

Kai Nagel, Thorsten Beckers, Jürgen Berghahn,
Ricardo Ewert, Gustav Herzog, Marian Jacobs,
Anna Mariß, Lisa Pfann, Oliver Vornböumen

Strukturelle Erneuerung der Verkehrsplanung

Der neue Bundesverkehrswege-
und -mobilitätsplan 2040



AUF EINEN BLICK

Moderne Verkehrspolitik muss die Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit verbessern, ohne übermäßige Kosten oder Umweltbelastungen zu verursachen. Der neue Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 sollte Kapazitätsallokation – also welche Kapazitäten wann und wo für wen vorgehalten werden – und Infrastrukturausbau besser integrieren und dabei alternative Verkehrsmittel wie Schiene und Wasserstraße stärken. Eine klare Zielsetzung, eine differenzierte Planung innerhalb neu entwickelter Projektkategorien und eine solide, langfristig planbare Finanzierung sind entscheidend für eine nachhaltige und zuverlässige Mobilität.

EINLEITUNG

Moderne Verkehrspolitik stellt eine komplexe Herausforderung dar, bei der viele und sich oft widersprechende Ziele integriert werden müssen.

Ein zentrales Ziel ist die Verbesserung der Erreichbarkeit. Die Erhöhung der Erreichbarkeit spielt insbesondere bei der Förderung von ländlichen Räumen eine wichtige Rolle. Diese Projekte sind allerdings mit hohen Kosten und einer oft deutlichen Beeinträchtigung bisher relativ unberührter Räume verbunden. Inwieweit die Erhöhung der Erreichbarkeit also ein verkehrspolitisches Ziel ist, muss politisch entschieden werden.

Die Erhaltung oder Wiederherstellung von Erreichbarkeit scheint hingegen generell sinnvoll – niemandem ist gedient, wenn Fahrzeuge und darin befindliche Personen oder Güter im Stau stehen. Außerdem muss die hier nötige Reduktion der Überlastung nicht zwangsläufig durch einen Ausbau erfolgen – genauso gut wäre eine bewusste Allokation der Kapazität möglich, so wie sie in Ansätzen bei der Deutschen Bahn über das Preisniveau erfolgt.

Ein einfaches und bewährtes Werkzeug für die Allokation von Kapazitäten ist die Kontrolle des Preisniveaus. Eine Erhöhung des Preisniveaus gilt als politisch schwierig durchsetzbar, wird aber von anderen Ländern erfolgreich umgesetzt und kann mit allerlei Differenzierungen verbunden werden, zum Beispiel beruhend auf dem Einkommen, dem Wegezweck oder dem Verkehrsmittel. Die derzeit stattfindende schleichende Verbilligung des Straßenverkehrs durch den Wegfall der Mineralölsteuer aufgrund der voranschreitenden Elektrifizierung geht allerdings gerade in die andere Richtung: Sie führt nicht nur zum Wegfall erheblicher staatlicher Einnahmen (ca. 40 Milliarden Euro pro Jahr), sondern auch zu einer Erhöhung des Straßenverkehrs. Die Konsequenz ist eine weiter zunehmende Überlastung der Straße und damit auch die notwendige Finanzierung entsprechender zusätzlicher Ausbauten.

Die CO₂-Frage ist bei allen diesen Überlegungen weniger zentral als vielleicht vermutet (vgl. hierzu die parallel durchgeführten Studien eines Forschungsprojekts¹ der TU Dresden). Einerseits wird der induzierte Straßenmehrverkehr im letzten Bundesverkehrswegeplan 2030 vermutlich unterschätzt, und die CO₂-Bewertungen sind aktuell um einen Faktor 4 höher als dort angegeben. Andererseits ergibt sich ausgleichend durch die Projektionen für die Anteile der Elektromobilität eine CO₂-Einsparung um einen Faktor 4 gegenüber den Rechnungen des letzten Bundesverkehrswegeplans, inklusive nahezu null CO₂-Emissionen ab ca. 2045. Es verbleiben die CO₂-Belastungen aus dem Bau der Infrastruktur – diese betreffen allerdings alle Verkehrsträger gleichermaßen und reduzieren typischerweise den Nutzen der Maßnahmen (nur) um ca. 20 Prozent. Zusätzlich ist es auch nicht sinnvoll, das Bauen für einige Jahre auszusetzen, bis CO₂-arme Bauverfahren entwickelt sind, weil entsprechende Kapazitäten seitens der Bauindustrie nicht auf Knopfdruck ab- und wieder aufgebaut werden können.

