

Bundesverkehrswegeplan 2030

14. September 2016

Informationen zu den Beratungen von Bundestag und Bundesrat zum Entwurf zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

1 / 2

Mit dem Kabinettsbeschluss vom 3. August ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) nun der Bedarfsplan der Bundesregierung. Er wurde mehrjährig intensiv vorbereitet und ist Grundlage für die Entwürfe der Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße. Nun beraten Bundestag und Bundesrat, welche Projekte gesetzlich als vordringlich eingestuft und mit einem Planungsauftrag versehen werden sollen. Über die Finanzierung der Vorhaben wird später in den jährlichen Haushaltsgesetzen entschieden. Der neue BVWP 2030 ist ein gut konzipierter Plan.

- Die methodischen Grundlagen der Planerstellung und Projektbewertung wurden wissenschaftlich überprüft und modernisiert. In der BVWP-Vorbereitung wurde die **Öffentlichkeit mehrfach konsultiert**.
- Der BVWP 2030 und die Entwürfe zu den Ausbaugesetzen stützen sich auf eine **realistische Verkehrsprognose** mit eher vorsichtigen Annahmen. Der Personenverkehr auf der Straße wird voraussichtlich schon 2017 das erst für 2030 erwartete Nachfrageniveau erreichen. Engpassbeseitigung lohnt also!
- Für Autobahnen und Bundesstraßen wurden 1.700 Aus- und Neubauprojekte geprüft und rund 1.000 detailliert bewertet. Die **Datenlage eines Projektes** und die genauen Umweltwirkungen sind u.a. **vom Planungsstand abhängig**. Dies gilt insbesondere, wenn die Linienbestimmung noch aussteht.
- Klare Prioritäten für Erhalt und Engpassbeseitigung** prägen den ambitionierten Investitionsrahmen und die Zuordnung zu Bedarfskategorien. Außerdem ist Lebensqualität im ländlichen Raum zu verbessern.
- Der Bedarfsplan befreit nicht von der Aufgabe, **bei der weiteren Projektplanung die Prioritäten zu wahren**. Mit dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht besteht eine Projektreserve außerhalb des Finanzrahmens.

Die Mobilität der Zukunft braucht moderne Verkehrswege. Der neue BVWP 2030 und der Entwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes sind eine gute Investitionsstrategie von hohem gesellschaftlichem Nutzen. Mit dem Vorrang für Erhalt und Engpassbeseitigung enthalten beide die richtigen Prioritäten – Modernisierung der Netze, weniger Staus, mehr Verkehrssicherheit.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Hoher Bedarf für Erhalt und Aus-/Neubau bei allen Verkehrswegen

Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

in Mrd. Euro	Gesamt inkl. Schleppe*	Volumen 2016-30	Sonst. Invest. 2016-30	Erhalt/ Ersatz** 2016-30	Aus-/Neubau 2016-30	Schleppe* ab 2031	Anteil Erhalt
					Lfd.+fest disponiert neu	Projekte Gesamt	
Fernstraßen	132,8	113,2	12,0	67,0	15,8 18,3	19,6	(2,8)
Eisenbahnen	112,3	92,6	7,4	58,4	8,4 18,3	19,7	(3,9)
Wasserstraßen	24,5	21,0	2,2	16,2	0,9 1,8	3,5	(1,3)
Verkehrswege	269,6	226,8	21,6	141,6	25,1 38,5	42,8	(8,0)

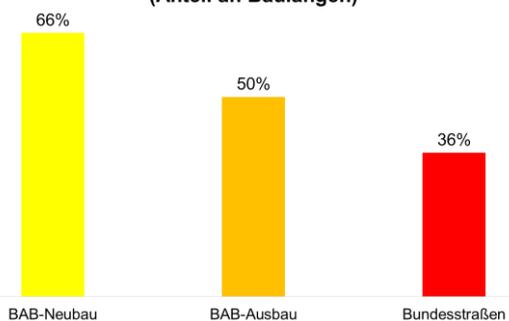
* Die Schleppe umfasst Investitionen ab 2031 in zuvor zu beginnende Aus-/Neubauvorhaben (schließt Erhaltungs-/Ersatzanteile ein)

