

Bericht zur Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs

Zusammenfassende Dokumentation der Stellungnahmen und deren Berücksichtigung für die Dialogphase des Infrastrukturdialogs



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Inhalt

Einleitung

Konsens durch Konsultation: Im Infrastrukturdiallog über die richtigen Wege zur klimaneutralen Mobilität diskutieren 6

Teil 1 Prozess und Verfahren sowie erste Ergebnisse auf dem Weg zu einem neuen Infrastrukturkonsens

| | |
|--|----|
| 1. Ziele und Mandat des Infrastrukturdiallogs | 9 |
| 2. Partizipationsmöglichkeiten der Verbände im Infrastrukturdiallog | 10 |
| 3. Auf dem Weg zu einem neuen Infrastrukturkonsens – Die Anknüpfungspunkte der Konsultationsphase | 11 |
| 3. 1. Mitnahme in die Dialogphase | 13 |
| Themenkomplex 1: Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen | 13 |
| Themenkomplex 2: Erhalt vor Aus- und Neubau | 14 |
| Themenkomplex 3: Finanzierungsperspektiven | 15 |
| Themenkomplex 4: Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr | 15 |
| Themenkomplex 5: Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr | 16 |
| Themenkomplex 6: Digitalisierung | 16 |
| Themenkomplex 7: Konzept für den BVMP, I: Ziele und Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen | 17 |
| Themenkomplex 8: Konzept für den BVMP, II: Verfahren, Methoden und Prognosen | 19 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2. Keine Mitnahme in die Dialogphase | 20 |
| Oberste Prämisse der Bundesverkehrswegeplanung sind die Klimaschutzziele | 20 |
| Straßenbau-Moratorium | 20 |
| Klare Priorisierung von Schiene und Wasserstraße | 21 |
| Planung, Genehmigung und Realisierung von Projekten | 21 |
| 4. Ausblick: Die Themenkomplexe in der Dialogphase erörtern | 22 |

Teil 2 Ablauf und Ergebnisse der Konsultationen im Einzelnen

| | |
|--|-----------|
| 5. Bericht zur Auftaktveranstaltung: Ausgangslage der Bundesverkehrswegeplanung | 25 |
| 5.1. Kernbotschaften des BMDV: Zentrale Punkte der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanüberprüfung | 25 |
| 5.2. Prognoseinstrumente und prognostischer Blick in die Zukunft | 27 |
| 5.3. Die Prozesse der Bundesverkehrswegeplanung | 30 |
| 6. Kernergebnisse der Online-Befragung: Themen und Prioritäten der beteiligten Verbände | 33 |

| | |
|---|----|
| 7. Bericht zur zweiten Veranstaltung | 35 |
| 7.1. Redezeiten der Verbände in der zweiten Veranstaltung | 35 |
| Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Stefan Gerwens | 35 |
| NABU (Naturschutzbund Deutschland), Julia Balz | 36 |
| Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Dr. Werner Reh | 36 |
| Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V., Helmut Schgeiner | 36 |
| VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, Sebastian Steul | 37 |
| Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Uta Maria Pfeiffer | 37 |
| Bundesverband eMobilität (BEM), Markus Emmert | 37 |
| Bündnis Verkehrsinitiativen (BVI), Annette Niemann | 38 |
| Greenpeace, Lena Donat | 38 |
| Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Martin Stuber | 38 |
| Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK), Dr. Patrick Thiele | 39 |
| Die Güterbahnen / Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), Peter Westenberger | 39 |
| FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland, Roland Stimpel | 39 |
| Jugend im Bund für Umwelt Naturschutz Deutschland (BUND Jugend), Moritz Tapp | 40 |
| Mobil in Deutschland, Dr. Michael Haberland | 40 |
| Germanwatch, Jacob Rohm | 40 |
| VCD Verkehrsclub Deutschland, Kerstin Haarmann | 41 |
| Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, René Hagemann | 41 |
| Verband Beratender Ingenieure (VBI), Jochen Ludewig | 41 |
| Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Norbert Mauren | 41 |
| Zukunft Fahrrad e.V., Zweirad-Industrie-Verband (ZVI) und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), gemeinsam vertreten durch Ann-Katrin Schneider (ADFC) | 42 |
| 7.2. Diskussionen an Thementischen | 42 |
| Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung | 43 |
| BVMP 2040 | 46 |

| | |
|---|----|
| Anhang | 58 |
| Anlage: Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 59 |
| Impressum | 80 |
| Schlussdisclaimer | 81 |

Erläuterung der verwendeten Abkürzungen

| | |
|------|---|
| BMDV | Bundesministerium für Digitales und Verkehr |
| BPÜ | Bedarfsplanüberprüfung |
| BVMP | Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan |
| BVWP | Bundesverkehrswegeplan |
| NKA | Nutzen-Kosten-Analyse |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| SUP | Strategische Umweltprüfung |

Einleitung

Konsens durch Konsultation: Im Infrastrukturdiallog über die richtigen Wege zur klimaneutralen Mobilität diskutieren

Infrastruktur ist immer ein Projekt der ganzen Gesellschaft. Der Veranstaltungsort des zweiten Infrastrukturdialogs hatte deshalb Symbolcharakter. Vertreterinnen und Vertreter von rund 60 Verbänden trafen sich an einem Ort, der für Gemeinschaft steht: einer ehemaligen Berliner Kirche.

Als das Gebäude im Jahr 1895 fertiggestellt war, hatte Deutschland – noch ein Kaiserreich – gerade einen Bauboom bei der Eisenbahn erlebt und es fuhren die ersten Automobile auf den Straßen. Knapp 130 Jahre später suchen wir einen gesellschaftlichen Konsens, der erneut in eine Aufbruchsstimmung und Veränderungsfähigkeit mündet. Der nachhaltige Erhalt unserer Infrastruktur, der zügige Ausbau überlasteter Verkehrsachsen unter vorausschauender Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung sowie weiterer wichtiger Belange wie Umweltschutz und gleichwertige Lebensverhältnisse, die Klimaneutralität bei allen Verkehrsträgern und der nachhaltige Umgang mit Ressourcen beim Bau moderner Infrastrukturen sind Großprojekte unserer Zeit.

Eine geschichtsträchtige Kirche ist der richtige Ort, um darüber zu sprechen: Aufbruch gelingt nur durch Austausch miteinander. Mobilitäts-, Industrie- und Umweltverbände diskutierten einen Tag lang und schlossen damit die Konsultationsphase zum Infrastrukturdiallog ab.

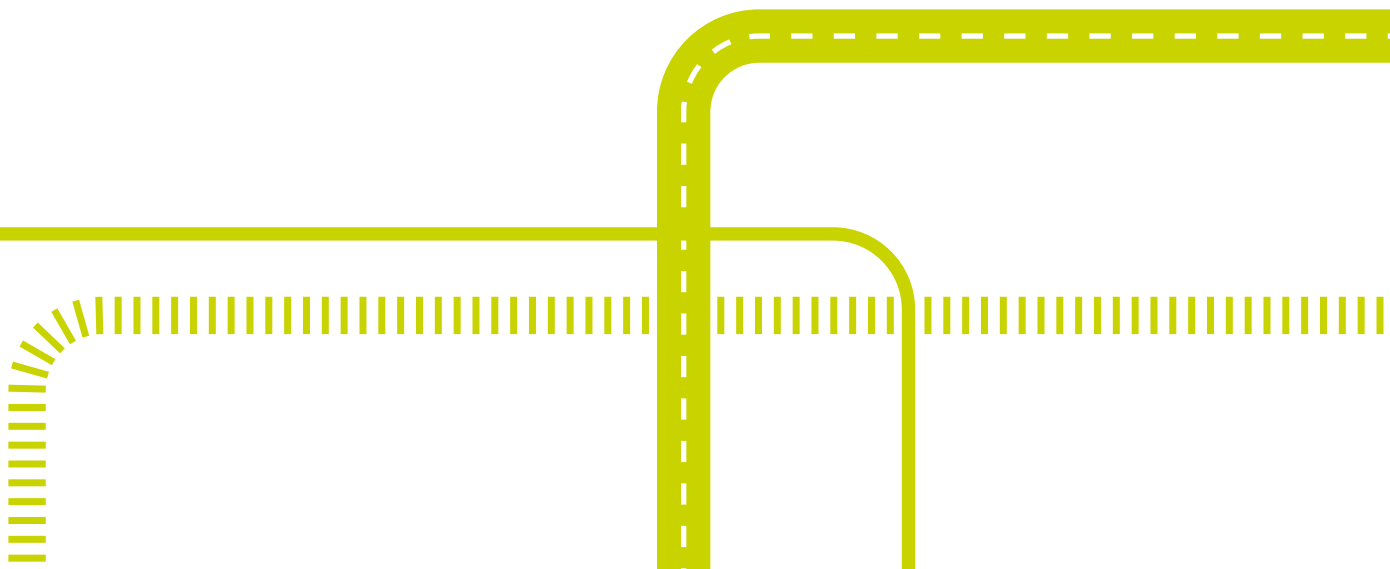
Das dominierende Thema der Konsultationsphase war die Frage, wie es gelingen kann, langfristig eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur zu sichern und gleichzeitig den wichtigen Belangen des Klima- und Umweltschutzes Rechnung zu tragen. Welche Themen und Fragen sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung und was ist kurz- und langfristig zu tun? Hierzu und zu der Frage, was unter einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur zu verstehen ist, gab es vielfältige und zum Teil unterschiedliche Sichtweisen.

