



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesverkehrswegeplan 2015

Gesamtkonzept und Bewertungsverfahren

Dr. Hendrik Haßheider

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

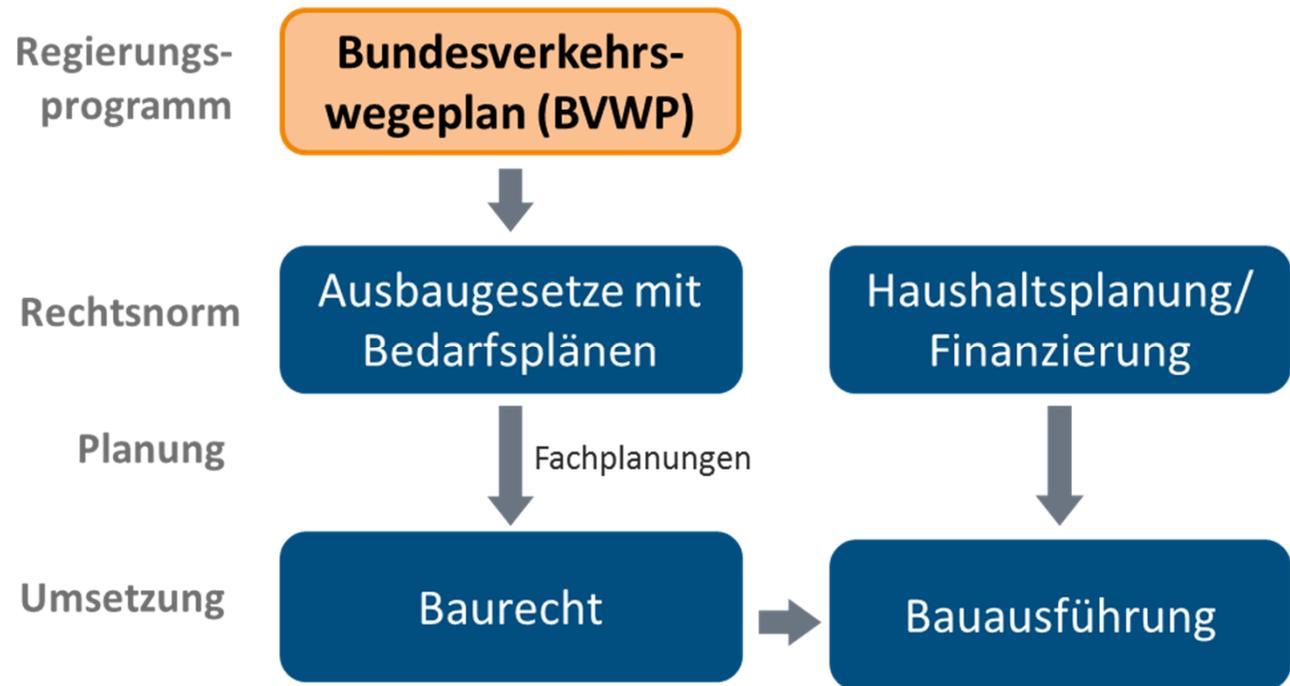
Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“
TU Berlin, 26. Juni 2014

www.bmvi.de

Der Bundesverkehrswegeplan ist zentrales Steuerungselement der Verkehrsinfrastrukturpolitik

Bundesverkehrswegepläne...

- ...dienen der Erhaltung, dem Ausbau und Neubau von Infrastruktur.
- ...sind verkehrsträgerübergreifend angelegt (Straße, Schiene, Wasserstraße).
- ...stellen den Infrastrukturbedarf und die Bauwürdigkeit fest.
- ...gelten in der Regel für ca. 10 - 15 Jahre.
- ...werden von der Bundesregierung aufgestellt.