Der Ausbau von Alternativen zur Straße sollte daher nicht in erster Linie zur Reduktion von CO₂ geschehen, sondern zu den oben genannten Zielen der Verbesserung oder Erhaltung

beziehungsweise Wiederherstellung der Erreichbarkeit beitragen. Insbesondere in Ballungsräumen ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oft das besser geeignete Verkehrsmittel. Auf manchen hochbelasteten Straßenkorridoren stellt zusätzlich die Wasserstraße eine Alternative dar – wenn denn die Infrastruktur der Alternativen entsprechend gepflegt oder gegebenenfalls erneuert wird.

Eine erfolgreiche Verkehrspolitik wird diese Aspekte in ein Gleichgewicht bringen müssen. Das erfordert ein Preisniveau, welches einerseits akzeptiert wird, aber andererseits keine Einnahmen wegbrechen lässt und gleichzeitig überproportionalen Ausbau erzwingt. Es erfordert eine Balance zwischen Erreichbarkeitsverbesserungen im ländlichen Raum und Erreichbarkeitserhalt/-wiederherstellung in Ballungsräumen sowie eine Konzentration auf Schiene oder Wasserstraße, wo dies möglich ist, aber auch eine Akzeptanz der Straße anderswo.

BVWP 2030

Die Bundesverkehrswegeplanung ist das zentrale Instrument zur Gestaltung des Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes in Deutschland und das Werkzeug der Wahl, um die oben genannten Ziele zu erreichen. Für einen Zeitraum von circa 10 bis 15 Jahren legt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die verkehrspolitischen Ziele fest. Die Bundesverkehrswegeplanung ist ein Prozess, an dessen Anfang eine oder mehrere (Verkehrs-)Prognosen stehen, und der am Ende in Ausbaugesetzen in den Bereichen Straße, Schiene und Wasser mit Listen von Infrastrukturprojekten mündet. Dazwischen findet ein aufwändiges Verfahren statt, welches unter anderem Daten erfasst, Modelle entwickelt und anwendet sowie Beteiligungsprozesse organisiert.

Der aktuell gültige BVWP 2030 hebt sich von vorangegangenen Bundesverkehrswegeplänen ab, indem er nach der tatsächlichen verkehrlichen Bedeutung für das Gesamtsystem und weniger nach regionalem Ausgleich bewertet. Er erhebt den Anspruch, eine objektive Planungsgrundlage für den systemisch sinnvollen Ausbau und die notwendige Renovierung der Infrastruktur in Deutschland gelegt zu haben. Als zentrale Ziele beschreibt der BVWP 2030 den Erhalt von Bestandsnetzen sowie die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten.

Gleichzeitig gibt es eine Reihe von Kritikpunkten am aktuellen Verfahren und den bestehenden Bewertungsmethoden der Bundesverkehrswegeplanung, etwa dass zu viele Projekte gleichzeitig angefangen und (daher) zu wenige fertiggestellt oder die Belange des Klima- und Umweltschutzes nicht ausreichend berücksichtigt werden.²

AUF DEM WEG ZUM BVMP 2040

Mit der anstehenden Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans 2040 bietet sich nun die Gelegenheit, die Weichen der Infrastrukturplanung neu zu stellen. Denn dieses Mal soll der BVWP nicht nur turnusmäßig novelliert, sondern anhand neuer Kriterien hin zu einem Bundesverkehrswege- und -mobili-

tätsplan (BVMP) weiterentwickelt werden. Wie das gelingen kann, welche Herausforderungen bestehen und welche Lehren wir aus den vergangenen Infrastrukturplanungen für den kommenden BVMP 2040 ziehen können, ist Gegenstand dieses FES impuls.

In den folgenden Abschnitten werden zentrale Themenfelder der Bundesverkehrswegeplanung zunächst separat beschrieben und deren Herausforderungen erläutert, bevor im Anschluss ein übergreifendes Fazit mit abgeleiteten Handlungsempfehlungen dargelegt wird.

PRIORISIERUNG UND PROJEKTKATEGORIEN

Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKVs) einzelner Projekte als Teil des Bewertungsverfahrens der Bundesverkehrswegeplanung haben sich als nicht geeignet herausgestellt, sehr unterschiedliche Projekte miteinander zu vergleichen. Diese Nichtvergleichbarkeit kann zum Beispiel für Bahn- vs. Straßenprojekte nachgewiesen werden und beruht auf der unterschiedlichen Kapazitätsallokation – bei der Straße werden überschüssige Verkehre nicht abgelehnt, sodass eine Kapazitätserweiterung gleichzeitig zu Stauauflösung und damit zu Beschleunigung führt; auf der Schiene werden überschüssige Verkehre im Vorfeld (weitgehend) abgelehnt, was zunächst effizienter ist, aber bei Kapazitätserweiterung zu weniger Beschleunigung und damit zu weniger Zeitgewinnen führt. Gleichzeitig sind NKVs zum Vergleich und damit zur Priorisierung ähnlicher Projekte – zum Beispiel Erweiterungen von Autobahnen untereinander – sehr wohl geeignet.