Belastbare Wege braucht es nicht zuletzt für den Klimaschutz selbst. Neue und erneuerte Schienenwege sind notwendig, damit der Personenverkehr weiterhin wachsen und der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Straßen und stabile Brücken braucht es ebenso, denn Windkraftanlagen und Wärmepumpen kommen in der Regel mit dem Lkw – und zum Teil per Schiff. Auch diese Güter, die uns bei der Energie- und bei der Wärmewende helfen, werden den Schwerlastverkehr weiter steigern. Wir brauchen also alle Verkehrsträger und dort, wo es nötig ist, mehr oder eine weiter gestärkte Infrastruktur.

Auf Basis von Prognosen und Debatten entsteht unsere Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte. Der zweite Infrastrukturdialog war ein Schritt in diese Richtung. Fahrrad- sprach mit Schwerlastverband, Fußgänger mit Binnenschiffer, Umweltorganisation mit Industrievertreterin. Im Rahmen der zweiten Veranstaltung kamen alle Beteiligten zu Wort, und zwar zu ihren Prioritäten sowohl bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 als auch zur längerfristig orientierten Aufstellung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) 2040. Diese Debatte geht weiter. Der Infrastrukturdialog schafft den Raum, damit sich alle an Verkehr und Verkehrspolitik interessierten Verbände einbringen können. Die Debatten- ergebnisse und Erkenntnisse aus dem weiteren Verlauf des Infrastrukturdialogs sollen in das Konzept für einen neuen BVMP 2040 einfließen.

Inhalt des vorliegenden Berichts

Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Zusammenfassung der Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs der Bundesregierung. Teil I stellt die inhaltliche Bündelung der in der Konsultationsphase diskutierten Themen und Positionen dar. In Kapitel 1 werden die Ziele und das Mandat des Infrastrukturdialogs dargestellt. Kapitel 2 erläutert die Partizipationsmöglichkeiten der Verbände. In Kapitel 3 werden acht grundsätzliche Ansatz- und Anknüpfungspunkte identifiziert, auf deren Grundlage in der folgenden Dialogphase ein weiterführender neuer Infrastrukturkonsens erzielt werden soll. Kapitel 4 beinhaltet einen Ausblick auf die kommende Dialogphase. Teil II widmet sich dem detaillierten Rückblick: Kapitel 5 fasst den Bericht zur Auftaktveranstaltung und Ausgangslage der Bundesverkehrswegeplanung aus Sicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zusammen. In Kapitel 6 werden die Kernergebnisse der Online-Befragung der teilnehmenden Verbände gebündelt dargestellt. Kapitel 7 bietet eine Übersicht der Redezeiten der Verbände sowie eine Zusammenfassung der Diskussionen an den Thementischen im Rahmen der zweiten Veranstaltung.



Teil 1

*Prozess und Verfahren
sowie erste Ergebnisse auf
dem Weg zu einem neuen
Infrastrukturkonsens*

1. Ziele und Mandat des Infrastrukturdialogs

Der Gesamtprozess Infrastrukturdialog leistet als informeller Beteiligungs- und Beratungsprozess einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines neuen Infrastrukturkonsenses bei den Bundesverkehrswegen. Im Rahmen der breit angelegten Konsultationsphase hat das BMDV die Argumente und Prioritäten der beteiligten Verbände gesammelt und sortiert, um sie für die kurzfristige Umsetzung der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung sowie für die Erarbeitung eines zukünftigen BVMP 2040 abzuwägen und zu berücksichtigen.

Den im Koalitionsvertrag angekündigten Dialogprozess mit Verbänden zum Infrastrukturkonsens hat das BMDV am 7. Dezember 2022 mit der Auftaktveranstaltung zu einem Infrastrukturdialog gestartet und mit einer zweiten Veranstaltung am 5. Mai 2023 fortgeführt. Mit diesen beiden ersten Veranstaltungen und den Ergebnissen einer zwischenzeitlich durchgeführten Online-Befragung bei den teilnehmenden Verbänden schließt das BMDV die Konsultationsphase des Dialogprozesses ab. Die Ergebnisse sind in diesem Bericht zusammengefasst.

Insgesamt beteiligten sich rund 100 Verbände aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Verbraucherschutz und Wirtschaft an der Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs. Das BMDV möchte den beteiligten Verbänden ausdrücklich für ihre konstruktiven Statements, Lösungsansätze und Diskussionsbeiträge danken.

Der Infrastrukturdialog zielt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kenntnisstands zum Status quo und den grundlegenden Prozessen der Bundesverkehrswegeplanung darauf ab, eine Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans zu erzielen. Zu welchen kurzfristigen Aspekten der Umsetzungsverbesserung eine Verständigung gefunden werden kann, wird sich im laufenden Prozess der anstehenden Dialogphase zeigen. Zum anderen möchte das BMDV im Infrastrukturdialog mit den teilnehmenden Verbänden aber auch eine möglichst konsensuelle Perspektive auf wichtige Fragestellungen und Grundüberlegungen entwickeln, die in die zukünftige Ausrichtung bzw. Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung einfließen sollen. Denn für das BMDV sind die langfristig richtigen Weichenstellungen ebenso wichtig wie eine Verständigung über die kurzfristigen Prioritäten in der Bundesverkehrswegeplanung.



Vor diesem Hintergrund leisten die Verbände im Infrastrukturdialog einen wesentlichen Beitrag in für die Grundlagen und Weichenstellungen im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für den BVMP 2040. Dieser Beitrag kann auf Vorschlägen und gemeinsam im Rahmen von Diskussionen erarbeiteten Ergebnissen beruhen, die z. B. die

politische, prozessuale, methodische und/oder daten- bzw. faktenbasierte Ebene betreffen. Die Ergebnisse der Beratungen im Infrastrukturdialog werden dokumentiert und erfahren eine grundsätzliche Berücksichtigung und Abwägung im weiteren Prozess der Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040.

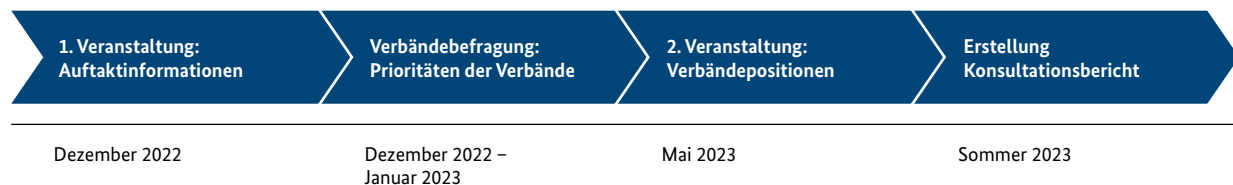
2. Partizipationsmöglichkeiten der Verbände im Infrastrukturdialog

Ein allgemein und vielfach geäußelter Wunsch der Verbände bestand darin, im Infrastrukturdialog einen gemeinsamen Nenner der verschiedenen Interessen zu finden. Diesem Wunsch begegnete das BMDV mit den bisher durchgeführten Formaten, die Möglichkeiten des gegenseitigen Perspektivwechsels und Informationsgewinnes boten.

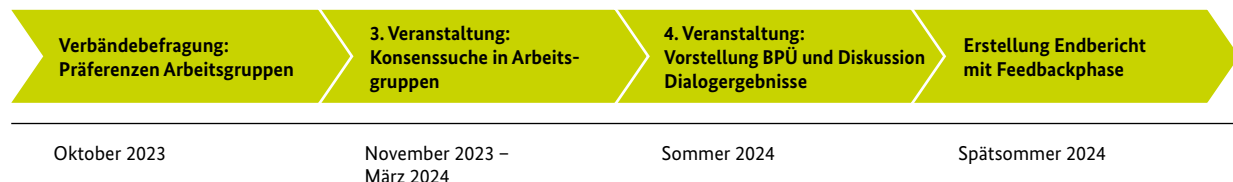
Die Partizipationsmöglichkeiten der Verbände im Infrastrukturdialog sind informeller Art und beruhen im Wesentlichen auf der Beteiligung an den angebotenen Formaten: In der Konsultationsphase waren dies die schriftliche Positionierung und Themenquantifizierung in der Online-Befragung sowie die Nutzung der Rede-

Partizipationsprozess Infrastrukturdialog

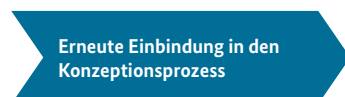
Konsultationsphase



Dialogphase (aktuelle Planung)



Konzeptionsphase BVMP 2040



zeit und der intensiven Debatte an den Thementischen in der zweiten Veranstaltung im Mai 2023.