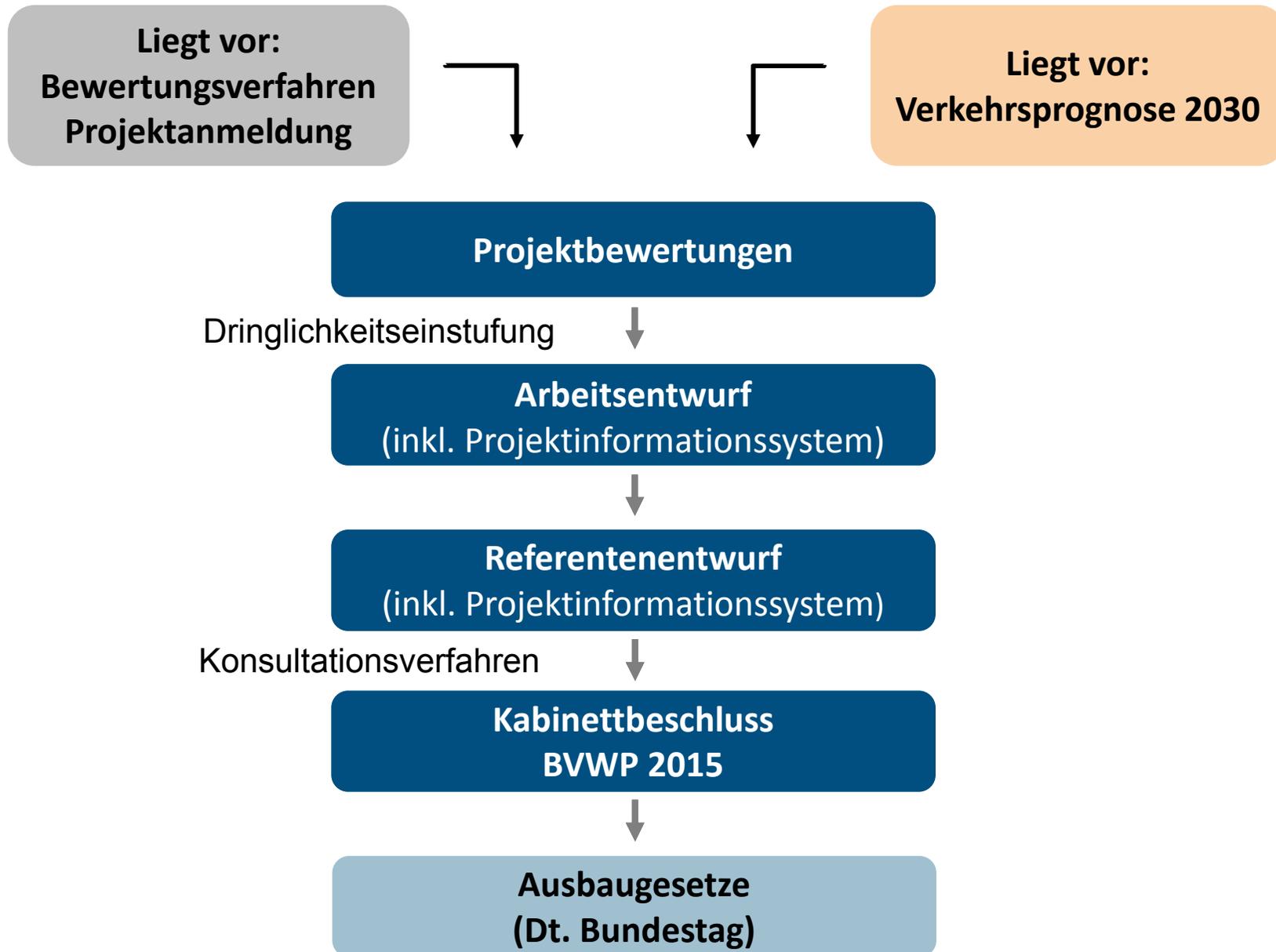




Was liegt bereits vor?