Daraus ergibt sich, dass ein zukünftiger BVMP in Kategorien von Projekten gedacht werden sollte. Innerhalb einer Kategorie sollten die NKVs als Input zur Priorisierung verwendet werden. Die Aufteilung von Finanzströmen zwischen den Projektkategorien sollte sich hingegen weniger am NKV orientieren.

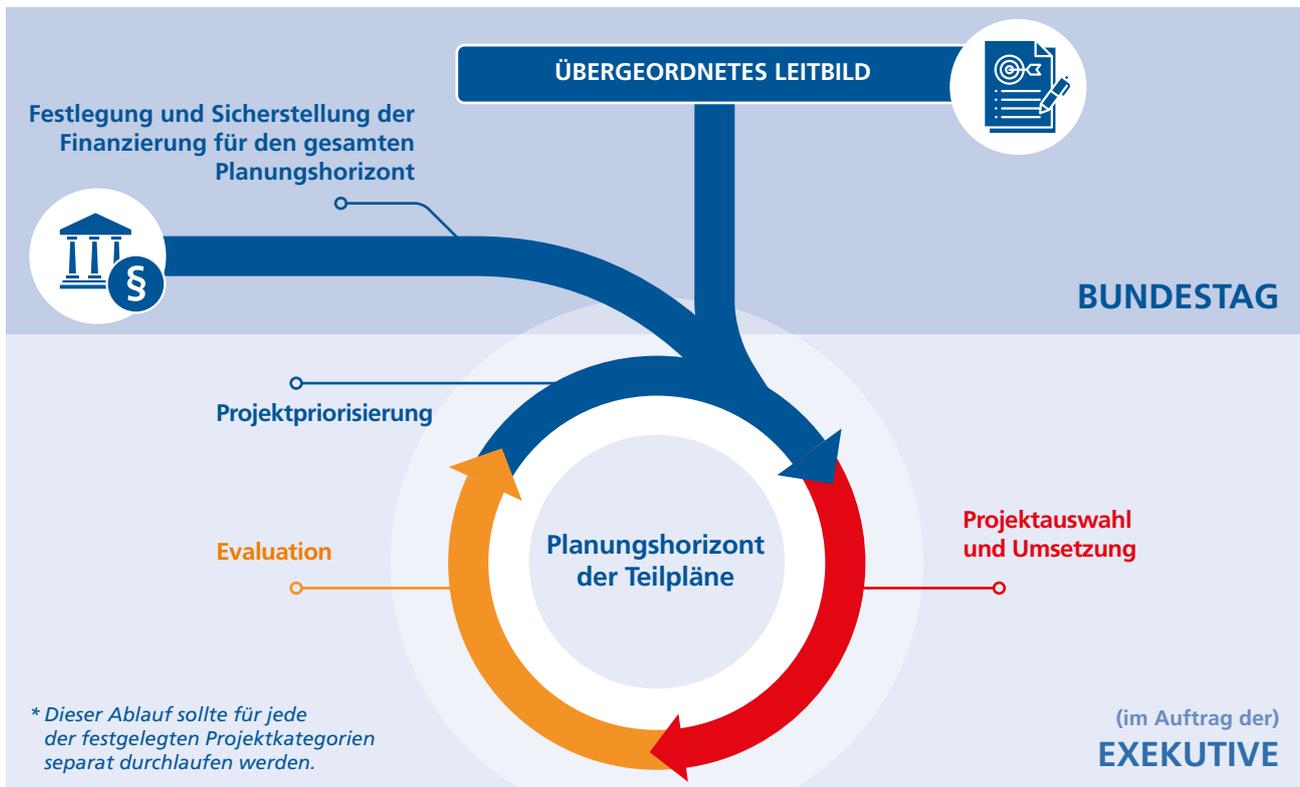
Daraus ergibt sich die folgende generelle Struktur eines neuen Bundesverkehrswegeplans.