Während in der Konsultationsphase die Vielfalt der Perspektiven gesammelt, reflektiert und sortiert wurde, sowie Anknüpfungspunkte für die Erarbeitung eines neuen Infrastruktursensens identifiziert wurden, geht es in den künftigen Veranstaltungen darum, auf dieser Grundlage gemeinsam Konzeptgrundlagen zu erarbeiten.

Die ab Herbst 2023 beginnende Konkretisierung und vertiefende Diskussion wird zunächst in thematisch gebildeten Arbeitsgruppen stattfinden (Arbeitsgruppen der 3. Veranstaltung). Die Grundlage dieser Arbeitsgruppen bilden die Ergebnisse der Konsultationsphase, zu denen aus Sicht des BMDV ein gemeinsamer Anknüpfungspunkt

für die Erarbeitung eines neuen Infrastruktursensens im Rahmen weiterer Diskussionen besteht. Die Themenkomplexe werden im folgenden Kapitel 3 ausgeführt.

Im Anschluss daran wird das BMDV die Möglichkeit geben, sich zu den in den einzelnen Arbeitsgruppen erarbeiteten Ergebnissen zu äußern bzw. diese gemeinsam und gesamthaft zu diskutieren (abschließende 4. Veranstaltung, Plenum). Innerhalb der Dialogphase wird zudem die Vorstellung der Ergebnisse der BPÜ sowie deren gemeinsame Erörterung einen weiteren inhaltlichen Schwerpunkt und Diskussionsanlass bilden. Zu einem späteren Zeitpunkt wird das BMDV die am Infrastrukturdialog teilnehmenden Verbände erneut in geeigneter Weise in den Konzeptionsprozess für den BVMP 2040 einbinden.

3. Auf dem Weg zu einem neuen Infrastruktursensens – Die Anknüpfungspunkte der Konsultationsphase

Die in der Konsultationsphase gesammelten Argumente und Prioritäten der beteiligten Verbände lassen sich aus Sicht des BMDV im Wesentlichen in zwölf Themenkomplexe gliedern. Bei acht für die Bundesverkehrswege- bzw. Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung relevanten Themenkomplexen erkennt das BMDV eine erste gemeinsame Basis in Form von konsensfähigen Grundsätzen. Diese acht Themenkomplexe bilden daher die thematischen Anknüpfungspunkte für die Dialogphase. Auf dieser Basis gilt es, gemeinsam mit den Verbänden auszuloten, inwiefern weitergehende Konsenspunkte und Lösungsansätze gefunden werden können. Aus Sicht des BMDV erscheinen die Themenkomplexe zielführend im Hinblick auf die Ermittlung eines weitergehenden und damit neuen Infrastruktursensens. Inwieweit die Zielstellung

eines neuen Infrastruktursensens bei jedem Themenkomplex erreicht werden kann, wird sich jedoch erst im weiteren Verlauf des Dialogprozesses zeigen können. Vor allem in der kurzfristigen Betrachtung des BVWP 2030 kann es zwar um Optimierungen und Entwicklungsanstöße gehen, nicht aber um ein grundsätzliches Reset.

Die identifizierten Themenkomplexe, die Anknüpfungspunkte für die Dialogphase bieten, sind:

1. Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen
2. Erhalt vor Aus- und Neubau
3. Finanzierungsperspektiven
4. Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr
5. Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr
6. Integrierte Infrastrukturplanungen und Digitalisierung
7. Konzept für den BVMP 2040, I: Ziele und Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen
8. Konzept für den BVMP 2040, II: Verfahren, Methoden und Prognosen

Darüber hinaus hat das BMDV vier Positionen identifiziert, die aus unterschiedlichen Gründen keine geeigneten Anknüpfungspunkte für die Dialogphase bieten (siehe 3.2.).

1. Oberste Prämisse der Bundesverkehrswegeplanung sind die Klimaschutzziele.
2. Es braucht jetzt ein Straßenbau-Moratorium.
3. Schiene und Wasserstraße müssen priorisiert werden, Straßen nur erhalten.
4. Verschiedene Aspekte der Planung, Genehmigung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten

Die aus Sicht des BMDV acht grundsätzlich konsensfähigen Themenkomplexe sollen im weiteren Verlauf des Infrastrukturdialogs vertieft werden. Diese werden im Folgenden in tabellarischer Form dargestellt. Sie werden dabei auch hinsichtlich ihrer potenziellen Relevanz für die kurzfristige Umsetzung des BVWP 2030 sowie für die Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 eingeordnet. Die Darstellung verweist darüber hinaus auf inhaltliche Schnittstellen der einzelnen Themenkomplexe, indem die im Rahmen der zweiten Veranstaltung von den Verbandsvertreterinnen und -vertretern diskutierten Einzelthemen und Aspekte aufgelistet werden. Diese werden in Kapitel 7.2 ausführlich dargestellt.

Das BMDV beabsichtigt, die acht Themenkomplexe vor dem Hintergrund der angeführten weiterführenden Fragen im Rahmen der kommenden dritten Veranstaltung in Form von acht entsprechenden themenspezifischen Arbeitsgruppen gemeinsam mit den Verbänden zu erörtern.

3. 1. Mitnahme in die Dialogphase

Themenkomplex 1:

Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Sowohl das Ziel einer leistungsstarken, bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur als auch die stärkere Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutzbelangen sind wichtig für die Bundesverkehrswegeplanung und müssen zukünftig noch stärker miteinander verknüpft werden. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung haben hohe Priorität. Mobilität und Klimaschutz müssen keine Gegensätze sein.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten vielfältige Aspekte des Themenkomplexes „Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen“, namentlich

- die Möglichkeit einer Neupriorisierung der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes (siehe S. 44);
- die Notwendigkeit von kurzfristigen Engpassbeseitigungen bei den einzelnen Verkehrsträgern (siehe S. 45);
- die erwünschte Lenkungswirkung und das entsprechende Leitbild des zukünftigen BVMP 2040 (siehe S. 47);

- methodische Aspekte der zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung in Bezug auf die Verkehrsprognosen und Prämissen (siehe S. 48) sowie
- in Bezug auf die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) (siehe S. 49);
- die politische Steuerung von Flächenverbrauch und deren Implikationen für den Biodiversitätsschutz (siehe S. 52);
- die kurzfristige Priorisierung von Schienenbauprojekten (siehe S. 45);
- die kurzfristige Priorisierung von Wasserstraßenprojekten (siehe S. 46);
- die längerfristige politische Zielvorgabe der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen (siehe S. 53);
- Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergabe (siehe S. 56).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Wie kann die Verknüpfung von verkehrlichen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen zukünftig noch besser gelingen (z. B. mit welchen Zielen, Priorisierungskriterien, Verfahren und Methoden)?
- Welche Zielkonflikte bestehen und wie sollte damit lösungsorientiert umgegangen werden?

- Gibt es kurzfristige Optimierungen: Welche konkreten Maßnahmen und Aspekte dieses Themenkomplexes könnten bei der Umsetzung des BVWP 2030 Anwendung finden?
- Welche Fragestellungen bzw. Grundüberlegungen sollten für den BVMP 2040 behandelt werden?

*Themenkomplex 2:***Erhalt vor Aus- und Neubau**

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Erhalt vor Aus- und Neubau ist und bleibt der oberste Grundsatz in der Bundesverkehrsweplanung.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter bekräftigten das im BVWP 2030 verankerte Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“ konsensuell. Dieses wird auch für die Aufstellung des BVMP 2040 weiterhin Relevanz haben (siehe S. 45).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Wie effektiv wird der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ bisher umgesetzt?
- Kann die Effektivität ggf. noch verbessert werden und wenn ja, wie?
- Gibt es kurzfristige Optimierungen: Welche konkreten Maßnahmen und Aspekte dieses Themenkomplexes könnten bei der Umsetzung des BVWP 2030 Anwendung finden?
- Welche Fragestellungen bzw. Grundüberlegungen sollten für den BVMP 2040 behandelt werden?