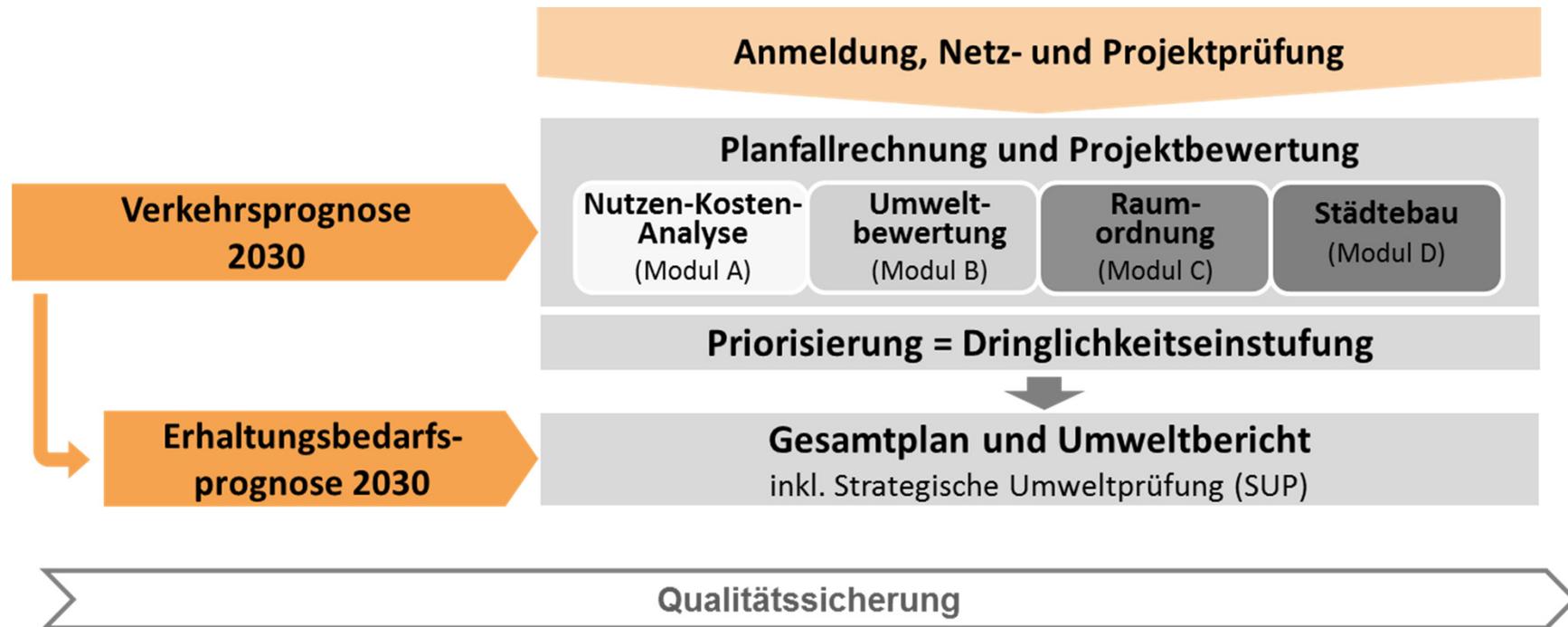
- **Grundkonzeption (veröffentlicht im April 2014)**
 - Leitlinien für den BVWP 2015 (noch keine Aussagen zu Einzelprojekten)
 - Nationales Prioritätenkonzept (u.a. Erhalt vor Neubau, Engpassbeseitigung Hauptachsen)
- **Entwurf des BVWP-Bewertungsverfahrens (veröffentlicht im März 2014)**
 - Wissenschaftliche Weiterentwicklung in Forschungsprojekten
 - 4 Bewertungsmodule: Nutzen-Kosten-Analyse, umwelt- und naturschutzfachliche, raumordnerische sowie städtebauliche Beurteilung
- **Projektanmeldungen (veröffentlicht im Mai 2014)**
 - ca. 2.000 Projekte wurden angemeldet
- **Verkehrsprognose 2030 (veröffentlicht im Juni 2014)**
 - Strukturdatenprognose (Wirtschaft, Bevölkerung)
 - Umlegung auf die Netze der Verkehrsträger

Wie geht es weiter?



