



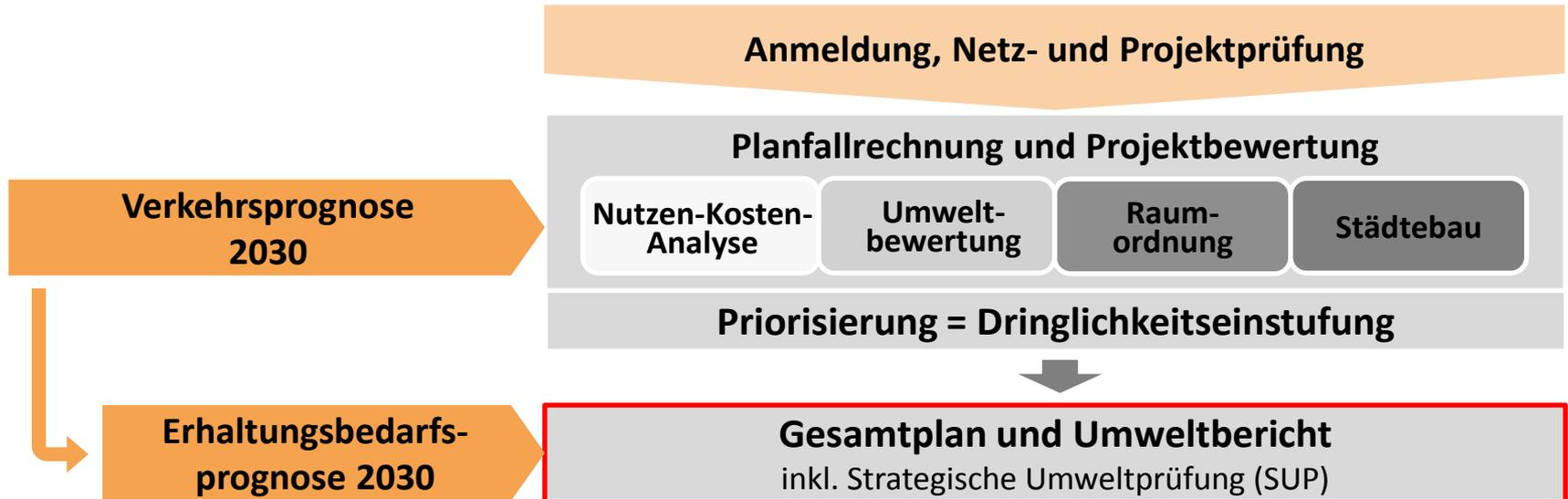
Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

**Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“**  
Berlin, 02.06.2016



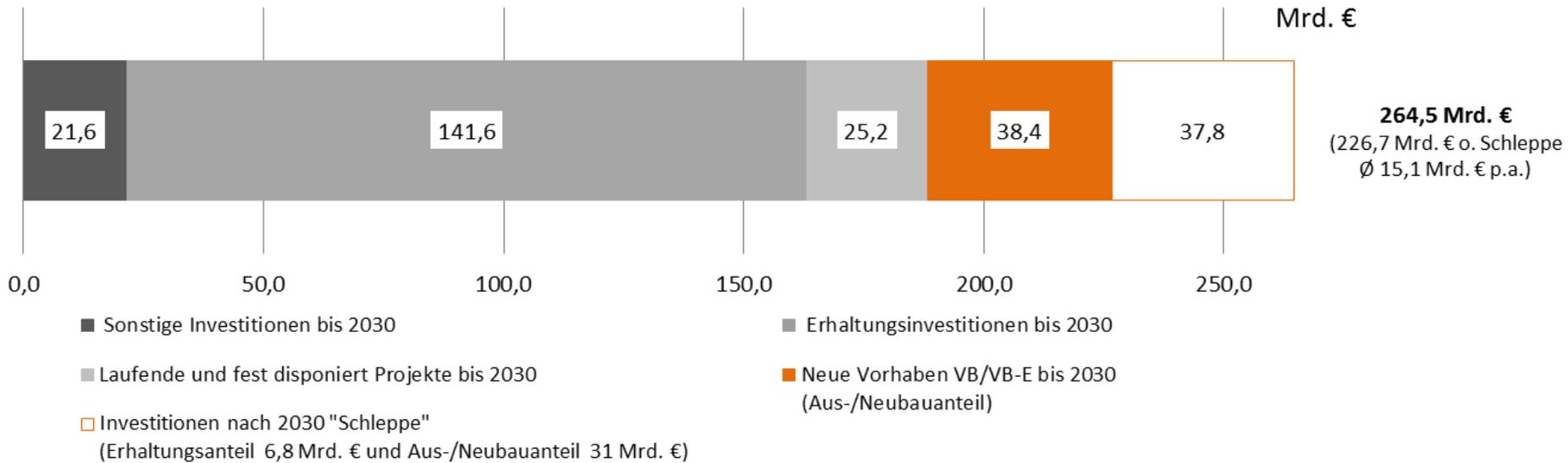
# Gesamtprozess BVWP 2030



- Fast 2.400 Projekte/Varianten in vier Bewertungsmodulen untersucht
- Ca. 950 Projekte sollen im Zeitraum bis 2030 umgesetzt oder begonnen werden



# BVWP-Investitionen im Überblick





# Geplante Investitionen des BVWP 2030

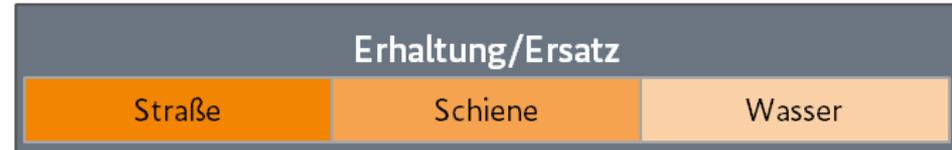
Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhaltung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs- /Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schleppe“ (ab 2031)	
			Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E		
		Erhaltungs-/ Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten)			Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs- /Ersatzanteil)	
Bundesfernstraßen	<b>130,7</b>	12,0	67,0	15,9	19,3	16,4
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	<b>109,3</b>	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9
Bundeswasserstraßen	<b>24,5</b>	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
<b>Alle Verkehrsträger</b>	<b>264,5</b>	<b>21,6</b>	<b>141,6</b>	<b>25,2</b>	<b>38,4</b>	<b>37,8</b>



## Erhaltungsbedarfsprognose + Einzelprojektbewertung + Gesamt volumen Investitionsmittel BVWP 2030

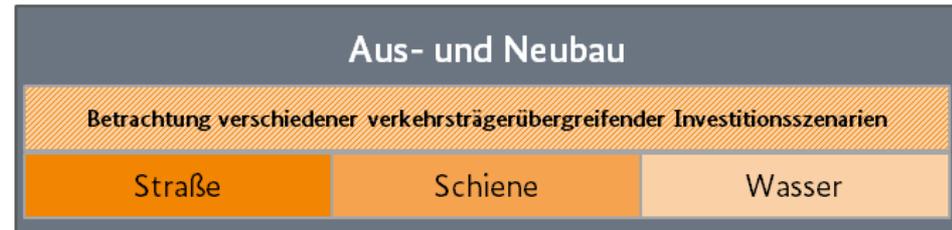
### 1 Festlegung Erhaltungs- /Ersatzmittel

Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen



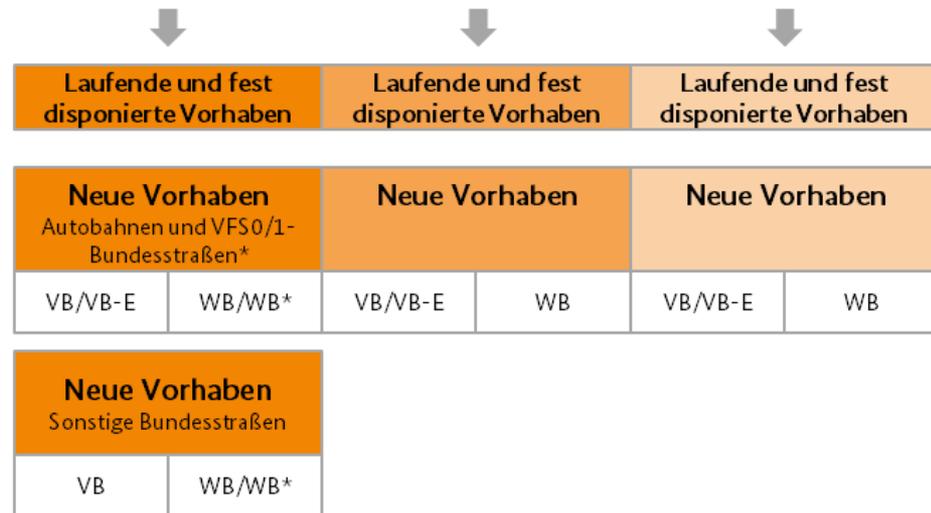
### 2 Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projektbewertung und resultierende Mittelaufteilung