** Einschließlich Erhaltungs-/Ersatzanteile bei Ausbauprojekten

Quelle: BMVI 2016

BVWP 2003: Bilanz Bundesfernstraßen

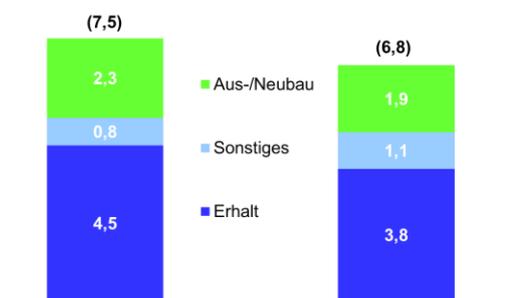
Fertig gestellte Aus-/Neubauvorhaben 2001-2014 (Anteil an Baulängen)



Quelle: Deutscher Bundestag 2016

BVWP 2030: Finanzlinie ambitioniert

Investitionsdurchschnitt Bundesfernstraßen (Mrd. Euro/Jahr; ohne Inflation)



Quelle: BMVI 2016

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154
10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12
Fax: 030 / 22 48 84 14

Web: www.promobilitaet.de
Mail: info@promobilitaet.de

Redaktion:
Stefan Gerwens

Geschäftsführung:
Stefan Gerwens (V.i.S.d.P)

ZAHLEN
DATEN
FAKTEN

Bundesverkehrswegeplan 2030

14. September 2016

Informationen zu den Beratungen von Bundestag und Bundesrat zum Entwurf zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

2 / 2

Strasse mit ihren vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten auch für Mobilität der Zukunft gefragt!

1. Verkehrsprognose 2030: Modal-Split stabil, über 70% des Wachstums auf der Straße

Personenverkehr – Trend über Prognosepfad

Mrd. Pkm	2010	BVWP 2030	2030/2010	Ist 2015 /2010
Pkw/ Zweirad	902	992	+10 %	+6 %
Bus/ U-/ Str.B.	78	83	+6 %	+3 %
Eisenbahn	84	100	+19 %	+7 %
Flugzeug	53	87	+65 %	+15 %
Gesamt	1.118	1.175	+13 %	+6 %

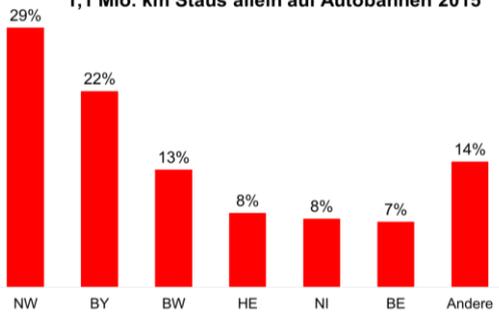
Güterverkehr – Lkw + Bahn auf Prognosepfad

Mrd. tkm	2010	BVWP 2030	2030/2010	Ist 2015 /2010
Lkw	437	607	+39 %	+9 %
Güterbahn	108	154	+43 %	+8 %
Binnenschiff	62	77	+29 %	-26 %
Gesamt	607	838	+38 %	+5 %

Quellen: BVU/ITP/IVV/Planco 2014, TCI Röhling/ BAG_Luftverkehr 2016

2. Staubetroffenheit unterschiedlich

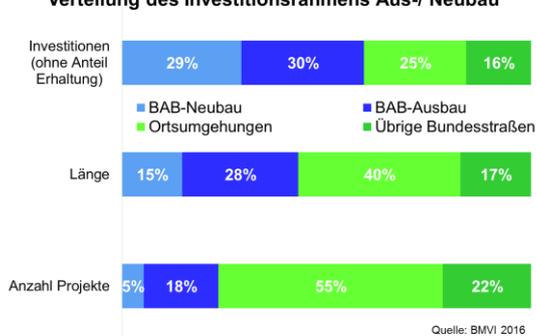
1,1 Mio. km Staus allein auf Autobahnen 2015