Themenkomplex 3:

Finanzierungsperspektiven

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Nein</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Die verlässliche, möglichst langfristige Finanzierung von Infrastrukturvorhaben ist anzustreben.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter bekräftigten konsensuell den im BVWP 2030 festgehaltenen Anspruch der

Bundesregierung, eine langfristige Finanzierungsperspektive für Infrastrukturvorhaben zu sichern (siehe S. 49).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Wie kann eine verlässliche, möglichst langfristige Finanzierung von Infrastrukturvorhaben zukünftig besser gelingen (z. B. mit Blick auf eine Fondslösung)?

Themenkomplex 4:

Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr muss weiter verbessert werden.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten unterschiedliche Aspekte des Themenkomplexes Verkehrsvernetzung im Güterverkehr (siehe S. 54).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Welche Potenziale sind mit einer besseren intermodalen Vernetzung verbunden?
- Wie kann es gelingen, diese Potenziale zu heben?
- Welche konkreten infrastrukturbezogenen Maßnahmen und Aspekte dieses Themenkomplexes könnten bei der Umsetzung des BVWP 2030 Anwendung finden?

*Themenkomplex 5:***Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr**

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Nein</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Im Personenverkehr ist eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger anzustreben, insbesondere bei den Umsteigemöglichkeiten.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten unterschiedliche Aspekte des Themenkomplexes Verkehrsvernetzung im Personenverkehr (siehe S. 55).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Welche Potenziale sind mit einer besseren Vernetzung verbunden?
- Wie kann es gelingen, diese Potenziale zu heben?

*Themenkomplex 6:***Integrierte Infrastrukturplanungen und Digitalisierung**

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Nein</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Die vielfältigen Potenziale von Digitalisierung und Automatisierung sollten bei allen Verkehrsträgern bei der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung zukünftig stärker berücksichtigt bzw. genutzt werden. Die Digitalisierung stellt eine Chance für die Mobilität dar.

Bei der Bundesverkehrswegeplanung sollte geprüft werden, ob bzw. wenn ja, wie zukünftig eine engere Verknüpfung mit weiteren Planungen (Lade-, Energie- bzw. digitale Infrastruktur) erfolgen kann.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten vielfältige Aspekte des Themenkomplexes „Integrierte Infrastrukturplanungen und Digitalisierung“, namentlich

- Möglichkeiten der Optimierung des ÖPNV insbesondere in ländlichen Regionen (siehe S. 59);
- Möglichkeiten der Kapazitätssteigerungen auf den Verkehrsträgern durch digitale Anwendungen (siehe S. 52);
- die Potentiale eines flächendeckenden Ausbaus digitaler Infrastrukturen (siehe S. 52).
- die Synchronisierung der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung mit der Planung bestimmter Tank-, Lade-, Pipeline- und digitalen Infrastrukturen (siehe S. 51) sowie

- verschiedene Dimensionen der Digitalisierung und deren Potenziale für die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung (siehe S. 52).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Welche Digitalisierungsmaßnahmen können konkret identifiziert werden?
- Welche verkehrlichen und/oder klimarelevanten Potentiale sind mit dem Vordringen der Digitalisierung verbunden?
- Wie könnte eine integrierte Infrastrukturplanung im BVMP 2040 angelegt werden?
 - a) Bündelung Infrastrukturplanung (Verkehr, Energie, Digitales)
 - b) Verknüpfung Verkehrswegeinfrastruktur mit weiterer relevanter Infrastruktur, wie Lade- oder Wasserstoffinfrastruktur

Themenkomplex 7:

Konzept für den BVMP, I: Ziele und Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen

| Relevanz für die Umsetzung des BVMP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Nein</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Mit der Aufstellung des BVMP 2040 soll ein guter, langfristig tragfähiger Rahmen für die bedarfsgerechte und nachhaltige Weiterentwicklung der

Verkehrsinfrastruktur des Bundes sowie für die verstärkte Bereitstellung attraktiver, zukunftsorientierter Mobilitätslösungen in Deutschland gesetzt werden.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

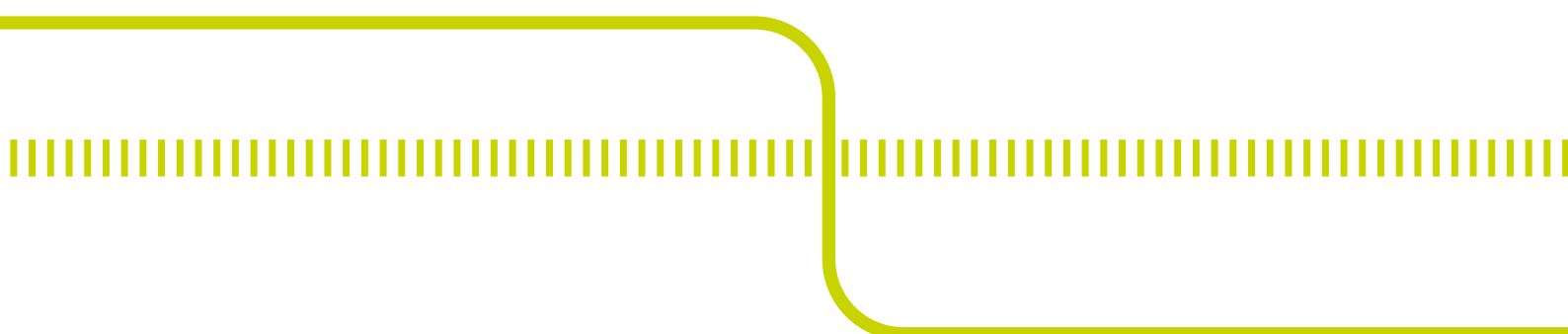
Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten vielfältige Aspekte des Themenkomplexes, namentlich

- die grundsätzliche Zielstellung des BVMP 2040 unter Berücksichtigung des Zielkonfliktes zwischen Klima- und Umweltschutz einerseits und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur andererseits (*siehe S. 46*);
- die Lenkungswirkung des BVMP 2040 und die Erstellung eines möglichen Leitbildes (*siehe S. 47*);
- Verkehrsverlagerung und Modal Split, dazu u. a. die Priorisierung von Schienenbauprojekten (*siehe S. 45*); die Priorisierung von Wasserstraßenprojekten (*siehe S. 46*); die längerfristige politische Zielvorgabe der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen (*siehe S. 53*).
- Nachhaltigkeit und Lebenszyklusbetrachtung in der Strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung (*siehe S. 55*);

- die stärkere Förderung von Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum (*siehe S. 56*);
- die stärkere Berücksichtigung der europäischen Perspektive (*siehe S. 56*);
- bessere Rahmenbedingungen für den Schwerlastverkehr (*siehe S. 56*);
- die stärkere Förderung des Fahrradverkehrs (*siehe S. 57*).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Wie kann die Zieldefinition des BVMP 2040 erweitert werden, auch in Bezug auf ein mögliches Leitbild und seinen Geltungsbereich (nicht nur mit Blick auf die Verknüpfung von Verkehrsbelangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen, siehe dazu Themenkomplex 1)?
- Wie können die beiden Bereiche Infrastruktur und Mobilität in einer gemeinsamen strategischen Planung sinnvoll und mit Mehrwert miteinander verknüpft werden (inkl. Erweiterung des Spektrums wichtiger Maßnahmen/Instrumente)?
- Wie können Ziele und Maßnahmen des BVMP 2040 sinnvoll miteinander verknüpft werden?



Themenkomplex 8:

Konzept für den BVMP, II: Verfahren, Methoden und Prognosen

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Nein</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> |

Konsensfähiger Grundsatz:

Die Aufstellung des BVMP 2040 bildet den geeigneten Rahmen, um grundlegend über die Anpassung bzw. Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu beraten. Dies betrifft auch die mögliche Anpassung von Verfahren und Methoden sowie Prognosen.

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten vielfältige Aspekte des Themenkomplexes, namentlich

- die Gewährleistung von Perspektivenvielfalt und Partizipationsqualität im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe S. 50);
- Möglichkeiten der besseren Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene (siehe S. 51);
- eine mögliche Weiterentwicklung der Verkehrsprognosen (siehe S. 48) sowie
- der NKA bzw. allgemein des BVWP-Bewertungsverfahrens (siehe S. 49);
- Nachhaltigkeit und Lebenszyklusbetrachtung in der Strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung (siehe S. 55).

Offene Fragen aus Sicht des BMDV:

- Welche Priorisierungskriterien, Verfahren und Methoden soll das Konzept für den BVMP 2040 enthalten (nicht nur mit Blick auf die Verknüpfung von Verkehrs- mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen, siehe dazu Themenkomplex 1)?
- Welche Anforderungen bestehen an die Ausgestaltung der dem BVMP 2040 zugrunde liegenden Verkehrsprognosen?
- Wie ist die formelle und informelle Beteiligung bzw. Einbindung Dritter zu konzipieren und durchzuführen?
- Welche Planungs- und Umsetzungszeiträume werden unterstellt?
- Wie kann ein geeignetes Monitoring aussehen?