STRUKTUR EINES NEUEN BUNDESVERKEHRSWEGE- UND -MOBILITÄTSPLANS (BVMP) 2040

Der bisherige Gesamtplan soll durch ein Mehrebenensystem ersetzt werden. Auf der obersten Ebene werden strategische Überlegungen und Ziele formuliert. Falls der künftige BVMP nicht einfach „der Nachfrage folgen“ soll, müssen Kapazitätsallokation und Infrastrukturausbau integriert gedacht werden. Weiterhin muss festgelegt werden, welche Werkzeuge zur Kapazitätsallokation zur Verfügung stehen. Zur Erfüllung dieser Pläne gibt es unterhalb dieser Zielebene verschiedene Teilpläne, zum Beispiel für Bahn, Korridore oder Ballungsräume, die jeweils nach mehrjährigen Planungshorizonten, inklusive verlässlicher und langfristiger Finanzierung, priorisiert werden. Außerdem müssten die entsprechenden Maßnahmen zur Kapazitätsallokation umgesetzt werden. Eine regelmäßige, rückwärts schauende Evaluierung des BVMPs und seiner Teilpläne

Schematische Darstellung des Zyklus eines zeitlichen Planungshorizonts innerhalb einer Projektkategorie*

Abb. 1



Quelle: eigene Darstellung.

ne, einschließlich der entsprechenden Zeitpläne, sollte daher integraler Bestandteil des neuen BVMP-Verfahrens sein. Ein typischer Ablauf eines mehrjährigen Planungshorizonts eines Teilplans (Projektkategorie) ist in Abbildung 1 dargestellt.

KLIMAWIRKUNGEN

Im BVWP 2030 sind bei Straßenprojekten die Klimawirkungen durch den Bau der Infrastruktur und des Betriebs etwa gleich groß. Infolge des Hochlaufs der Elektromobilität sinken gegenüber der Rechnung im BVWP 2030 die Klimawirkungen im Betrieb – in manchen Szenarien auf ca. ein Viertel des heutigen Beitrags. Die Schadenswirkungen von CO₂ liegen nach neueren Bewertungen hingegen (in manchen Szenarien deutlich) höher als für den BVWP 2030 angenommen. Dementsprechend sollten für die Bewertung des (zusätzlichen) CO₂-Ausstoßes von Infrastrukturmaßnahmen verschiedene Szenarien der Elektromobilitätsentwicklung und der CO₂-Schadensbewertung gerechnet werden.

Generell weisen Klimawirkungen und Finanzmittelknappheit in die gleiche Richtung: Es sollten (innerhalb einer jeden Kategorie) vorwiegend Projekte mit hohem NKV in Angriff genommen werden, und es sollten (abgesehen von einem Puffer) nicht mehr Projekte in Angriff genommen werden, als ausfinanziert sind.

FINANZIERUNG UND PLANBARKEIT

Alle Verkehrsträger benötigen eine langfristige und zuverlässige Planung der Infrastrukturfinanzierung. Dies ist Voraussetzung dafür, dass entsprechende Baumaßnahmen langfristig geplant werden können und die Bauindustrie die notwendigen Kapazitäten bereitstellen kann. Außerdem können Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt werden, und Nutzende – insbesondere kommerzielle – können sich langfristig erstens auf die Baumaßnahmen und zweitens auf die hinterher bereitstehenden Kapazitäten einstellen.

Das gilt insbesondere für Schiene und Wasserstraße, weil bei reduzierter Planbarkeit der flexibelste der Verkehrsträger, nämlich die Straße, relativ gesehen am wenigsten Nachteile erfährt und damit relativ gesehen gestärkt wird. Auf der Schiene besteht die zusätzliche Herausforderung, dass im derzeitigen Verfahren der Personenverkehr Vorrang vor dem Güterverkehr hat. Solange der auf dem Deutschlandtakt beruhende Fahrplan nicht definiert ist und die dazugehörigen Baumaßnahmen nicht geplant sind, kann nicht abgeschätzt werden, wann welche Kapazitäten für den Güterverkehr verbleiben.

Ein möglicher Ansatz für eine gleichmäßigere und besser planbare Finanzierung wäre eine wie auch immer ausgestaltete Fondslösung, wie diese zum Beispiel in der Schweiz oder in Österreich implementiert ist.

GÜTERVERKEHR

Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sagt weiterwachsenden Güterverkehr voraus. Diese Prognose beruht auf der Annahme eines weiteren Wirtschaftswachstums, welches in der Vergangenheit immer mit Güterverkehrswachstum einherging. Ob dies voneinander entkoppelt werden kann, ist derzeit unklar. Falls das Güterverkehrswachstum reduziert werden sollte, dann wäre eine differenzierte (Fernverkehr kann auf die Schiene, der Nahverkehr nicht) Erhöhung der Güterverkehrsmaut dafür ein sinnvolles Werkzeug.

Aufgrund fehlender Kapazitäten wird die Bahn absehbar nicht mehr als ca. 25 Prozent des Güterverkehrs übernehmen können. Gleichzeitig werden aufgrund des Trends weg von schienenaffinen Massengütern, wie der Kohle beispielsweise, erhebliche Anstrengungen nötig sein, um diesen Anteil überhaupt zu halten.