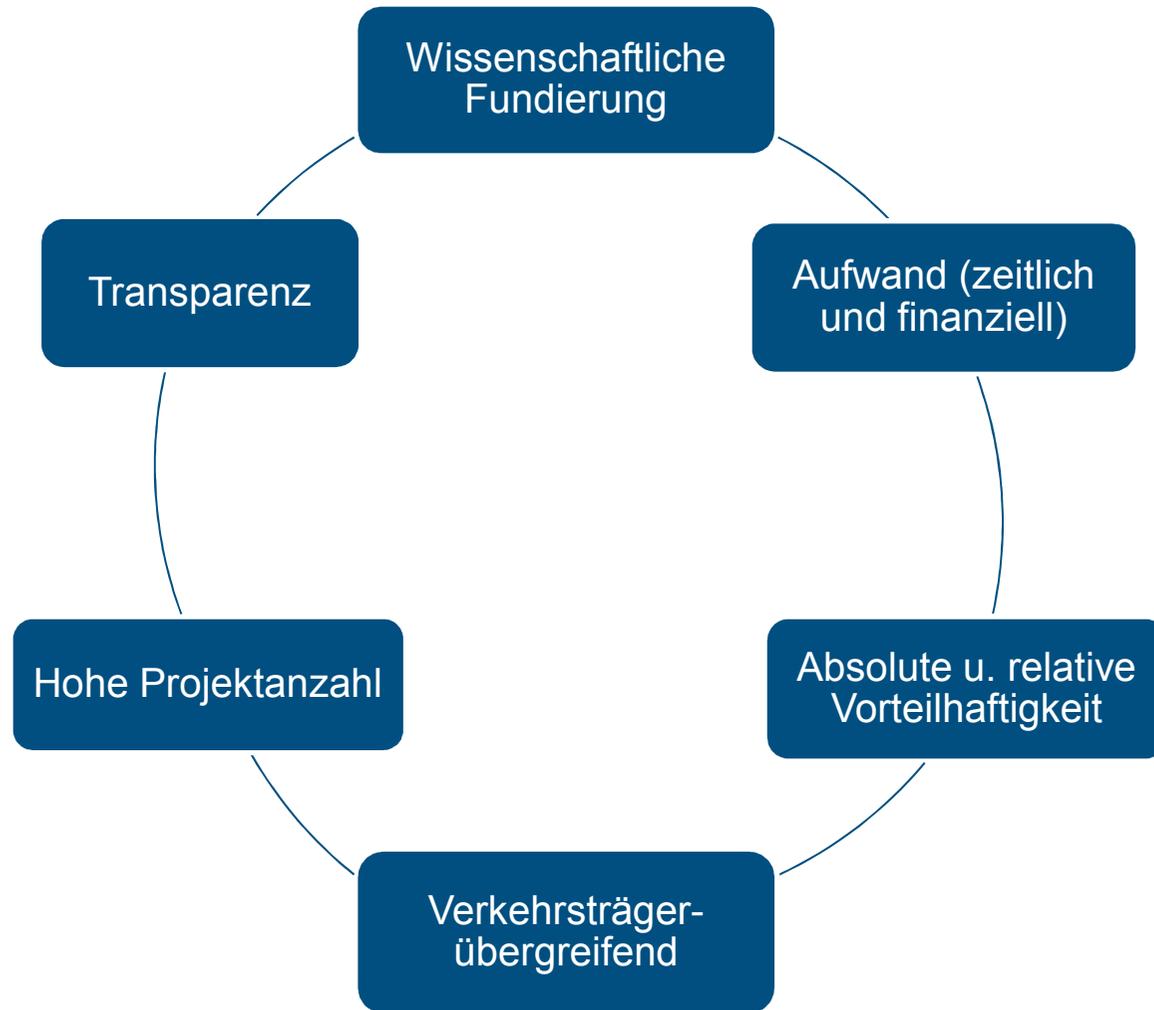


Bewertungsmodule





Anforderungen an das BVWP-Bewertungsverfahren





Überarbeitung der BVWP-Bewertungsmethodik

Bewertungsmodule

Umwelt-/Naturschutz-
fachliche Beurteilung

**Nutzen-Kosten-
Analyse**

Raumordnerische
Beurteilung

Städtebauliche
Beurteilung

Forschungsprojekte

← FE 1 Investitionskosten und Umwelt

← **FE 2 Grundsätzliche Überprüfung der NKA**

Ergänzende FE-Projekte: Zeitkosten und Zuverlässigkeit

FE 3 Machbarkeitsstudie Zuverlässigkeit

FE 4 Bewertungsansätze PV Zeitkosten/Zuverlässigkeit

FE 5 Bewertungsansätze GV Zeitkosten/Zuverlässigkeit

FE 6 Mengengerüste Zuverlässigkeit Straße

FE 7 Mengengerüste Zuverlässigkeit Schiene



Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse

- Aktualisierung bestehender Nutzenkomponenten
- Aufnahme neuer Komponenten?
- Wegfall bestehender Komponenten?
- Grundsatzfragen
 - Bewertung von Projektbündeln
 - Konsistenz zwischen Prognose und Bewertung
 - Diskontierung
 - Projektkategorien
 - Interdependenzen
 - Dynamisierung
 - etc.



Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

| |
|---|
| Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr u.a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten |
| Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr u.a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen |
| Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs u.a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten |
| Verkehrssicherheit Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid |
| Umweltwirkungen Lärm, CO ₂ , NO _X , kanzerogene Schadstoffe und Lebenszyklusemissionen |
| Erhaltung Erhaltungskosten der zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekte |
| Implizite Nutzendifferenz Berücksichtigung impliziter Nutzen bei Verkehrsträgerwechsel und Neuverkehr |
| Räumliche Wirkungen Beschäftigungswirkungen aus Bau und Betrieb, Internationale Effekte |
| Investitionskosten Planungs- und Baukosten des zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekts |



Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

| |
|---|
| Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr u.a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten |
| Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr u.a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen |
| Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs u.a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten |
| Verkehrssicherheit Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid |
| Umweltwirkungen Lärm, CO ₂ , NO _x , kanzerogene Schadstoffe und Lebenszyklusemissionen |
| Erhaltung Erhaltungskosten der zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekte |
| Implizite Nutzendifferenz Berücksichtigung impliziter Nutzen bei Verkehrsträgerwechsel und Neuverkehr |
| Räumliche Wirkungen Beschäftigungswirkungen aus Bau und Betrieb, Internationale Effekte |
| Investitionskosten Planungs- und Baukosten des zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekts |



Gesamtwirkungen der Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse

- Verlässliche Aussagen erst nach Abschluss von Testrechnungen auf Grundlage der neuen Verkehrsprognose 2030
- Pauschale Aussagen ohnehin nicht möglich, da je nach Projekt/Projektart unterschiedlich
- Nutzeneffekte überregional wirkender Vorhaben (Entfernungsabhängige Zeitkosten, Bündelbewertungen) sowie Vorhaben mit Engpassbeseitigung (Zuverlässigkeit) besser abgebildet
- Grobe Aussagen zur Wirkungsrichtung bezogen auf die Bewertungsergebnisse: vsl. positiver (+) oder negativer (-) Einfluss auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis
 - Zuverlässigkeit (+)
 - Zeitkosten Güterverkehr (+)
 - Verkehrssicherheit (+)
 - Diskontierung (+)
 - Investitionskosten (-)
 - Planungskosten sowie Planungs- und Bauzeiten (-)
 - Lebenszyklusemissionen (-)



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Priorisierungsstrategie für den BVWP 2015