3.2. Keine Mitnahme in die Dialogphase

Neben den Themenkomplexen, die aus Sicht des BMDV, wie dargelegt, geeignete Ausgangspunkte für den weiteren Austausch zur Erreichung eines neuen Infrastrukturkonsenses darstellen, hat das BMDV vier weitere Themenkomplexe bzw. Positionen identifiziert, die im Rahmen der Dialogphase nicht weiter verfolgt werden sollen.

Wie im Folgenden dargestellt, betrifft dies zum einen drei kontroverse Positionen, zu denen kein Konsens bestand und auch absehbar zukünftig nicht erzielt werden kann.

Zum anderen betrifft dies den Themenkomplex verschiedener Aspekte der Planung, Genehmigung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten, wie u. a. Möglichkeiten der beschleunigten Planung, Genehmigung und Realisierung, Optimierung und stärkere Synchronisierung des Baustellenmanagements oder Implikationen des Fachkräftemangels. Details siehe dort. *Hinweis: Es wird hier kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Für eine umfassende Wiedergabe der kontroversen (Einzel-)Positionen siehe Kapitel 7.*

Oberste Prämisse der Bundesverkehrswegeplanung sind die Klimaschutzziele

Die oberste Prämisse der Bundesverkehrswegeplanung ist die Einhaltung der Klimaschutzziele (siehe S. 20).

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Nein</i> | <i>Nein</i> |

Straßenbau-Moratorium

Es braucht ein sofortiges Straßenbau-Moratorium, bis alle Bedarfsplanprojekte unter Umwelt- bzw.

Klimagesichtspunkten neu bewertet wurden, z. B. durch einen Umweltcheck (siehe S. 20).

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Nein</i> | <i>Nein</i> | <i>Nein</i> |



Klare Priorisierung von Schiene und Wasserstraße

Der Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur sollte im Wesentlichen auf die beiden Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße fokussiert wer-

den, beim Verkehrsträger Straße sollte der Fokus mit nur ganz wenigen Ausnahmen auf den Erhalt des Bestandsnetzes gelegt werden.

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Nein</i> | <i>Nein</i> |

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten unterschiedliche Aspekte dieser Forderung, namentlich

- die kurzfristige Priorisierung von Bauprojekten zugunsten der Schiene (siehe S. 45);

- die kurzfristige Priorisierung von Bauprojekten zugunsten der Wasserstraße (siehe S. 46);
- die längerfristige Zielvorgabe der Verkehrsverlagerung auf die Schiene (siehe S. 53).

Planung, Genehmigung und Realisierung von Projekten

| Relevanz für die Umsetzung des BVWP 2030 (kurzfristige Perspektive) | Relevanz für die Konzeption des BVMP 2040 (längerfristige Perspektive) | Konsensfähiger Grundsatz erreicht? | Mitnahme in die kommende Dialogphase? |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Ja</i> | <i>Nein</i> |

Diskutierte Aspekte und inhaltliche Schnittstellen:

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und -vertreter diskutierten vielfältige Aspekte des Themenkomplexes „Planung, Genehmigung und Realisierung von Projekten“, namentlich

- bestimmte Beschleunigungsmöglichkeiten (siehe S. 43);
- die Optimierung und stärkere Synchronisierung von Baustellen im Rahmen des Baustellenmanagements (siehe S. 46);
- Implikationen des Fachkräftemangels (siehe S. 57).

Das BMDV hat zu den verschiedenen Aspekten, die von den Verbänden in der Konsultationsphase im Zusammenhang mit der Planung, Genehmigung und Realisierung adressiert wurden, eine Reihe von konkreten Maßnahmen ergriffen bzw. angestoßen, u. a. den Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes ins parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingebracht, neue Richtlinien zur Baubetriebsplanung im Bereich der Bundesfernstraßen entwickelt, die noch im Jahr 2023 eingeführt werden sollen, oder zur Optimierung der Ausführungszeiten einer Baumaßnahme ein webbasiertes Verkehrsanalyzesystem (VAS) als Werkzeug für

das Planen, Bewerten, Melden und Veröffentlichen von Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen entwickelt. Zudem werden bzw. wurden die identifizierten Aspekte der Planung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten bereits im Rahmen verschiedener anderer Prozesse breit diskutiert und behandelt: Beispielfhaft seien hier nur die Beschleunigungskommission Schiene, der Runde Tisch Baumanagement oder der Branchendialog des BMDV zur Fachkräftesicherung genannt. Aus Gründen der Effizienz und um Dopplungen zu vermeiden wird daher auf eine vertiefte Diskussion dieses Themenkomplexes im Infrastrukturdialog verzichtet.

4. Ausblick: Die Themenkomplexe in der Dialogphase erörtern

Das BMDV beabsichtigt, die Ergebnisse der Konsultationsphase im Rahmen der Dialogphase ab Herbst 2023 gemeinsam mit den beteiligten Verbänden zu erörtern. Dafür sind aus Sicht des BMDV die oben dargestellten Themenkomplexe leitend, und zwar insbesondere mit Blick auf die an den Thementischen der zweiten Veranstaltung dazu entstandenen und vom BMDV teilweise ergänzten offenen Fragen.

Die kommende dritte Veranstaltung des Infrastrukturdialogs wird interessierten Verbandsvertreterinnen und -vertretern die Möglichkeit bieten, ihre Überlegungen und Fragestellungen zu den genannten Themenkomplexen in Arbeitsgruppen einzubringen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen können erstens zu Optimierungen innerhalb der laufenden Umsetzung des BVWP 2030 führen und zweitens der Konzeptentwick-

lung für den BVMP 2040 durch das BMDV dienen. Ihre Fragestellungen können beispielsweise Forschungsvorhaben zur Konzeptentwicklung des BVMP 2040 bzw. in der Folge auch zu dessen Aufstellung zugrunde gelegt werden.

Was sind die nächsten Schritte?

Die genannten Themenkomplexe wollen wir Ihnen zeitnah in einer Online-Befragung systematisiert zur Abstimmung und persönlichen Zuordnung stellen. Eine Zuordnung zu Arbeitsgruppen erfolgt auf eigenen Wunsch. Ziel ist, dass jede Verbandsvertretung mindestens an einer Arbeitsgruppe aktiv partizipieren kann. Wer keine eigene Zuordnung getroffen hat oder sie nicht treffen möchte, erhält die Möglichkeit, an einer von der Organisationsagentur zugewiesenen Arbeitsgruppe teilzunehmen. Die Ar-

beitsgruppen werden auf der Grundlage der Ergebnisse der Online-Befragung auf eine arbeitsfähige Teilnehmendenzahl begrenzt. Bei der Besetzung der Arbeitsgruppen wird das BMDV neben den ggf. angegebenen Präferenzen der Verbände u. a. deren Bezug zum jeweiligen Themenkomplex berücksichtigen, gleichzeitig aber auch auf eine ausgewogene Besetzung aller Arbeitsgruppen achten. Die Größe der Arbeitsgruppen kann je nach Themenkomplex ggf. variieren. Ihre Arbeitsfähigkeit wäre aus Sicht des BMDV in jedem Fall gewährleistet, wenn die aktuell ca. 70 aktiv zum Infrastrukturdialog beitragenden Verbände jeweils an einer der acht vorgesehenen Arbeitsgruppen teilnehmen würden. Die Arbeitsgruppen werden, wie auch die Diskussionsrunden an den Thementischen, von BMDV-Mitarbeitenden flankiert und von einer Tischmoderation unterstützt.

Die konkrete Terminierung und Planung der Arbeitsgruppen-Sitzungen erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Online-Befragung, u. a. auch im Hinblick darauf, welche Sitzungen in Präsenz, virtuell oder „hybrid“ durchgeführt werden. Die jeweiligen Arbeitsgruppen-Mitglieder werden so schnell wie möglich über die Termine und den Ablauf der Sitzungen informiert.

Teil 2
Ablauf und Ergebnisse
der Konsultationen
im Einzelnen

5. Bericht zur Auftaktveranstaltung: Ausgangslage der Bundesverkehrswegeplanung

Mit einer Online-Auftaktveranstaltung hat das BMDV am 7. Dezember 2022 den Infrastrukturdialog gestartet. Rund 100 Verkehrs-, Umwelt-, Verbraucherschutz- und Wirtschaftsverbände folgten der Einladung des Parlamentarischen Staatssekretärs Oliver Luksic und des Staatssekretärs Hartmut Höppner zum Auftakt des Infrastrukturdialogs.