Im Gegensatz zur Straße und Schiene haben die vorhandenen Wasserstraßen noch freie Kapazitäten. Sie sollten daher stärker in die Überlegungen einbezogen werden (über die Korridorprojekte, siehe dazu den Abschnitt „Kategorien“).

Nichtsdestoweniger wird auch in Zukunft der Hauptanteil des Güterverkehrs auf der Straße stattfinden müssen. Hierbei scheint für eine Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs die Elektrifizierung der Lkws der effektivste und einfachste Hebel zu sein. Nötig dafür wäre ein ausreichend dimensionierter, zeitnaher und planbarer Ausbau der Lkw-Ladeinfrastruktur. Auf jeden Fall sollte darauf geachtet werden, dass der Güterverkehr nicht im (durch den Personenverkehr erzeugten) Stau steht, weil dadurch erhebliche gesamtwirtschaftliche Verluste entstehen.

PERSONENVERKEHR

Auch im Straßenpersonenverkehr erscheint eine Dekarbonisierung durch Elektrifizierung möglich. Bedingt durch den Wegfall der Mineralölsteuer bei Nutzung elektrischer Fahrzeuge verbilligt der derzeitige Pfad der Elektrifizierung allerdings den automobilen Privatverkehr gegenwärtig und führt damit auch absehbar zu mehr Pkw-Verkehr – die kommende Automatisierung wird diesen Effekt noch verstärken. Dies wird das ohnehin stark ausgelastete Netz absehbar noch stärker be-/überlasten. Wenigstens in bereits stark belasteten oder überlasteten Bereichen des Netzes sollte versucht werden, diesem Wachstum des automobilen Verkehrs entgegenzuwirken. Die wesentlichen Werkzeuge hierfür sind preislicher Natur: eine Verkehrsstromsteuer, das heißt Verkehrsstrom anders zu besteuern als Heizstrom, wie dies bei Diesel/Heizöl bereits Praxis ist, oder die Einführung einer Vignette, von fahrleistungsbezogenen Abgaben oder durch die Bemaßung von Abschnitten. Dies entspräche durchaus auch den Prognosen des BMDV, welche für die Zukunft ein gleichbleibendes Preisniveau annehmen. Das bisher bestehende System der Rabattierung bestimmter Fahrtzwecke (insbesondere Pendlerverkehr) sowie Verkehrsmittel (Deutschlandticket) sollte dabei im Hinblick auf einen sozialen Ausgleich, Nachhaltigkeit sowie langfristige Planbarkeit (zum Beispiel hin-

sichtlich des Autobesitzes) weiterentwickelt werden. Beispielsweise könnte die Rabattierung auf einen einkommensunabhängigen Zuschuss (analog Kindergeld) wechseln und/oder bei guter Erschließung durch den öffentlichen Verkehr geringer ausfallen (beides in Österreich umgesetzt).

Falls ein Ausbau unvermeidlich ist, sollte dieser in Ballungsräumen weitgehend im öffentlichen Verkehr stattfinden. In Ballungsräumen ist ein gut funktionierender und (insbesondere für niedrige Einkommensgruppen) preiswerter öffentlicher Verkehr auch ein Instrument des sozialen Ausgleichs.

Im ländlichen Raum sollte durch den (hier besonders wichtigen) Deutschlandtakt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr deutlich verbessert werden.

Optimalerweise würde, durch eine geeignete Kombination von Preisniveau und Ausbau (von Straßen und öffentlichen Verkehr), der private Straßenpersonenverkehr so geregelt werden, dass der kommerzielle Verkehr nicht im Stau des privaten Personenverkehrs steht.

LÄNDLICHER RAUM

Im Sinne der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ ist darauf zu achten, dass der ländliche Raum in einem zukünftigen BVMP gleichberechtigt berücksichtigt wird. Dabei unterscheidet sich der ländliche Raum in seiner Mobilität allerdings stark von den Ballungsräumen. Zum Beispiel ist das Deutschlandticket für Bewohner:innen ländlicher Räume – in Ermangelung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs – deutlich weniger nützlich als für Bewohner:innen urbaner Räume.

Auch wenn die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert werden muss, ist nicht zu erwarten, dass der ländliche Raum durch den konventionellen öffentlichen Verkehr zu vertretbaren Kosten in Gänze erschlossen werden kann. Zudem muss das mögliche Potenzial fahrerloser Fahrzeuge als „demand-responsive transit“ abgewartet werden.

Aus diesen Gründen ist eine Erschließung des ländlichen Raums ohne den Verkehrsträger Straße derzeit kaum vorstellbar, zumal Busse, Fahrräder oder auch flexible Bediensysteme ebenfalls auf diesen Straßen fahren. Um diesen Unterschieden Rechnung zu tragen, wird der ländliche Raum in einer eigenen Projektkategorie repräsentiert (vgl. die Übersicht der Projektkategorien auf der folgenden Seite).