Quelle: ADAC 2016

3. Laufend/fest disponiert + vordringlich

Verteilung des Investitionsrahmens Aus-/ Neubau



Quelle: BMVI 2016

4. Vordringlicher Bedarf ambitioniert: Prioritäten auch bei Projektplanung folgen!

Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen bis 2030 (ohne Drittfinanzierung)

Mrd. Euro	Σ	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Lfd.+fest	23,7	3,2	4,9	0,8	1,1	0,1	0,9	2,9	0,2	1,9	2,9	1,3	0	0,3	0,5	1,6	1,0
VB+VB-E	45,8	6,2	7,2	0	1,0	0,5	1,6	5,3	0,3	6,5	10,8	1,9	0,1	0,7	1,5	1,5	0,8
Summe	69,4	9,4	12,0	0,8	2,0	0,6	2,5	8,2	0,6	8,4	13,7	3,2	0,1	1,0	2,0	3,0	1,8

Weiterer Bedarf außerhalb des Finanzierungsrahmens (WB* mit Planungsrecht, WB ohne Planungsrecht)

WB*	19,4	3,3	5,4	0,1	1,3	0,1	0,2	2,4	0,0	1,5	5,3	1,9	0,1	0,5	0,2	0,1	0,3
WB	11,0	0,7	1,0	0,0	0,4	0,0	0,0	2,9	0,1	1,8	1,7	0,5	0,0	0,6	0,8	0,1	1,1

Lfd. + fest = laufend/ fest disponiert, VB + VB-E = vordringlicher Bedarf, WB*und WB = weiterer Bedarf

Quelle: BMVI 2016

5. Hoher Nutzen des vordringl. Bedarfs

Realisierung VB/ VB-E Straße

- BAB-Engpassbeseitigung auf 2.000 Richtungkilometer
- 160 Mio. Fahrzeugstunden Stau/ Stop-and-Go vermeiden, was 42 % der ansonsten erwarteten Stauzeiten entspricht

Verlagerung von Verkehr anderer Straßen auf BAB

- Autobahnen sicherer als andere Straßen, daher Nutzen von 14,5 Mrd. Euro für Verkehrssicherheit

Realisierung VB/ VB-E Straße, Schiene, Wasserstraße

- 100 Mrd. Euro Nutzen aus Betriebs- und Transportkostensparnis, Transportzeitgewinnen, Zuverlässigkeit
- 78 Mrd. Euro Nutzen durch Zeitersparnis von Personen

6. Umwelteffekte projektabhängig

Der Umweltbericht (März 2016) enthält Projektwirkungen für rd. 1.000 bewertete Aus-/Neubauvorhaben Straße und Netzwirkungen für die 605 als vordringlich eingestuften Projekte

Monetär bewertbare Umweltwirkungen (CO₂, Lärm, ..)

- 56% der rund 1.000 bewerteten Aus-/Neubauprojekte mit positivem und 44% mit negativem Umweltnutzen

Nicht monetär bewertbare Umweltwirkungen (Fläche, ..)

- Flächenverbrauch ggü. BVWP 2003 bei vordringlichen Vorhaben aller Verkehrswege von 6,8 auf 2,8 ha/Tag reduziert
- 15% der bewerteten Projekte mit hoher, 49% mit mittlerer und 35% mit geringer Umweltbetroffenheit
- In der weiteren Projektplanung Auswirkungen auf Natur- und Artenschutz genauer zu untersuchen und zu verringern

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154
10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12
Fax: 030 / 22 48 84 14

Web: www.promobilitaet.de
Mail: info@promobilitaet.de

Redaktion:
Stefan Gerwens

Geschäftsführung:
Stefan Gerwens (V.i.S.d.P)

ZAHLEN
DATEN
FAKTEN