Die Auftaktveranstaltung legte den Grundstein für den Dialog zwischen BMDV und Verbänden sowie den Verbänden untereinander. Angesichts der mitunter unterschiedlichen Kenntnisstände der beteiligten Verbände zur Bundesverkehrswegeplanung bestand das Ziel der Auftaktveranstaltung darin, eine gemeinsame Wissensbasis zu schaffen und somit allen Verbänden eine informierte Teilnahme am weiteren Verlauf des Infrastrukturdialogs zu ermöglichen.

Zu diesem Zweck stellte das Fachreferat G 11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik) im BMDV die Prozesse der Bundesverkehrswegeplanung und der Bedarfsplanüberprüfung vor und gab einen ersten Ausblick auf die Herausforderung der Aufstellung eines ersten Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans.

Anschließend präsentierte das Fachreferat G 13 (Prognosen, Statistik und Sondererhebungen) die Prognoseinstrumente des BMDV für Verkehrsprognosen sowie die Ergebnisse der Gleitenden Mittelfristprognose und erste Ergebnisse der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose.

Hinweis: Die im Rahmen der Auftaktveranstaltung vorgestellten Präsentationen des BMDV zu Prognoseinstrumenten bzw. dem prognostischen Blick in die Zukunft, die im Abschnitt 5.2. zusammenfassend dargestellt sind, befinden sich in der Anlage dieses Berichts.

5.1. Kernbotschaften des BMDV: Zentrale Punkte der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanüberprüfung

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik des BMDV verfolgt eine Reihe zentraler Ziele. Dazu gehören vorrangig der Erhalt bestehender Netze, die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur für die Zukunft sowie die Unterstützung der Erreichung von Klimaneutralität bei allen Verkehrsträgern. Mit der Erarbeitung eines neuen BVMP 2040 möchte das BMDV eine integrierte Perspektive auf Mobilität und Infra-

struktur einnehmen und die Verkehrsinfrastrukturplanung weiterentwickeln.

Im Folgenden werden Kernbotschaften des BMDV zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes und zu wichtigen Prozessen der Bundesverkehrswegeplanung zusammengefasst.

Erhalt vor Aus- und Neubau forcieren

Der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ ist weiter zu forcieren. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Netze hat für das BMDV oberste Priorität in der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes.

Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen

Nach allen Erkenntnissen besteht aufgrund der zukünftig insgesamt weiter steigenden Verkehrsmengen weiterhin ein verkehrlicher Bedarf für den Aus- und Neubau der Netze aller drei Verkehrsträger. Der Verkehrsträger Straße wird absehbar auch in Zukunft der Verkehrsträger mit der weitaus größten Verkehrsleistung bleiben. Gleichzeitig wird auch die Verkehrsleistung des Verkehrsträgers Schiene stark wachsen.

Es gilt, alle drei Verkehrsträger weiter zu stärken und nicht gegeneinander auszuspielen. Die Ursachen für die prognostizierte Entwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens und dessen Verteilung auf die Verkehrsträger sind vielfältig. Darunter fallen insbesondere das aktuelle und langfristig prognostizierte Bevölkerungswachstum, gewachsene Siedlungs- und Raumstrukturen, sich abzeichnende Güterstruktureffekte und technologische Entwicklungen wie die Digitalisierung.

Klimaneutralität für alle Verkehrsträger anstreben

Um einen klimaneutralen Verkehrssektor zu erreichen, muss insbesondere für den Verkehrsträger Straße, aber auch für alle anderen Verkehrsträger Klimaneutralität angestrebt und erreicht werden.

Straßenneubaustopp gefährdet bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

Ein Stopp von Aus- und Neubauprojekten des Verkehrsträgers Straße, für die ein verkehrlicher Bedarf besteht, könnte mittel- und langfristig die Sicherstellung einer leistungsfähigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur gefährden. Unabhängig davon werden bis zur Erarbeitung einer neuen strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung im Rahmen eines neuen BVMP 2040 ohnehin nicht alle in den Bedarfsplänen vorgesehenen Projekte realisiert werden können.

Antriebstechnik dekarbonisieren, nicht Infrastruktur abbauen

Die Klimaziele im Verkehr werden wir in Deutschland nur erreichen, wenn wir die Treibhausgas-Emissionen des Straßenverkehrs schnellstmöglich reduzieren und den Straßenverkehr klimaneutral gestalten. Der Schlüssel zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr in Deutschland liegt nicht bei der Infrastruktur der Straße, sondern bei den Fahrzeugen, die auf der Straße unterwegs sind.

Die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele bei der Verkehrsleistung von Schiene und Wasserstraße bedeutet nicht automatisch die Erreichung der Klimaziele.

Die Frage, ob wir die verkehrspolitischen Ziele bei der Verkehrsleistung von Schiene und Wasserstraße (Steigerung des Anteils der Schiene auf 25 Prozent und der Wasserstraße auf 12 Prozent

am gesamten Güterverkehr bis 2030 sowie Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr) erreichen oder nicht, ist nicht entscheidend für die Erreichung der Klimaziele des Verkehrs in Deutschland. Gleichwohl bleibt die Steigerung der (anteiligen) Verkehrsleistung von Schiene und Wasserstraße aus verschiedenen Gründen wichtig und sinnvoll.

Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne abwarten

Die Frage des Anpassungsbedarfs der Bedarfspläne sollte fachlich fundiert und belastbar geprüft werden. Dies ist nur auf der Grundlage einer neuen strategischen Langfrist-Verkehrsprognose im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen BPÜ möglich, die derzeit durchgeführt wird. Daher sind die Ergebnisse der BPÜ abzuwarten, um auf dieser Grundlage eine Bewertung der Situation vorzunehmen und Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen zu ziehen.

Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene erstmalige Aufstellung eines BVMP 2040 ist sowohl in verfahrenstechnischer als auch in fachlich-inhaltlicher Hinsicht der geeignete Rahmen, um über die Anpassung bzw. Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung konsistent zu beraten und zu entscheiden. Dies betrifft unter anderem die denkbare Anpassung von Zielen, Kriterien, Prioritäten, Verfahren bzw. Methoden oder Maßnahmen im Rahmen eines BVMP 2040.

5.2. Prognoseinstrumente und prognostischer Blick in die Zukunft

Um die Mobilität und die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft zu gestalten, sind Prognosen über die Verkehrsentwicklung notwendig. Eine Verkehrsprognose erarbeitet nicht mehr und nicht weniger als eine Vorstellung der möglichen zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Eine Prognose ist eine „Wenn-Dann-Aussage“: Sie zeichnet ein Zukunftsbild, mit dem unter den getroffenen Annahmen zu rechnen ist. Alle für eine Erreichung eines bestimmten politischen Ziels angedachten Maßnahmen sowie die relevanten Treiberentwicklungen sind hierin als Annahmen zu unterstellen. Mit diesen Annahmen erfolgt keine Vorfestlegung auf spätere politische (eventuell abweichende) Entscheidungen. Eine Prognose kann keine politischen Entscheidungen ersetzen, sondern nur unterstützen. Für den Blick in die Zukunft hat das BMDV ein Bausteinsystem für Prognosen und Szenarien zur Vorausschau der Verkehrsentwicklung etabliert. Mit den einzelnen Elementen können Aussagen über die kurzfristige, mittelfristige und langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr getroffen werden. Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen umfasst derzeit vier Bausteine:

- Baustein 1: „Gleitende Mittelfristprognose“ – als fortlaufender Ausblick auf die Verkehrsentwicklung des Güter- und des Personenverkehrs für alle Verkehrsträger und -mittel für das laufende Jahr und die kommenden zwei bzw. drei Jahre
- Baustein 2: „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ – als ab 2022 jährliche Vorausschau der Güter- und Personenverkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger und -mittel mit den Horizonten +15, +20, +25 und +30 Jahre

- Baustein 3: „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“ – als empirische Grundlage für die Aufstellung von Bundesverkehrswegeplänen und für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) Straße, Schiene und Wasserstraße
- Baustein 4: „Verkehrsentwicklungsszenarien“ für den Güter- und Personenverkehr mit einer Vorausschau von 30 Jahren oder mehr für Deutschland oder nur für einzelne Korridore

Die bedeutendsten Einflussfaktoren und Treiber der Verkehrsnachfrage sind

- die Bevölkerungsentwicklung,
- die Wirtschaftsentwicklung,
- die Raum- und Siedlungsstruktur,
- die Nutzerkosten sowie
- das Verkehrsangebot (Infrastruktur/Betriebsangebot).