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN/FAZIT

Für eine moderne Verkehrspolitik ist eine neue Struktur der Bundesverkehrswegeplanung unerlässlich (vgl. Abbildung 2). Für eine verlässliche Umsetzung braucht es eine klare politische Rahmensetzung, die Ziele formuliert und diese mit klaren Umsetzungsstrategien unterlegt. Daraus ergeben sich die folgenden vier Handlungsempfehlungen, die von den meisten beteiligten Expert:innen einer von der Friedrich-Ebert-Stiftung 2024 durchgeführten Fachworkshopreihe zur Novellierung des BVWPs (siehe Bemerkung weiter unten) übereinstimmend als zielführend erachtet wurden.

1. Die Politik muss konkrete und realistische Ziele für die Mobilitätsplanung des Bundes formulieren. Diese Festlegungen berücksichtigen ausdrücklich die Ziele und Herausforderungen des Klimawandels, des sozialen Ausgleichs und der wirtschaftlichen Entwicklung.
2. Um den unterschiedlichen Anforderungen von Personen- und Güterverkehr, Individual- und öffentlichem Verkehr oder auch ländlichem und urbanem Verkehr gerecht zu werden, ist der Bundesverkehrs- und -mobilitätsplan unterhalb der Zielplanung in Methodik und Struktur stärker als bisher zu differenzieren (horizontal und vertikal). Eine mögliche Umsetzung könnte durch ca. fünfjährige Teilpläne entwickelt werden, welche zum Beispiel den in den im Folgenden genannten Projektkategorien entsprechen könnten (vgl. Abbildung 2). Für jeden Teilplan sollte eine Institution vorgesehen werden, die Vorschläge für diese Teilpläne erarbeiten kann. Im Anschluss sollten diese dann mit Exekutive und Legislative transparent diskutiert werden. Die jeweiligen Teilpläne sollten sich an den tatsächlich bereitgestellten Mitteln orientieren und dafür sinnvolle Verfahren zur Projektpriorisierung entwickeln.
3. Voraussetzung für eine verlässliche Umsetzung ist eine solide und langfristige Finanzierung der einzelnen Teilpläne, zum Beispiel durch eine wie auch immer ausgestaltete Fondslösung. Die derzeit empirisch feststellbaren starken Schwankungen zwischen den Haushaltsjahren sind mit einer leistungsfähigen Infrastrukturplanung und -bereitstellung nicht vereinbar.
4. In den neuen BVMP sollte eine umfassende Evaluierung der Methodik, Priorisierung und Umsetzung integriert werden.

Mögliche Projektkategorien des neuen BVMPs

Schienenprojekte

- Ziel: Integrierter Erhalt und Ausbau im Hinblick auf langfristige strategische Ziele im Einklang mit langfristig gesichertem Finanzierungsniveau.
- Zuverlässigkeit ist ein wichtiger Bestandteil von Erreichbarkeit (Reisezeit/Fahrzeit).
- In der Schweiz kümmert sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) darum; in Deutschland wäre zu fragen, ob die InfraGo mittelfristig für den Schienenausbau eine lenkende Rolle einnehmen könnte.

Kapazitätserhöhung Kernnetz Straße außerhalb von Ballungsräumen

- Ziel: Wiederherstellung einer durch Überlastung verloren gegangenen Erreichbarkeit (> „Zuverlässigkeit“).
- Vor Straßenprojekten: Prüfung, ob Entlastung durch Schiene und/oder Wasserstraße möglich (**Korridorprojekte**).
- Falls nicht, dann Ausbau Straße (**Engpassbeseitigung Straße**)
 - sowohl Autobahn
 - als auch Bundesstraßen Verbindungsfunktionsstufen 0/1.
- In der Schweiz wird dies durch das Amt für Straßen (ASTRA) geleistet; in Deutschland wächst die Autobahn GmbH derzeit in diese Rolle hinein.

Kapazitätserhöhung innerhalb von Ballungsräumen (Ballungsraumprojekte)

- Problemlösung möglichst nur durch Ausbau des Umweltverbundes.
- Straßenausbau nur „im Notfall“.
- Einführung einer „Agentur für Ballungsraumprojekte“?