Basis: Vergleich der  
Gesamtplanwirkungen



### 3 Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger

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



## Erhaltung hat Priorität vor Aus- und Neubau

- 141,6 Milliarden Euro des neuen BVWP fließen in den Erhaltung bzw. Ersatz
- Der Anteil der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen beträgt 69 %

Erhaltung bis 2030

$$\text{Erhaltungsanteil} = \frac{\text{Erhaltung bis 2030}}{\text{Erhaltung bis 2030} + \text{Laufende Projekte} + \text{Neue Vorhaben bis 2030}}$$

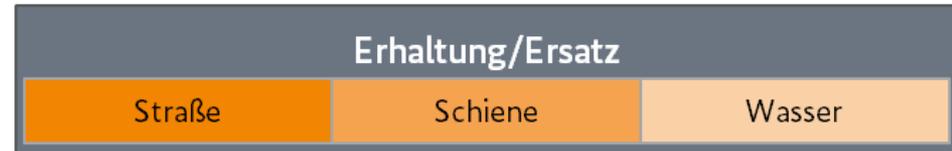
$$\text{Erhaltungsanteil BVWP 2030} = \frac{141,6 \text{ Mrd. €}}{141,6 \text{ Mrd. €} + 25,2 \text{ Mrd. €} + 38,4 \text{ Mrd. €}} = 69\%$$



# Erhaltungsbedarfsprognose + Einzelprojektbewertung + Gesamt volumen Investitionsmittel BVWP 2030

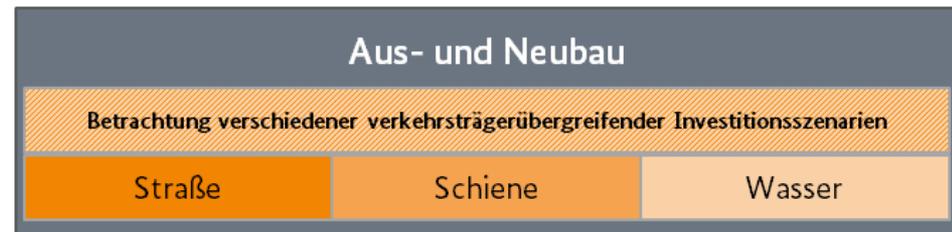
## 1 Festlegung Erhaltungs- /Ersatzmittel

Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen



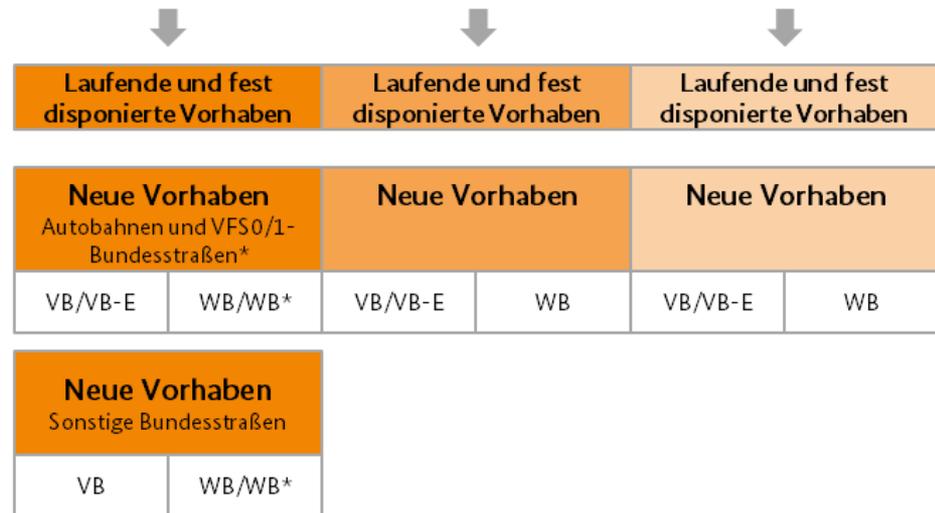
## 2 Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projektbewertung und resultierende Mittelaufteilung

Basis: Vergleich der  
Gesamtplanwirkungen



## 3 Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger

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





## Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe)

	Szenario 1 Verkehrsleistung	Szenario 2 Status Quo	Szenario 3 Stärkung Schiene/Wasserstraße
<b>Summe der Aus- und Neubaumittel</b>	<b>94,7 Mrd. €</b>	<b>94,7 Mrd. €</b>	<b>94,7 Mrd. €</b>
Straße	75,7 Mrd. € (80 %)	55,9 Mrd. € (59 %)	28,4 Mrd. € (30 %)
Schiene	15,1 Mrd. € (16 %)	36 Mrd. € (38 %)	58,7 Mrd. € (62 %)
Wasserstraße	3,8 Mrd. € (4 %)	2,8 Mrd. € (3 %)	7,6 Mrd. € (8 %)

- Verstärkte Investitionen in Straße führen im Mittel zum besten mittleren Nutzen-Kosten-Verhältnis, aber Straßenprojekte haben durchschnittlich höhere erhebliche Umweltauswirkungen (Flächenverbrauch, Zerschneidung) und höheren Schadstoffausstoß
- Zielkonflikte nicht aufzulösen

Ausgewählte Wirkungsgrößen	Einheit	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
		Verkehrsleistung	Status Quo	Stärkung Schiene/Wasserstraße
Nutzenbarwert	Mio. € Barwert	222.691	174.982	113.203
Mittleres NKV	-	3,8	3,2	2,3
Monetarisierte Umweltnutzen	Mio. € Barwert	-2.545	76	5.966
darin enthaltene Nutzen aus CO <sub>2</sub> -Änderungen	Mio. € Barwert	-4.478	-1.821	3.527
Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit	Anzahl	183	130	58
Flächeninanspruchnahme	Hektar	24.097	18.216	9.651
Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen	Hektar	3.303	2.377	3.679
Erheblicher Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten	Anzahl	224	174	118

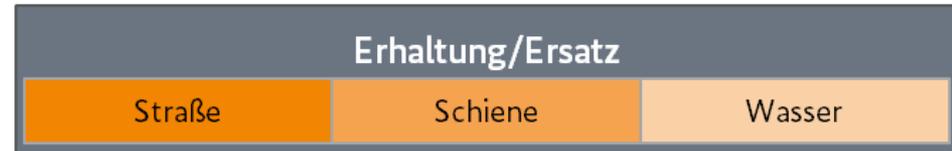
- Gewählte Mittelverteilung BVWP 2030: Straße 52 %, Schiene 42 %, Wasserstraße 5 %



## Erhaltungsbedarfsprognose + Einzelprojektbewertung + Gesamtvolumen Investitionsmittel BVWP 2030

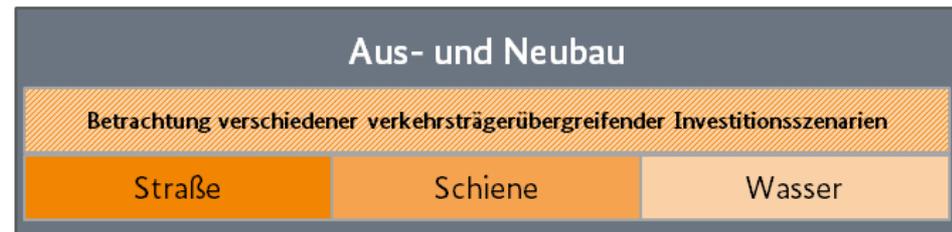
### 1 Festlegung Erhaltungs- /Ersatzmittel

Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen



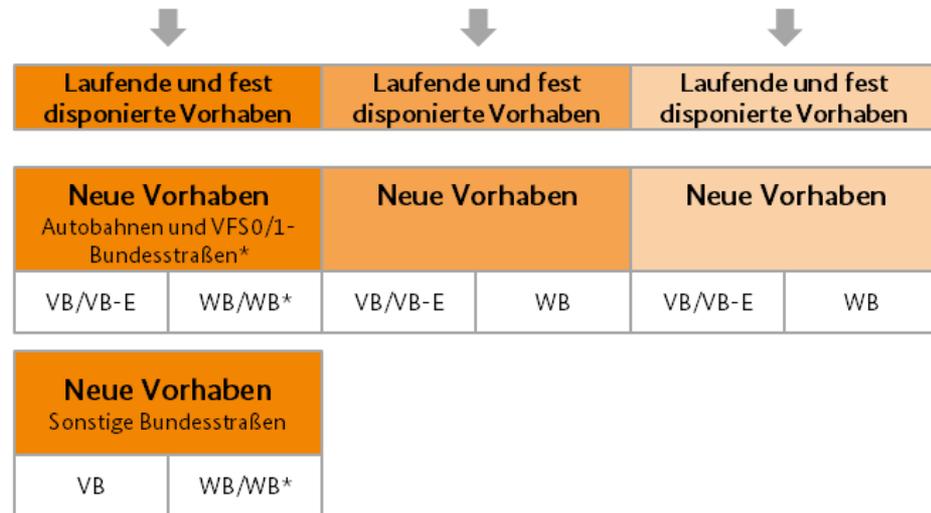
### 2 Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projektbewertung und resultierende Mittelaufteilung

Basis: Vergleich der  
Gesamtplanwirkungen



### 3 Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger

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





## Hauptachsen und Knoten werden gestärkt

- Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes wird durch Investitionen auf Hauptachsen und in Knoten gestärkt.
- Bei der **Straße** 75 % der Investitionen in Aus- und Neubau **in großräumig wirksame Projekte** und 25 % in die regionale Erschließung.
- **Verkehrsträgerübergreifend** 87 % in großräumig wirksame Projekte.



## Erhaltungsbedarfsprognose + Einzelprojektbewertung + Gesamtvolumen Investitionsmittel BVWP 2030

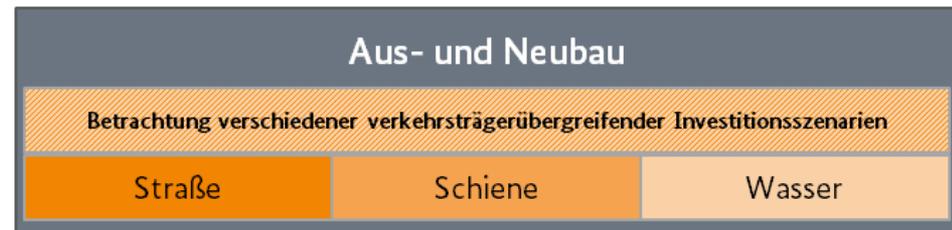
### 1 Festlegung Erhaltungs- /Ersatzmittel

Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen



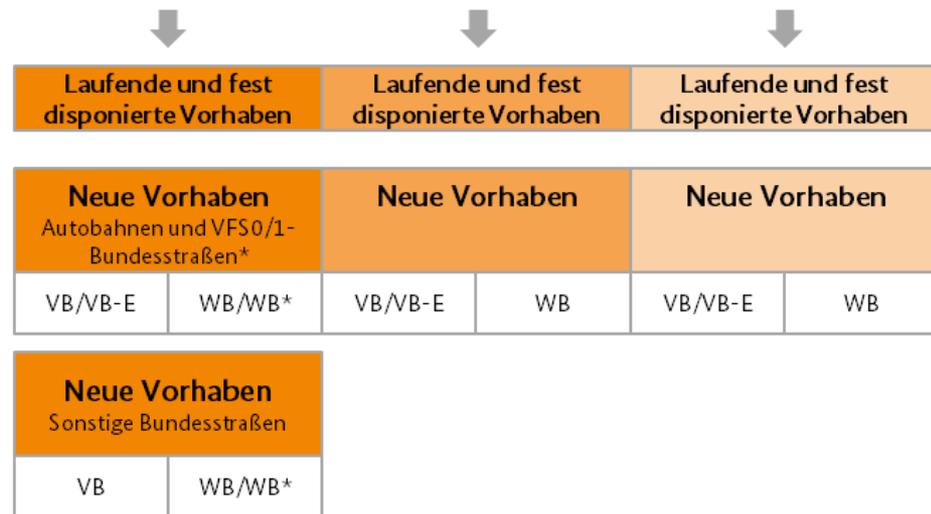
### 2 Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projektbewertung und resultierende Mittelaufteilung

Basis: Vergleich der  
Gesamtplanwirkungen



### 3 Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger

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





## Dringlichkeitskategorien im Überblick

### **Vordringlicher Bedarf (VB/VB-E)**

- VB-E (Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung): i.d.R. hohe Wirtschaftlichkeit, Engpassbeseitigung, keine hohe Umweltbetroffenheit, bei Straße nur auf BAB
- VB (Vordringlicher Bedarf): i.d.R. hohe Wirtschaftlichkeit bzw. hohe raumordnerische/städtebauliche Wirksamkeit

### **Weiterer Bedarf (WB/WB\*)**

- WB (Weiterer Bedarf): i.d.R. wirtschaftlich
- WB\* (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht): wie WB aber mit Planungsrecht



## Engpassbeseitigung steht im Vordergrund

- Der neue BVWP konzentriert die Investitionen in Aus- und Neubau verkehrsträgerübergreifend darauf, Engpässe aufzulösen und dadurch den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren.
- Auf Autobahnen werden mit den entsprechenden Maßnahmen Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 1.700 Kilometern reduziert.
- Auf der Schiene werden Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 700 Kilometer abgebaut.

### Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staufahrt

Netz: Bezugsnetz lt. Entwurf BVWP 2030, Verkehrsnachfrage 2030

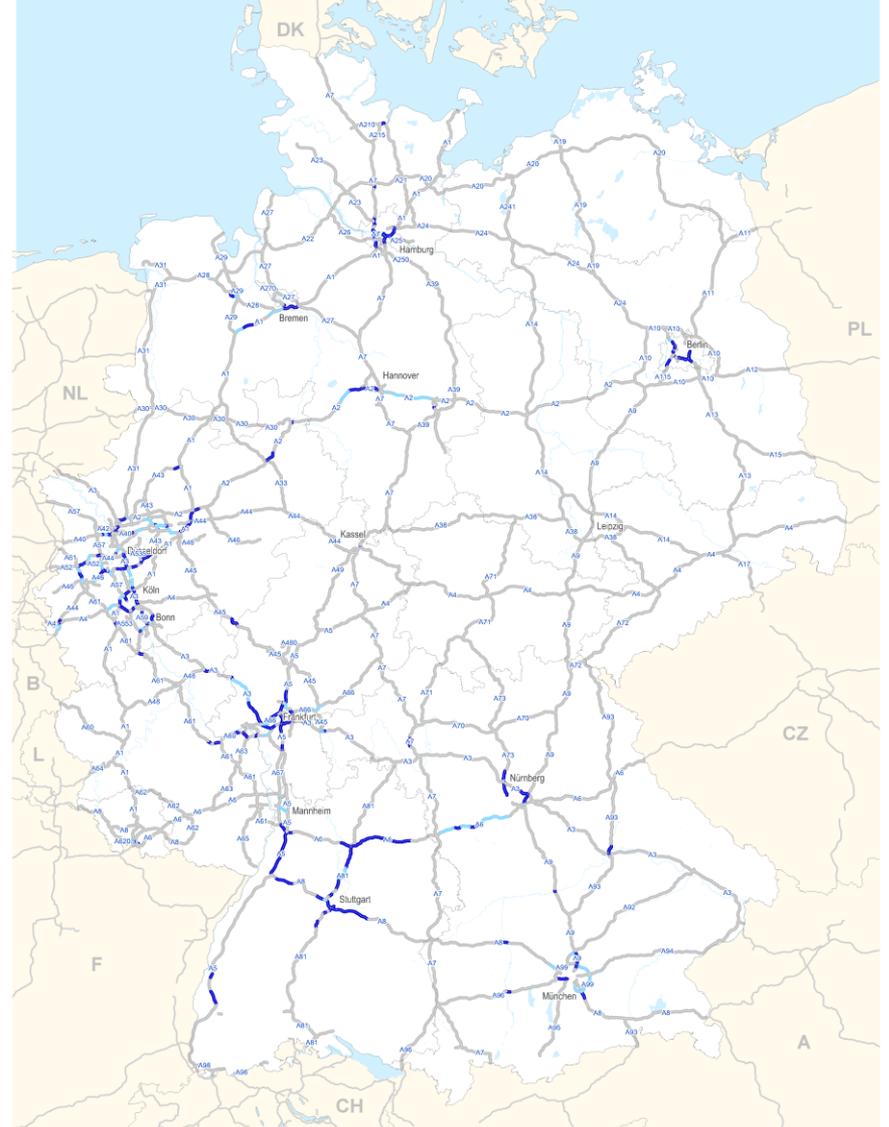
- häufige Staufahrt (an mehr als 300 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staufahrt (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (Bezugsfall)



### Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staufahrt

Netz: Zielnetz 2030 lt. Entwurf BVWP, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staufahrt (an mehr als 300 Stunden pro Jahr)
- gelegentliche Staufahrt (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (Vordringlicher Bedarf (VB))





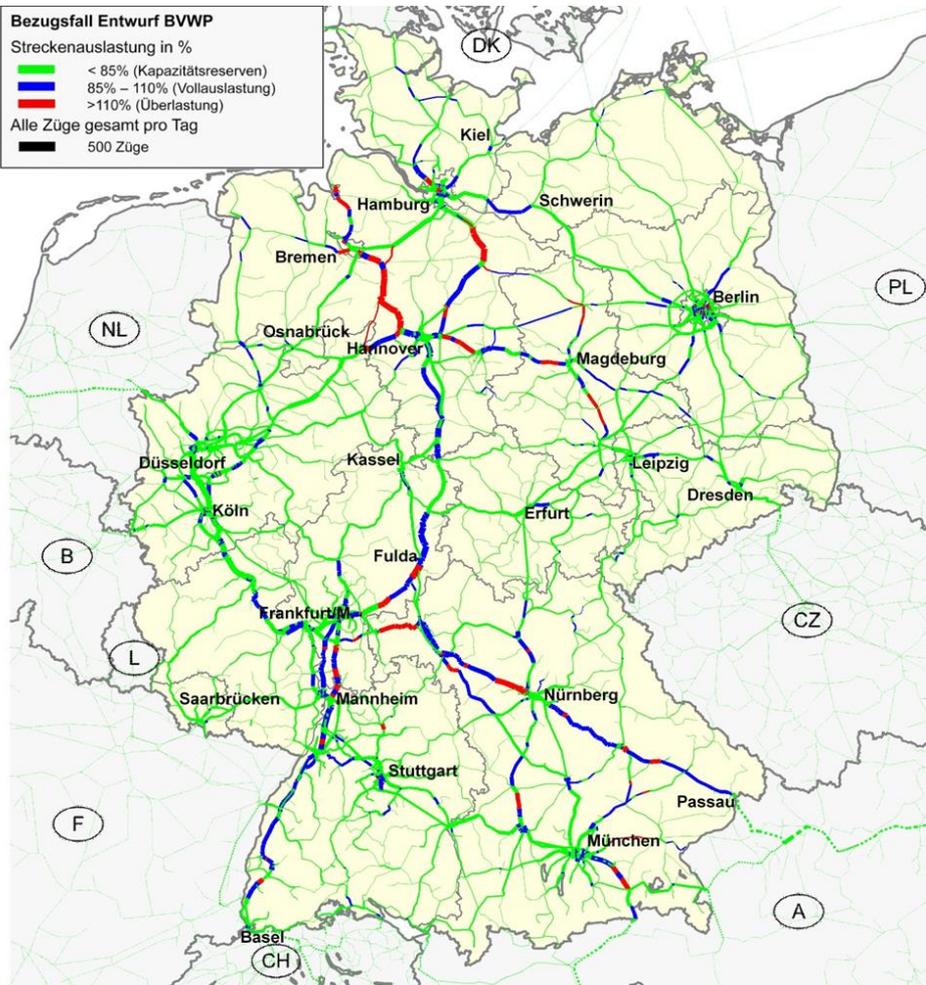
**Bezugsfall Entwurf BVWP**

Streckenauslastung in %

- < 85% (Kapazitätsreserven)
- 85% – 110% (Vollauslastung)
- >110% (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge



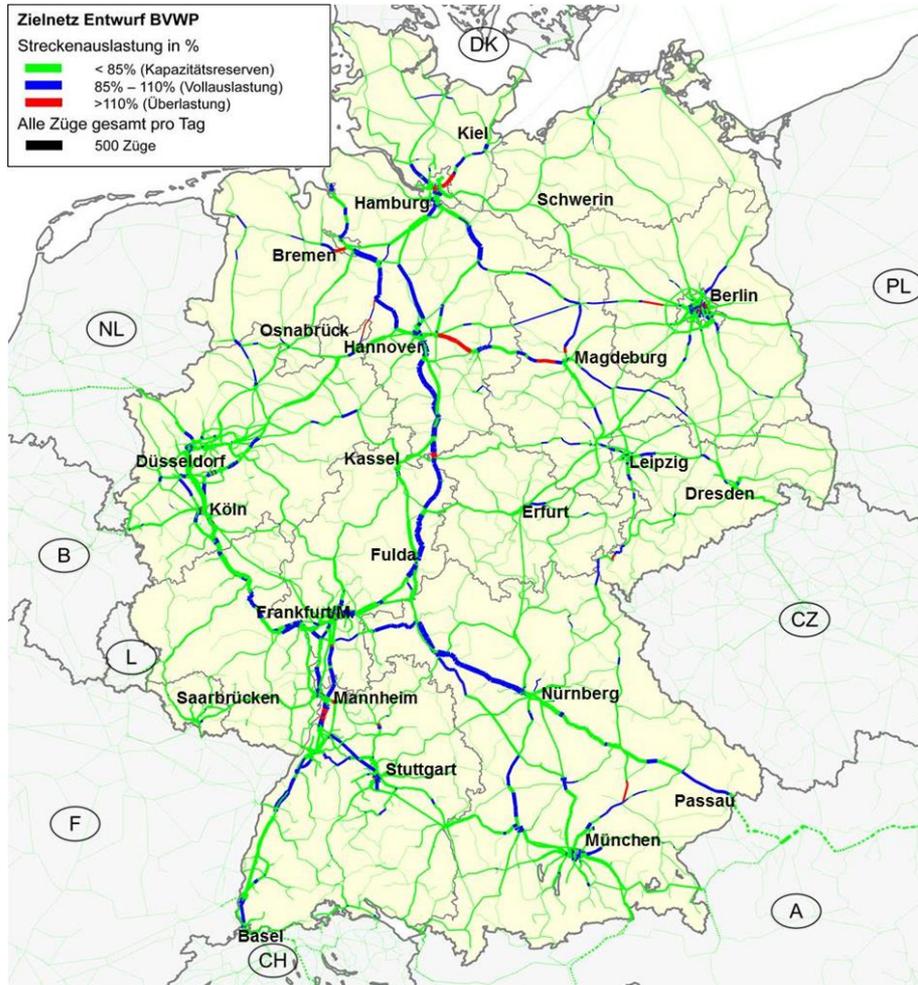
**Zielnetz Entwurf BVWP**

Streckenauslastung in %

- < 85% (Kapazitätsreserven)
- 85% – 110% (Vollauslastung)
- >110% (Überlastung)