Je nach dem Prognosegrad – also ob eine Prognose nur makroskopisch oder sachlich und räumlich feinteiliger ausgerichtet ist – sind die Einflussfaktoren und Treiber entsprechend zu differenzieren und in Form von Prämissen zu formulieren. Für die Verkehrsprognosen des BMDV werden folgende zehn Prämissenbereiche berücksichtigt:

- wirtschaftliche und sozioökonomische Rahmenbedingungen inklusive des weltweiten Klimaschutz-Ambitionsniveaus
- Veränderungen des Verkehrsverhaltens unter Berücksichtigung langfristiger Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie ab dem Jahr 2020

- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Straßenverkehr
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Eisenbahnverkehr
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Binnenschifffahrt
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot Seeverkehr und Flugverkehr
- sonstige Verkehrsinfrastruktur und sonstiges Verkehrsangebot, insbesondere in den Kommunen
- Technologieentwicklung, insbesondere in Bezug auf die Antriebsarten und Energieverbräuche
- Entwicklung der Nutzer- und Transportkosten
- weitere ordnungspolitische Rahmenbedingungen in Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik

In jedem Prämissenbereich gibt es eine Reihe von Prämissen – also thematisch definierte Einflussfaktoren und Treiber. Das aktuelle Prämissenset umfasst derzeit 132 Prämissen.

Für jede Langfrist-Verkehrsprognose bzw. jeden hierin enthaltenen Prognosefall gilt es zunächst die Ausprägung jeder einzelnen Prämisse/jedes Themas festzulegen. Dies sind die Annahmen für die jeweiligen Prognosefälle, mit denen in die Zukunft geschaut wird. Jede einzelne Prämisse hat eine Wirkungsstärke und eine Wirkungsrichtung auf die Verkehrsentwicklung. Die Wirkungen der einzelnen Annahmen können auch entgegengesetzt sein. Das „Gesamtpaket“ der in einem Prognosefall unterstellten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen zeigt die

Verkehrsentwicklung auf, die sich unter den getroffenen Annahmen wahrscheinlich einstellen wird.

Jeder Prognosefall liefert mit seinen individuell unterstellten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen ein spezielles Prognoseergebnis. Eine ganz besondere Bedeutung kommt der Vorausschau des sogenannten „absehbaren Weges“ bei. Der Prognosefall „absehbarer Weg“ ist eine Art „Kassensturz“ zur voraussichtlichen Verkehrsentwicklung: Wie wird sich die Verkehrsentwicklung unter der aktuellen Gesetzeslage und den aktuell bekannten Treiberentwicklungen bis zu einem definierten Prognosehorizont vollziehen?

Die Prognoseergebnisse sind die sachliche empirische Grundlage für die fachliche und politische Bewertung des Zukunftsbildes

Mittelfristig gleichen wir uns dem prepandemischen Zustand wieder an.

Die aktuelle Gleitende Mittelfristprognose prognostiziert eine Zunahme des Personen- und des Güterverkehrs, und zwar sowohl beim Verkehrsaufkommen (gemessen in Personen bzw. Tonnen) als auch bei der Verkehrsleistung (gemessen in Personen- bzw. Tonnenkilometern).

Der Motorisierte Individualverkehr wird gemäß aktueller Prognose insgesamt leicht zunehmen und im Jahr 2026 wieder das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 überschreiten. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird die Fahrgastzahl im Jahr 2026 bereits deutlich über dem Stand von 2019 liegen, die Verkehrsleistung noch leicht darunter. Der Eisenbahnverkehr verzeichnet 2026 bei beiden Größen ein kräftiges Plus gegenüber 2019. Dennoch bleibt der Motorisierte Individualverkehr auch 2026 mit einem Anteil von fast 80 % der bedeutendste Verkehrsträger.

Im Güterverkehr wird das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 beim gesamtmodalen Transportaufkommen im Jahr 2026 erstmals wieder leicht übertroffen, das der Transportleistung bereits deutlich. Die Entwicklung wird vor allem vom Wachstum auf Schiene und Straße beeinflusst. Während sich beim Modal Split hierdurch leichte Anteilsgewinne der Schiene ergeben, trägt die Hauptlast mit rund 85 % (Tonnen) bzw. 72 % (Tonnenkilometer) im Jahr 2026 weiterhin der Straßengüterverkehr.

Langfristig nimmt der Verkehr in Deutschland weiter deutlich zu.

Deutschland weist eine heterogene Raum- und Siedlungsstruktur auf: Wir haben viele Siedlungs- und Wirtschaftsstandorte, die alle miteinander verwoben sind. Private und wirtschaftlich motivierte Verkehre finden in allen und zwischen allen Landesteilen und unseren europäischen Nachbarstaaten statt. In Verbindung mit einer höheren Bevölkerungsanzahl und einem erwarteten Wirtschaftswachstum führen diese wirkungsstarken Treiber zu einer langfristig wachsenden Verkehrsnachfrage.

Gemäß den Ergebnissen der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose nehmen das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Personen- ebenso wie im Güterverkehr bis zum Jahr 2051 insgesamt weiter zu. Im Güterverkehr verzeichnet der Straßengüterverkehr das stärkste prozentuale Wachstum, gefolgt von der Schiene. Im Personenverkehr verzeichnet der Motorisierte Individualverkehr das geringste prozentuale Wachstum. Mit Ausnahme des rückläufigen Fußverkehrs erwarten alle anderen Verkehrsträger zweistellige Wachstumsraten. Anteilig am Gesamtverkehr wird die Straße im Güterverkehr damit langfristig weiter zu-, im Personenverkehr hingegen leicht abnehmen. Trotz beachtlicher Zuwächse insbesondere auf der Schiene bleibt

der Straßenverkehr damit sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr weiterhin der dominierende Verkehrsträger.

5.3. Die Prozesse der Bundesverkehrswegeplanung

Die Bundesverkehrswegeplanung im Überblick

Ein Bedarfsplanprojekt durchläuft auf seinem Weg von der Projektidee bis zu seiner Realisierung im Wesentlichen drei Stufen: erstens die Bedarfsplanung, die der Bundesverkehrswegeplanung im engeren Sinn entspricht, zweitens die Mittelfrist-Planung und drittens die Finanzierung. Grundlage für die beiden zentralen Prozesse der Bundesverkehrsplanung, namentlich die Aufstellung eines Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ), bilden Strategische Langfrist-Verkehrsprognosen des Bundes.

Der BVWP stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Er gilt so lange, bis er durch einen neuen Plan ersetzt wird. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Er ist weder ein Finanzierungsplan noch hat er Gesetzescharakter. Nicht der BVWP, sondern die in den drei Ausbaugesetzen (Bundesschienenwegeausbaugesetz, Fernstraßenausbaugesetz, Bundeswasserstraßenausbaugesetz) jeweils enthaltenen Bedarfspläne sind es, die letztlich festlegen, welche Aus- und Neubauprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Erst mit der Verabschiedung der Ausbaugesetze durch den Bundestag wird die Grundlage für die Finanzierung und Realisierung der Projekte im Bereich Aus- und Neubau geschaffen. Für die in der Dringlichkeits-

kategorie „Vordringlicher Bedarf“ enthaltenen Projekte besteht ein Planungsauftrag an die Vorhabenträger.

Im Rahmen der in den §§ 4 der drei Ausbaugesetze festgeschriebenen BPÜ überprüft das BMDV alle fünf Jahre, ob die drei Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind.

Der BVWP 2030

Der BVWP 2030 wurde auf Basis der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2030 erarbeitet. Weitere Grundlage für die Aufstellung des BVWP 2030 war eine Erhaltungsbedarfsprognose, um die bis 2030 notwendigen Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen in die bestehenden Netze der drei Verkehrsträger zu ermitteln. Diese wurden als unverzichtbare Ausgaben in das verfügbare Gesamtbudget eingestellt. Der BVWP 2030 war der erste BVWP, für den eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt wurde.

Die angemeldeten Projekte wurden zunächst auf ihre Netztauglichkeit und BVWP-Relevanz geprüft und anschließend grundsätzlich anhand von vier Modulen bewertet: einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) (Modul A), einer umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B), einer raumordnerischen (Modul C, nur Personenverkehr) sowie einer städtebaulichen Beurteilung (Modul D, nur Straße). Umweltbelange wurden bei Erstellung der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose berücksichtigt. Überdies sind Umweltwirkungen der Projekte sowohl Bestandteil der NKA (monetarisierbare Wirkungen) als auch der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (nicht-monetarisierbare Wirkungen). Auf Basis der Projektbewertungen erfolgte die Priorisierung bzw. Dringlichkeitseinstufung der Projekte, für die ein Bedarf festgestellt wurde. Diese sind dann in die Erstellung des Gesamtplans eingeflossen.