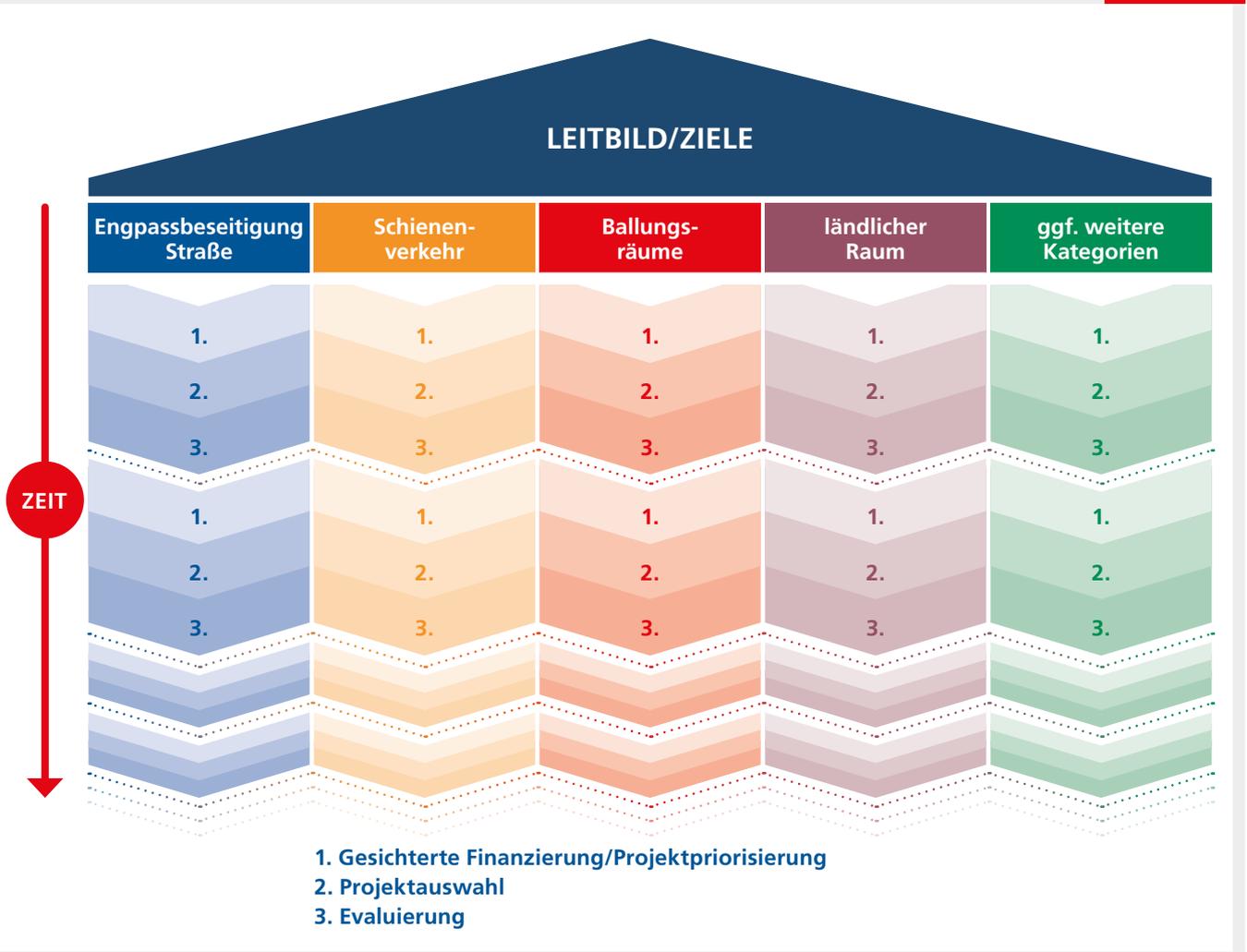
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb von Ballungsräumen (**Erreichbarkeitsprojekte**)

- Auch nötig als Ausgleich Stadt → Land.
- Vorzugsweise (nur) bei Verletzung von Mindest-erreichbarkeitsstandards.
- Zuverlässigkeit ist ein wichtiger Bestandteil von Erreichbarkeit.
- Ist wirklich eine Autobahn nötig oder reicht eine entsprechend ausgebaute Bundesstraße?
- Auch diese Rolle könnte von der Autobahn GmbH übernommen werden.

Städtebauliche Projekte (**Ortsumgehungen**)

- Nicht im Kernnetz (keine Verbindungsfunktionsstufe 0/1).
- Plausiblerweise sollte (neu) darauf geachtet werden, dass diese Projekte keinen Fahrzeitgewinn schaffen – weil sie ansonsten perspektivisch zu neuen Fernverkehrsadern werden, welche dann resultierend Kapazitätserweiterungen erzwingen. Fahrzeitgewinn sollte kein wesentlicher Nutzenfaktor beim NKV mehr sein.
- Abschichtung der Verantwortlichkeit der Projektauswahl auf lokale(re) Institutionen (Landes- oder Regionalebene).