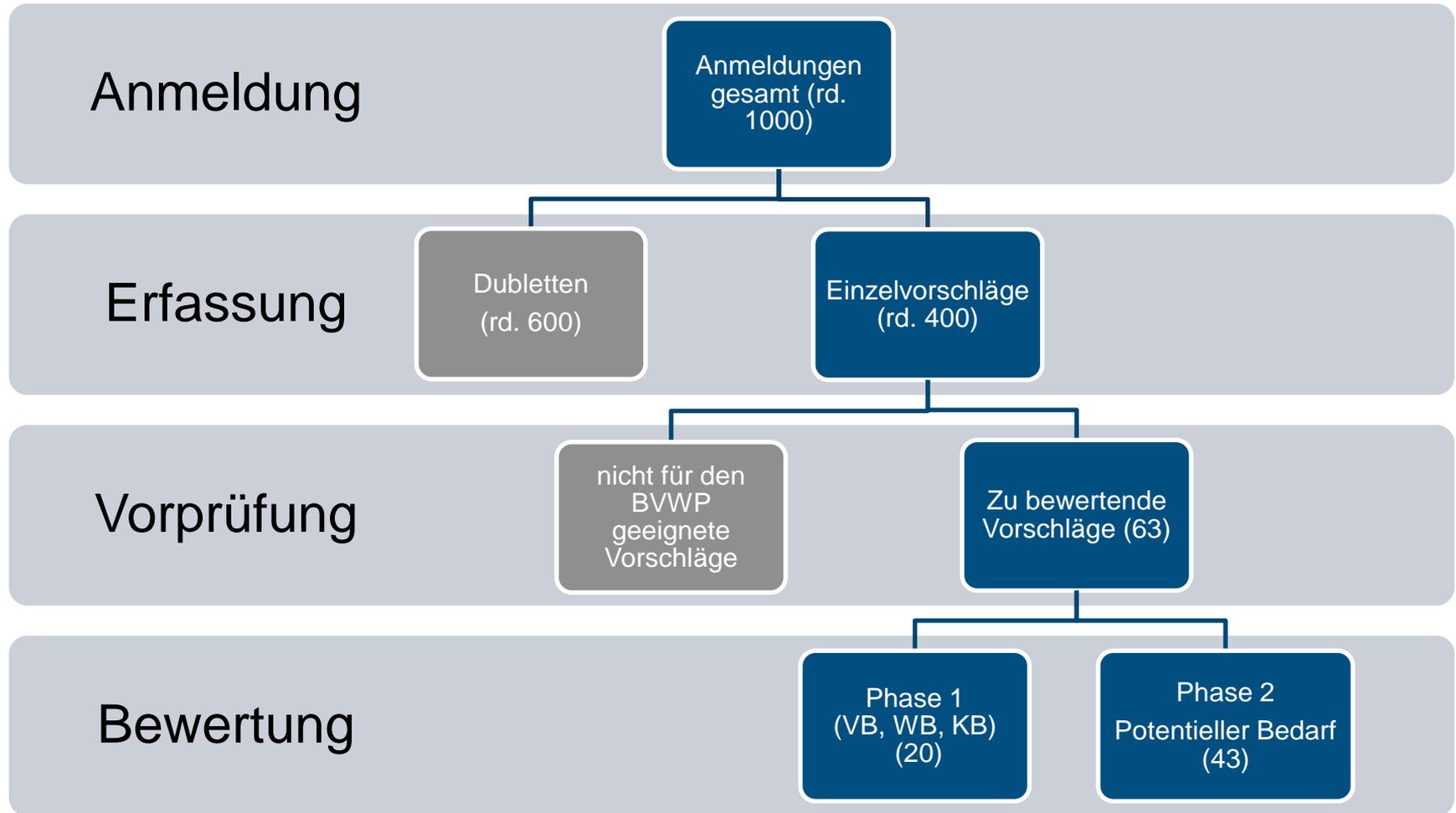
Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge



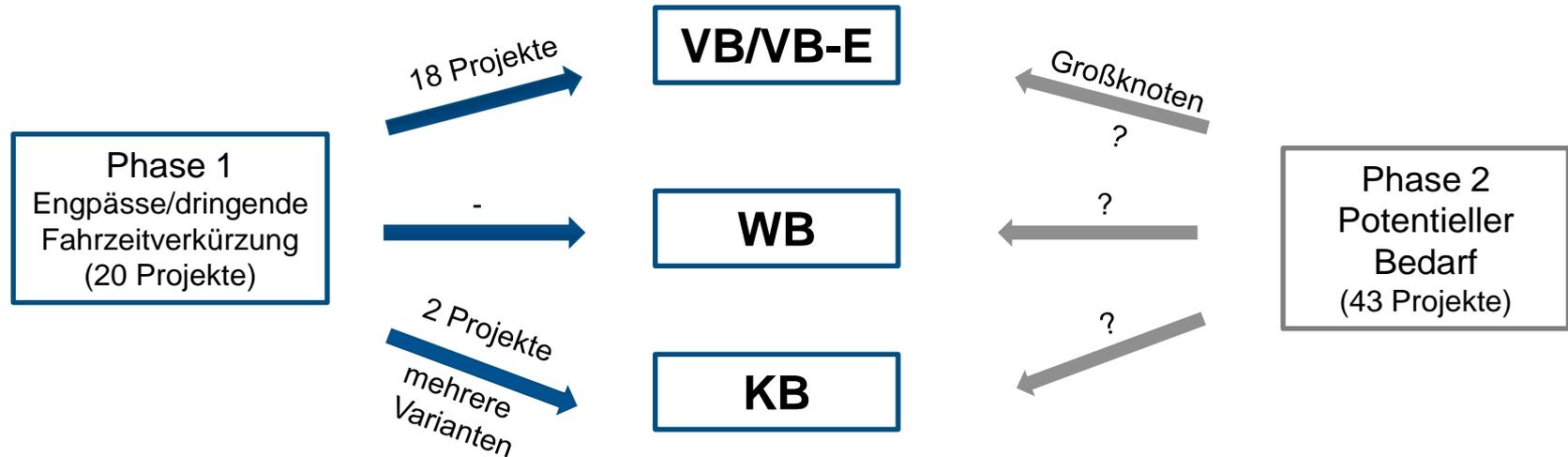


# Besonderheit Schiene: Potenzieller Bedarf





## Besonderheit Schiene: Potenzieller Bedarf



- Für Potentiellen Bedarf ist Platzhalter im Investitionsvolumen vorgesehen (7 Mrd. € im VB/VB-E und 9,7 Mrd. € im WB)
- Potentieller Bedarf wird auch ins Ausbaugesetz Schiene eingestellt



## Zwischenfazit

- Erhöhtes BVWP-Volumen aufgrund des gestiegenen Bedarfs
- Erhalt vor Aus- und Neubau: Erhaltungsanteil 69 %
- Stärkung von Hauptachsen und Knoten: 87 % der Mittel für großräumig relevante Projekte
- Engpassbeseitigung: Abbau von qualitativen und quantitativen Engpässen

