglich oder zu teuer ist
- Übertragung der Finanzierungsverantwortung an eine autonome Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft
- Beteiligung Privater an Planung, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung



WESTFÄLISCHE
WILHELMS-UNIVERSITÄT
MÜNSTER



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