Generell ist zu konstatieren, dass alleine für den Erhalt der Infrastruktur erhebliche Anstrengungen unternommen werden müssen. Auch hier könnte man daraufsetzen, dass die für die jeweiligen Kategorien zuständigen Institutionen sowohl Erhalt als auch Aus-/Neubau integriert priorisieren.



Quelle: eigene Darstellung.

* Dabei ist insbesondere die Unterteilung in die verschiedenen Projektkategorien (horizontal) und die zyklische Betrachtung der mehrjährigen Teilpläne (vertikal innerhalb jeder Projektkategorie) als Unterschied zum derzeitigen Aufbau hervorzuheben.

ENDNOTEN

- 1 Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) an der TU Dresden: Umwelt- und naturschutzorientierte Transformation der Bundesverkehrswegeplanung – Überprüfung der Verfahren und Bewertungsmethodiken des BVWP 2030 und Weiterentwicklung in einen BVMP 2040 (FKZ: UM235800100).
- 2 Vgl. hierzu das schon genannte Forschungsvorhaben des BMUV an der TU Dresden (FKZ: UM235800100).

LITERATUR

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2024:

Die Zukunft braucht Wege – der Infrastrukturdialog, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Infrastrukturdialog/infrastrukturdialog.html> (25.10.2024).

AUTOR:INNEN

Prof. Dr. Kai Nagel, Professor an der Technischen Universität Berlin und Leiter des Fachgebiets Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik.

Prof. Dr. Thorsten Beckers, Professor an der Bauhaus-Universität Weimar und Leiter des Fachgebiets Infrastrukturwirtschaft und -management.

Jürgen Berghahn, Mitglied des Bundestages (20. Legislaturperiode), Mitglied des Verkehrsausschusses, stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Berichterstatter für den Bundesverkehrswegeplan.

Ricardo Ewert, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik an der Technischen Universität Berlin.

Gustav Herzog, ehemaliges Mitglied des Bundestages; stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Berichterstatter für den Bundesverkehrswegeplan 2030.

Dr. Marian Jacobs, ehemals Referent für Verkehr bei der Friedrich-Ebert-Stiftung, jetzt Senior Advisor bei der Stiftung Klimaneutralität.

Anna Mariß, wissenschaftliche Mitarbeiterin für den Bereich Verkehr im MdB-Büro Jürgen Berghahn.

Lisa Pfann, Referentin für Verkehr bei der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Oliver Vornbäumen, Koordinierender Referent für Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion.

BEMERKUNGEN

Die Friedrich-Ebert-Stiftung hat im Rahmen einer vierteiligen Fachworkshopreihe diskutiert, wie die Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans 2040 gelingen kann. Dabei wurden jeweils im Rahmen eines Workshops die Themen Bundesverkehrswegeplanung und Prognosen, der Güterverkehr, der Personenverkehr sowie der Bereich der Wasserstraßen genauer betrachtet.

Die Ausführungen in diesem Papier bilden die Ergebnisse des fachlichen Austauschs zwischen den als Autor:innen aufgeführten Personen ab. Wenngleich nicht jede einzelne Aussage in diesem Papier zwangsläufig von jedem/jeder der aufgeführten Autor:innen vollumfänglich geteilt wird, vertreten sämtliche Autor:innen die grundlegenden Einschätzungen und Vorschläge und damit die „Stoßrichtung“ dieses Papiers vollumfänglich.

Aufgrund der inhaltlichen und zeitlichen Nähe blieb und bleibt es dabei nicht aus, dass der durch den vorliegenden Bericht dokumentierte Prozess einen gewissen Überlapp mit der Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs des BMDV (2024) besitzt. Allerdings unterliegt eine FES-Veranstaltung weniger inhaltlichen und formalen Zwängen als eine offizielle Veranstaltung der Exekutive. So wurde die FES-Veranstaltung durch kuratierte fachliche Inputs unterstützt, und es gab die Möglichkeit zu Diskussionen sowohl im Plenum als auch im Umfeld der Veranstaltung. Schlussendlich tritt das hier vorliegende Abschlussdokument nicht mit dem Anspruch an, die Aussagen aller Teilnehmenden unverfälscht und vollständig wiederzugeben; stattdessen haben die Autor:innen versucht, innerhalb ihres Kreises konsensfähige Aussagen zu finden, welche sich aus den Workshops ergaben. Wir sehen das hier vorliegende Dokument als wichtige Ergänzung des Infrastrukturdialogs des BMDV.

IMPRESSUM

Oktober 2024

© Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Analyse, Planung und Beratung
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
Fax 0228 883 9205

www.fes.de/apb

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich: Lisa Pfann, Referentin für Stadtentwicklung, Bau, Wohnen und Mobilität, Abteilung Analyse, Planung und Beratung.

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung. Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Bildnachweis: picture alliance / Zoonar | scusi

978-3-98628-611-8