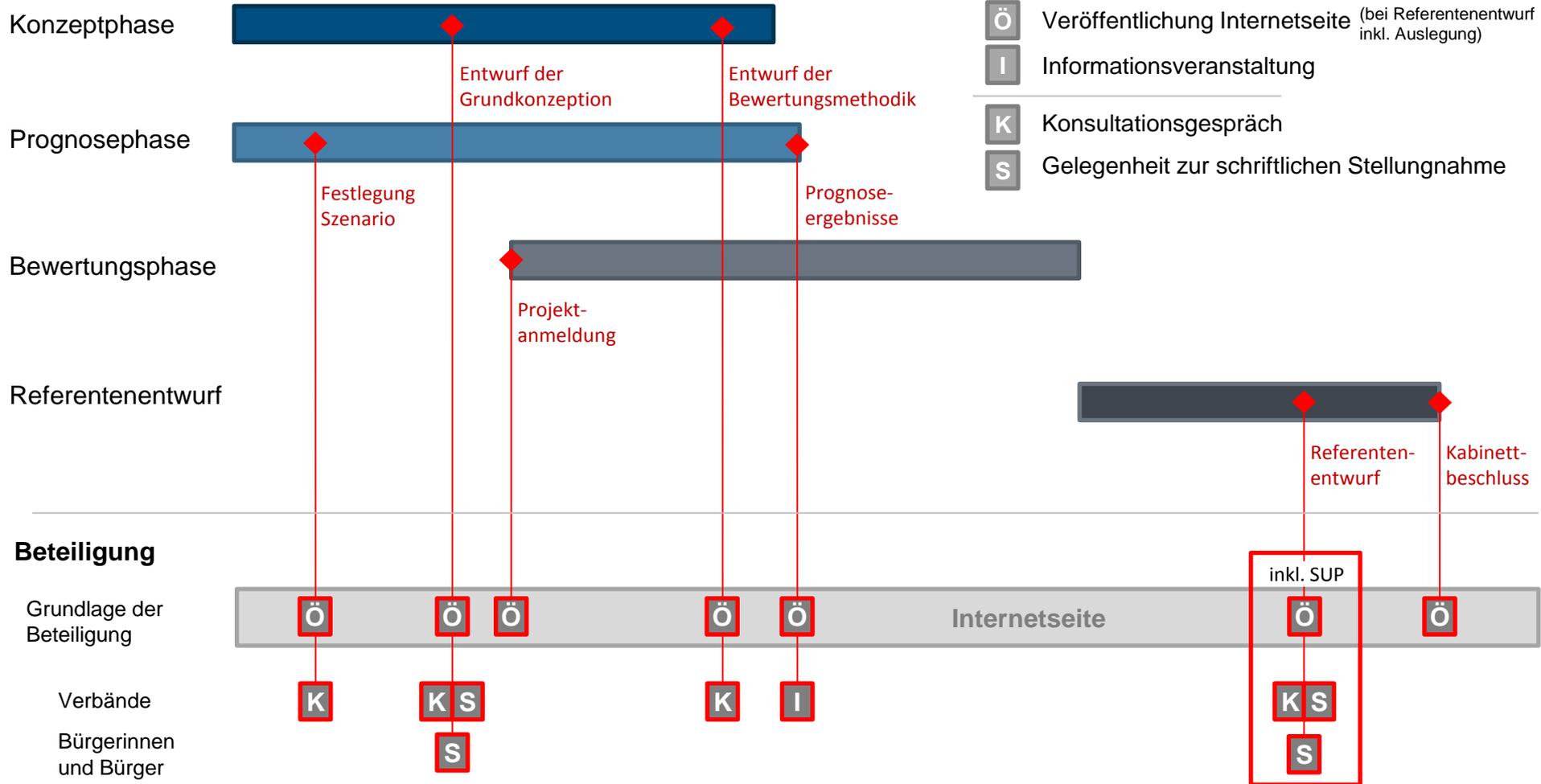


Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Öffentlichkeitsbeteiligung BVWP 2030



# Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung





## Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030

- Ziel: Fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.
- Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung werden nicht berücksichtigt.
- Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgt daher keine Aufrechnung zwischen unterstützenden und ablehnenden Stellungnahmen.
- Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Sachargumenten werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt.
- Einzelprojekte nicht im Detail diskutieren. Fachliche Auseinandersetzung ist Aufgabe der nachgelagerten eigenständigen Planungsverfahren, wie z.B. des Planfeststellungsverfahrens.



## Entwurf BVWP 2030



## Umweltbericht



**Gegenstand  
der Beteiligung**

### **Ergänzende Informationen:**

- Methodenhandbuch
- Projektinformationssystem

# Bundesverkehrswegeplan 2030

## Projektinformationssystem zum BVWP 2030 (BVWP-PRINS)

Für die Erstellung des BVWP 2030 wurden ca. 2.000 Projektvorschläge für Aus- und Neubau umfassend geprüft. Der BVWP umfasst Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Alle Projekte wurden hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zur Bewältigung zukünftigen Verkehrs sowie ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung können Sie hier einsehen.

Für jedes Projekt wurde ein Dossier erstellt. Es stellt die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dar. In diesem Projektinformationssystem PRINS sind die Projektdossiers aller im BVWP enthaltenen Verkehrsprojekte eingestellt und abrufbar.

Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre (Entwurf des BVWP 2030 vom 16.03.2016) dar, um die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu verbessern. Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifelsfall immer die Broschüre maßgebend.

## Wie funktioniert PRINS?

Bitte wählen Sie zuerst den Verkehrsträger. Mithilfe einer Deutschlandkarte können Sie die Verkehrsprojekte aufrufen. Alternativ können die Projekte auch über ein Auswahlménü aufgerufen werden. Über den Knopf „Dossier aufrufen“ gelangen Sie dann zum Projektdossier des gewählten Projektes.

## Projekte des BVWP 2030 (Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf)

STRASSE

SCHIENE

WASSERSTRASSE

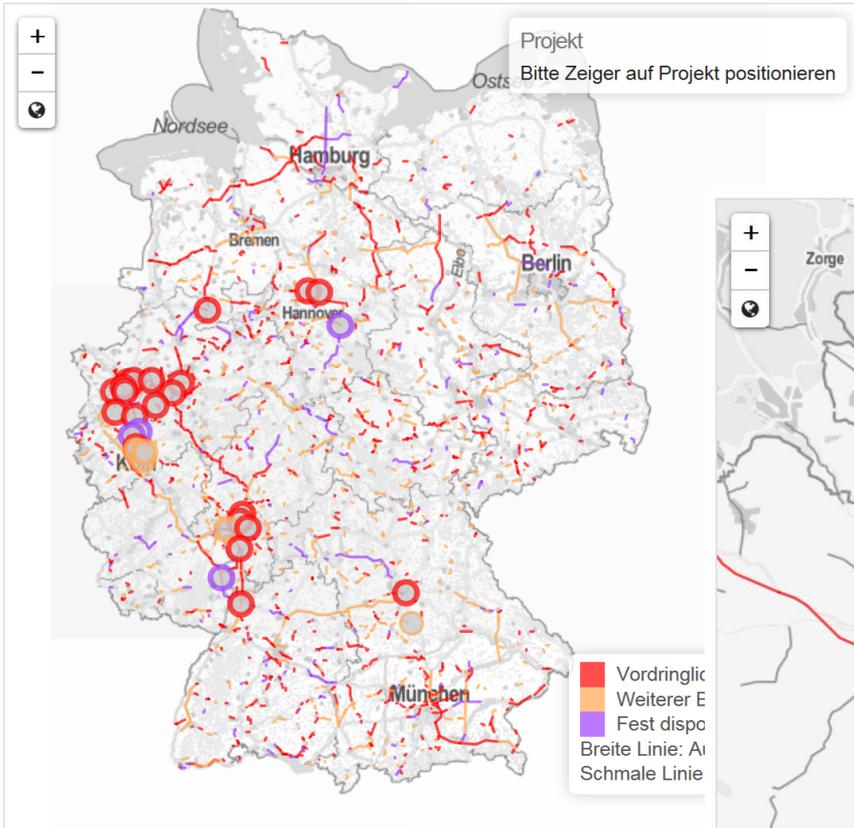
Sonstige Projekte die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind

STRASSE

SCHIENE

WASSERSTRASSE

# Bundesverkehrswegeplan 2030



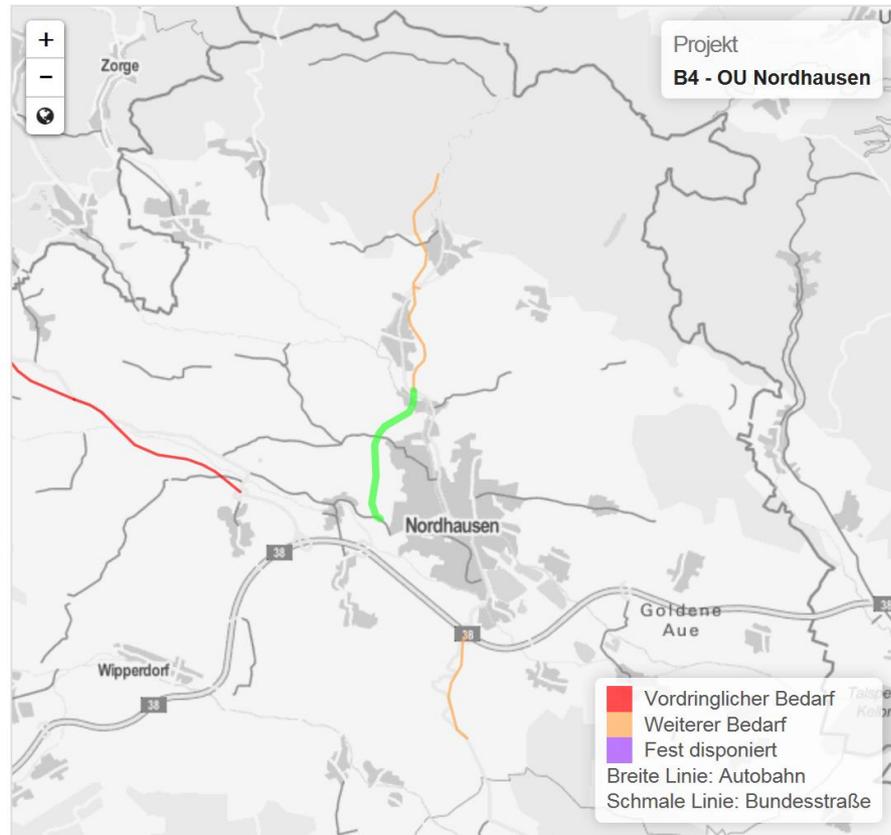
Hinweis: Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur Broschüre maßgebend.