1 Festlegung
Erhaltungs-/Ersatzmittel

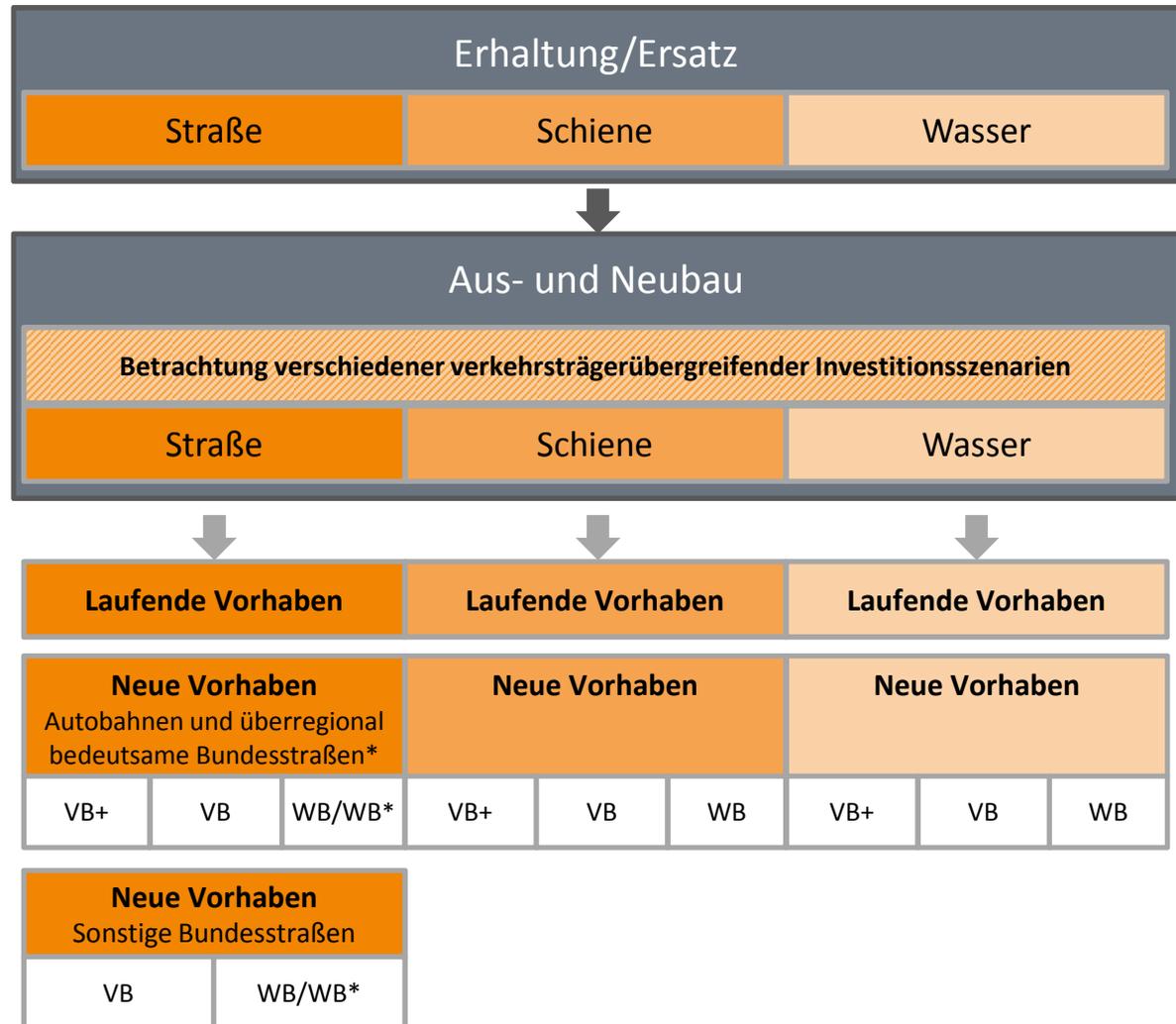
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen

2 Strategische Priorisierung auf
Grundlage der Projekt-
bewertung und resultierende
Mittelaufteilung

Basis: Vergleich der Gesamtplanwirkungen

3 Dringlichkeitseinstufung
innerhalb der Verkehrsträger

Basis: Einzelprojektbewertungen
(Nutzen-Kosten-Analyse,
Umwelt- und Naturschutz,
Raumordnung, Städtebau)



* Überregional bedeutsame Bundesstraßen umfassen autobahnähnliche Bundesstraßen sowie weitere Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

| Aus- und Neubau | | | |
|-----------------|--|---|--|
| | Straße | Schiene | Wasser |
| | Autobahnen und überregional bedeutsame Bundesstraßen | | |
| VB+ | Auflösung/starke Minderung von Engpässen (Auf den am stärksten überlasteten Streckenabschnitten in 2010 bzw. 2030) | | Sehr hohe Verkehrsbelastung (Wasserstraßen Kategorie A) |
| | Keine hohe Umweltbetroffenheit (sofern nicht ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt) | | |
| | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) |
| VB | Ausbau bei demnächst anstehenden Erhaltungsbedarf (aber kein hohes NKV) | | Ausbau bei demnächst anstehenden Erhaltungsbedarf (aber kein hohes NKV) |
| | Hohe städtebauliche und/oder raumordnerische Bedeutung (aber kein hohes NKV) | | Sehr hohe/hohes Verkehrsbelastung (Wasserstraßen Kategorie A oder B) |
| | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) |
| WB | NKV > 1 | | |
| | Sonstige Bundesstraßen | | |
| VB | Hohe städtebauliche und/oder raumordnerische Bedeutung (aber kein hohes NKV) | | |
| | Hohes NKV (mit positiver Sensitivätsbetrachtung) | | |
| WB | NKV > 1 | | |

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

www.bmvi.de