© 2016 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Projektauswahl

z.B. Bundesland (NW), Straße (A44)

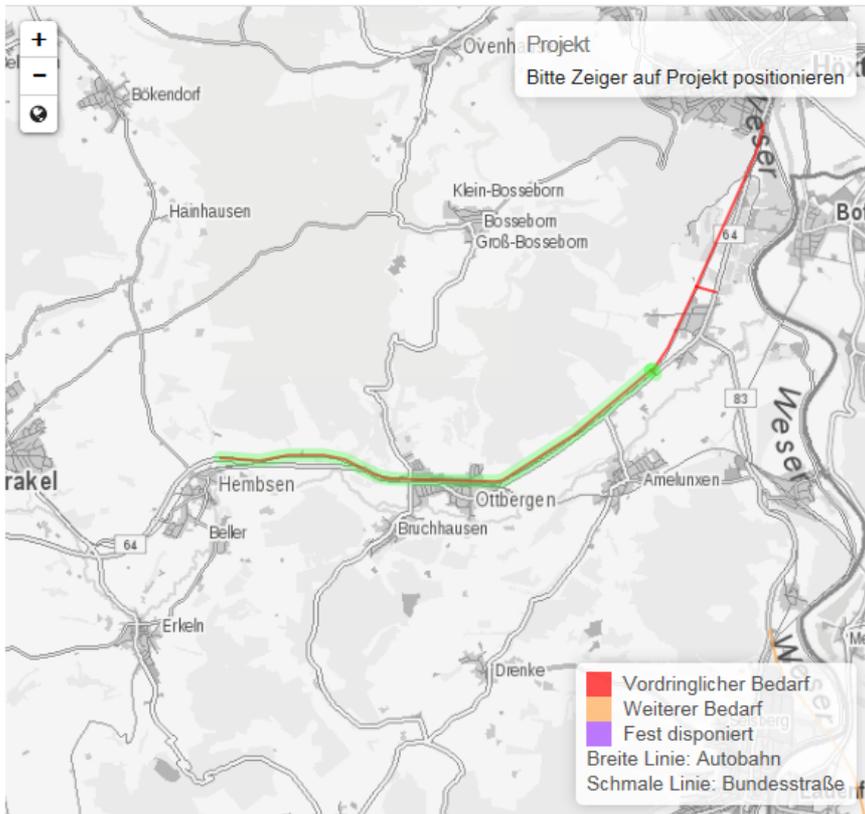
LÖSCHEN



Zweifelsfall immer

lossar | Impressum

# Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030



## Projektauswahl

B64 - NW - Brakel-Hembsen Höxter-Godelheim (B 83) - B64-G20-NW-T1

LÖSCHEN

Gewähltes Projekt: Brakel-Hembsen - Höxter-Godelheim (B 83)

[Projektdossier \(B64-G20-NW-T1-NW\) in neuem Fenster öffnen](#)

## Projektdetails

Projektnummer B64-G20-NW-T1-NW

Dringlichkeit Vordringlicher Bedarf

Straße B64

Bundesland NW

Projektname Brakel-Hembsen - Höxter-Godelheim (B 83)

Bauziel N 3



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

## Kein Bedarf Straße

# Bundesverkehrswegeplan 2030

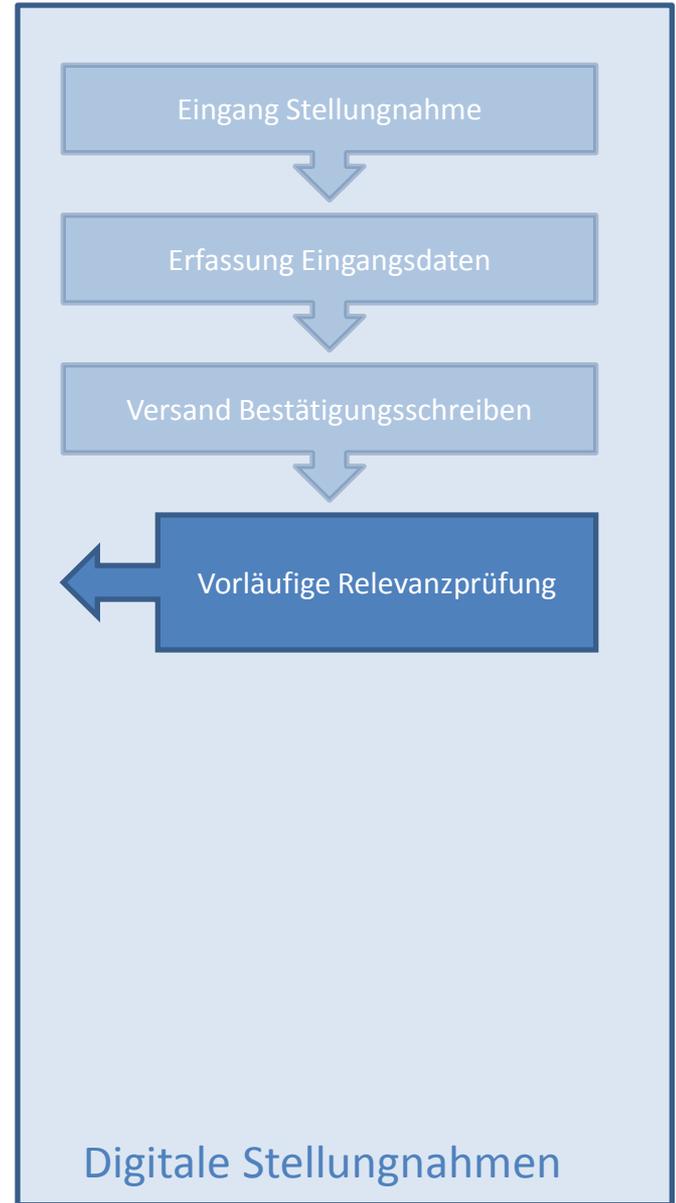
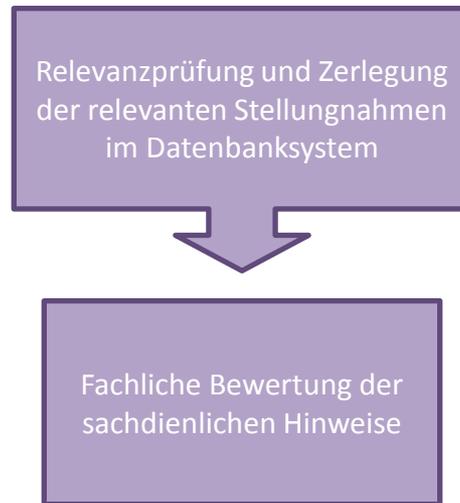
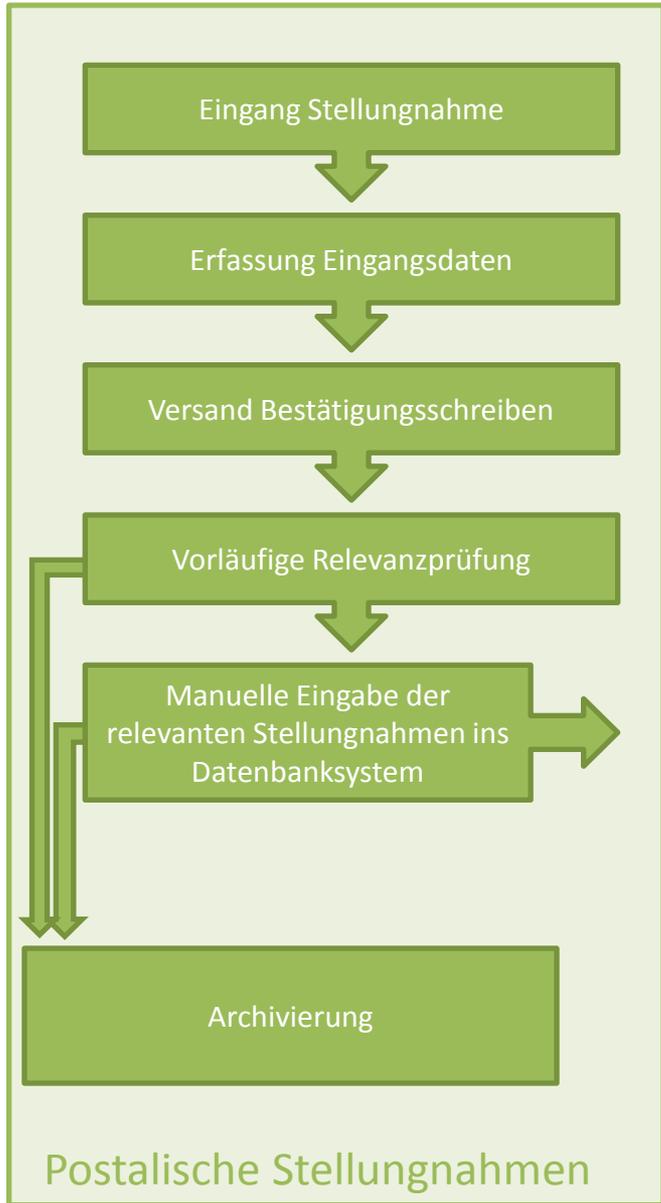
Bundesland	Projektnummer	Projektbezeichnung	Dringlichkeit	Dossier
BY	A003-G030-BY-T01-BY	AS Nittendorf AK Regensburg	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G030-BY-T01-BY</a>
BY	A003-G040-BY	AK Deggendorf AS Hengersberg	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G040-BY</a>
BY	A003-G050-BY	AS Rosenhof (B 8) AK Deggendorf (A 92)	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G050-BY</a>
BY	A003-G050-T01-BY	AS Rosenhof (B 8) AS Straubing (B 20)	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G050-T01-BY</a>
BY	A003-G050-T02-BY	AS Straubing (B 20) AK Deggendorf (A 92)	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G050-T02-BY</a>
BY	A003-G060-BY	AS Hengersberg (B 533) AS Passau-Nord	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G060-BY</a>
BY	A003-G070-BY	AS Passau-Nord Bundesgrenze D/A	Kein Bedarf mit Prüfauftrag (PR)	<a href="#">A003-G070-BY</a>
			Kein Bedarf mit	



## Öffentlichkeitsbeteiligung: Resonanz

- Ca. 40.000 Stellungnahmen
- Anzahl „Postalische Stellungnahmen“ und „Online-Stellungnahmen“ in etwa gleich hoch
- Hohe Anzahl an „Serienbriefen“
- Postalische Stellungnahmen in der Regel ausführlicher und fundierter
- Ca. 10 % zum Gesamtplan, 90 % mit Einzelprojektbezug
- 80 % der Sachargumente mit Einzelprojektbezug im Straßenbereich

# Öffentlichkeitsbeteiligung: Auswertung der Stellungnahmen





## Weiteres Vorgehen

- Nach Auswertung aller Stellungnahmen Überarbeitung des Entwurfs für den Kabinettsbeschluss
- Umgang mit den Stellungnahmen wird zusammenfassend in einem Beteiligungsbericht dokumentiert.
- Es erfolgt keine Darstellung der einzelnen Stellungnahmen. Die Stellungnahmen werden aufgrund der hohen Anzahl der Eingänge nicht individuell beantwortet.
- Parallel Erarbeitung der Entwürfe der Ausbaugesetze Straße, Schiene und Wasserstraße (ebenfalls für den Kabinettsbeschluss)
- Kabinettsbeschluss BVWP 2030 und Entwürfe der Ausbaugesetze zeitgleich (vgl. im Sommer 2016)
- Darauf basierend berät und verabschiedet der Bundestag Ausbaugesetze, mit denen dann finanziert und gebaut werden kann

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Jana Monse / Dr. Hendrik Haßheider**

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

[www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Parlament

## BEDARFSPLANUNG

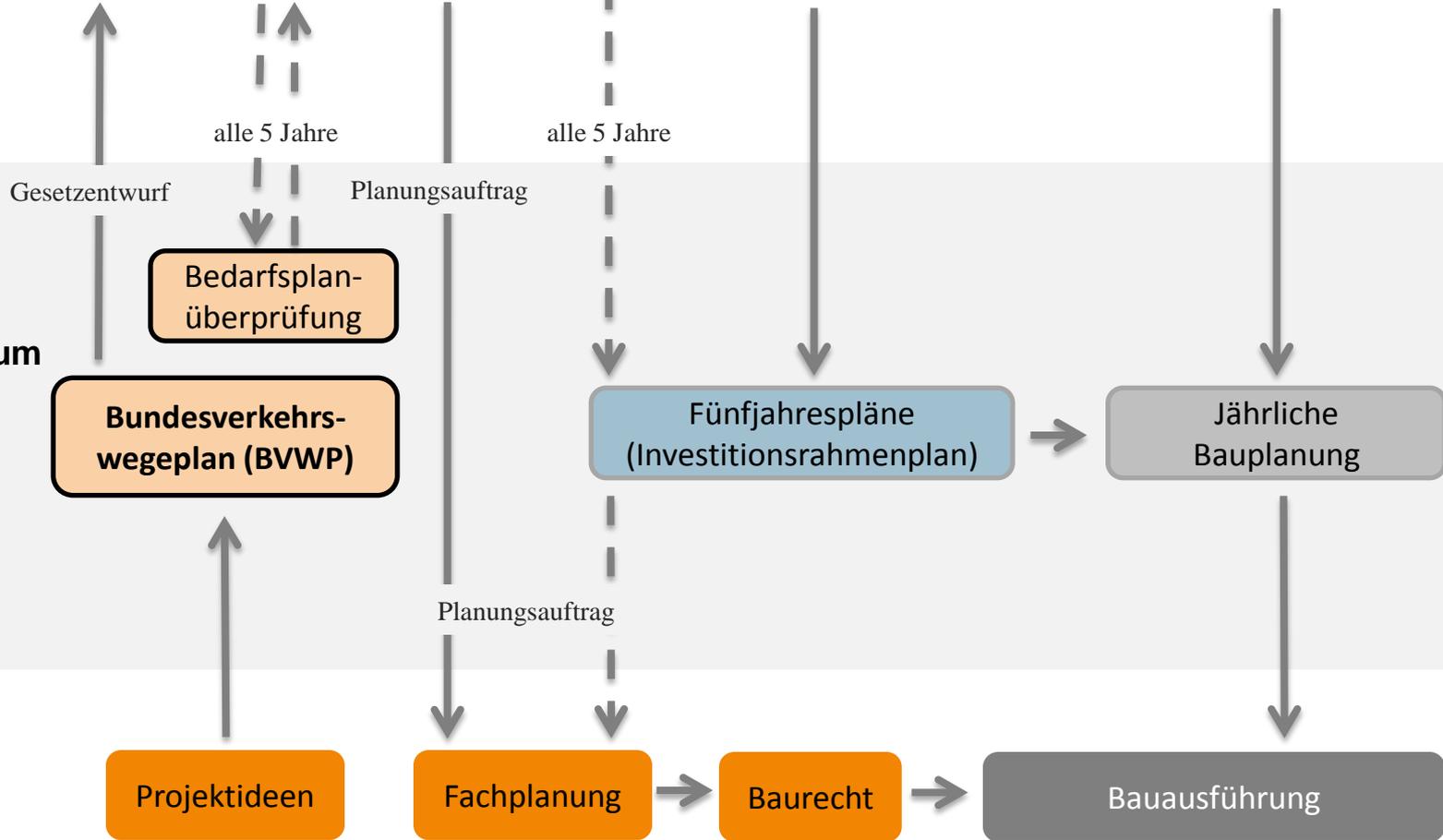
## MITTELFRISTPLANUNG

## FINANZIERUNG

§ Ausbaugesetze mit  
Bedarfsplänen

Mittelfristige  
Finanzplanung

§ Jährlicher  
Haushaltsplan



UMSETZUNG