Bei der Erarbeitung des BVWP 2030 wurde die Beteiligung von Fachöffentlichkeit sowie Bürgerinnen und Bürgern gegenüber vorherigen Bundesverkehrswegeplänen in allen Phasen (Konzept- und Prognosephase, Bewertungsphase, Beteiligungs-, Abstimmungs- und Beschlussphase) deutlich ausgeweitet.

Bedarfsplanüberprüfung

Gemäß der §§ 4 der drei Ausbaugesetze prüft das BMDV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Vor diesem Hintergrund ist die BPÜ auf die Gesamtplanebene ausgerichtet. Das bedeutet, dass der Fokus der BPÜ auf die Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes gerichtet ist. Es ist nicht vorgesehen, im Rahmen der BPÜ die erneute Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte durchzuführen. Dies ist auch deshalb nicht erforderlich, da die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts während der Planung bzw. im Zuge der Einstellung in den Haushalt nochmals betrachtet wird. Grundlage für die laufende BPÜ ist die Basisprognose (1. Prognosefall) der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040.

Die laufende BPÜ umfasst vier zentrale Analysen:

1. Verkehrsmengenvergleiche zwischen der Verkehrsprognose 2030 und der Verkehrsprognose 2040: Es wird untersucht, wie sich die Verkehrsmengen entwickeln.
2. Engpassanalyse: Hier werden die Verkehrsmengen gem. Verkehrsprognose 2040 auf die aktuellen Zielnetze der Verkehrsträger „umgelegt“ und ermittelt, ob und wenn ja, welche neuen Engpässe sich ergeben.
3. Einordnung der Bedarfspläne hinsichtlich ihrer Klima- und Umweltwirkungen: Hiermit wird den Anforderungen des § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes (Einbeziehen der Belange des Umweltschutzes in die BPÜ) und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (Berücksichtigungsgebot) Rechnung getragen.
4. Allgemeine Vergleiche der Verkehrsprognose 2030 und der Verkehrsprognose 2040 im Hinblick auf die Verkehrs-, Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung.

Nach dem Abschluss der BPÜ informiert das BMDV den Deutschen Bundestag über ihre Ergebnisse. Der Deutsche Bundestag entscheidet auf dieser Grundlage über etwaige nächste Schritte.

Im Rahmen des Infrastrukturdialogs wird das BMDV das Vorgehen und auch die Ergebnisse der BPÜ vorstellen und mit den teilnehmenden Verbänden erörtern.

Ausblick: BVMP 2040

Bundesverkehrswege und Mobilität stellen schon für sich betrachtet jeweils äußerst komplexe Themen im Hinblick auf ihre Bündelung in einer strategischen Planung dar. Mit der erstmaligen gemeinsamen Berücksichtigung dieser beiden Themenkomplexe in einem neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 soll eine stärker integrierte Perspektive eingenommen werden. Gleichzeitig will das BMDV durch passende, zielgenaue thematische oder prozessuale Verknüpfungen Synergien und Verbesserungen bei

der Gestaltung der zukünftigen Rahmenbedingungen sowohl für die Verkehrsinfrastruktur als auch die Mobilität in Deutschland erreichen.

Allerdings besteht im Hinblick auf die erstmalige Aufstellung eines BVMP 2040 vor dem Hintergrund der hohen Komplexität und der zahlreichen zu beachtenden Aspekte und Wirkungszusammenhänge noch grundlegender Klärungsbedarf. Dies betrifft u. a. die Frage, welche über einen „klassischen“ Bundesverkehrswegeplan hinausgehenden Ziele, Themen und Inhalte der BVMP 2040 zusätzlich zum Gegenstand haben sollte und wie genau die vorgesehene Verknüpfung der Themenkomplexe Verkehrsinfrastruktur und Mobilität sowohl inhaltlich, methodisch und verfahrenstechnisch in einem neuen strategischen Plan praktikabel sowie mit dem größtmöglichen Mehrwert erfolgen kann. Diesbezügliche Daten- und Informationsanforderungen sind zudem grundsätzlich zu klären.

Der neue BVMP 2040 soll in einer langfristigen Perspektive nachhaltig wichtige und vor allem die richtigen Weichen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland stellen. Dafür braucht es bei allem Handlungsdruck auch etwas Zeit, denn es geht hier um komplexe, vielfältige Themen sowie um den größten Investitionsetat des Bundes. Schnellschüsse sind also gefährlich und könnten uns buchstäblich teuer zu stehen kommen.

Zudem wird das BMDV aus dem Infrastrukturdialog, der BPÜ und weiteren laufenden Prozessen wie etwa der fortlaufenden Überarbeitung der Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung eines neuen BVMP 2040 gewinnen.

Vor diesem Hintergrund soll der neue BVMP 2040 in dieser Legislaturperiode durch die Entwicklung eines klaren Konzepts sowie mit einem möglichst breiten Konsens, u. a. im Rahmen des Infrastrukturdialogs, auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung dieses Konzepts bzw. Erarbeitung und Beschluss des BVMP 2040 sollen in der nächsten Legislaturperiode erfolgen.

6. Kernergebnisse der Online-Befragung: Themen und Prioritäten der beteiligten Verbände

Im Dezember 2022 wurden alle zur Auftaktveranstaltung des Infrastrukturdialogs angemeldeten Verbände zu einer Online-Befragung eingeladen. Die Online-Befragung diente der inhaltlichen und methodischen Vorbereitung der weiteren Veranstaltungen des Infrastrukturdialogs. Es wurden die folgenden fünf Fragen gestellt:

1. Welche Erwartungen haben Sie an den Infrastrukturdialog?
2. Welche Aspekte sind Ihnen zum BVWP 2030 sowie zur angelaufenen BPÜ wichtig?
3. Welche Aspekte sind Ihnen zu einem neuen BVMP 2040 wichtig?
4. Welche sonstigen Aspekte und ggf. Vorschläge möchten Sie in den Infrastrukturdialog einbringen?
5. Welche Wünsche zu Organisation und Durchführung haben Sie für die weiteren Veranstaltungen des Infrastrukturdialogs?

Von den 88 zur Auftaktveranstaltung angemeldeten Verbänden nahmen 56 an der Umfrage teil. Diese lassen sich grob in 21 Verkehrsverbände und Mobilitätsanbieter, 19 Wirtschaftsverbände, 10 Umweltverbände und 6 Berufsverbände einteilen.

Welche Erwartungen haben die Teilnehmenden an den Infrastrukturdialog?

In den Dialog bzw. die Diskussion mit anderen teilnehmenden Verbänden und dem BMDV über das Konzept zur Aufstellung des neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 zu treten.

83,1 %

In den Dialog bzw. die Diskussion mit anderen teilnehmenden Verbänden und dem BMDV zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zu treten.

81,4 %

In den Dialog bzw. die Diskussion mit anderen teilnehmenden Verbänden und dem BMDV zur angelaufenen Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) zu treten.

78,0 %

Informationen sowie ein besseres Verständnis für die Prozesse zur Planung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu erhalten.

52,5 %

Die qualitativen Antworten wurden zunächst im Hinblick auf häufige Themennennungen ausgewertet. Ergänzend wurden selten oder vereinzelt genannte Themen aufgenommen, um das gesamte Spektrum der Perspektiven abzubilden. Insgesamt wurden 41 Themen in den offenen Antworten identifiziert.

Das am meisten genannte Thema war die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Häufig genannt wurden die Themen Neupriorisierung geplanter Projekte, Verkehrsverlagerung zwischen den Verkehrsträgern und Beginn des Dialogs zum BVMP 2040. Ebenfalls oft wurden die folgenden Themen genannt:

- Resilienz der Infrastruktur als Kriterium diskutieren,
- Erhalt vor Neubau priorisieren und
- den BVWP 2030 zügig umsetzen.

Die Themencluster umfassen zum Teil unterschiedliche (Detail-)Positionen. Beispielsweise beinhaltet das Themencluster zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor sowohl Forderungen nach einer neuen Priorisierung der Projekte im BVWP 2030 als auch die Dekarbonisierung aller Verkehrsträger, um eine leistungsfähige Mobilität von Gütern und Personen auf Straße, Schiene und Wasserstraße zu ermöglichen. Zum Thema Priorisierung wurde etwa sowohl die neue Priorisierung von Aus- und Neubauprojekten anhand von Umwelt- und Klimaschutzaspekten als auch die Priorisierung von Projekten zur Entlastung der Innenstädte durch neue Ortsumgehungen gefordert.

Zu weiteren vorgebrachten Themen zählen unter anderem die Teilhabe älterer und kranker Menschen an der Mobilität, die stärkere Integration des Radverkehrs in die Verkehrsplanung, das Ziel der Regionalentwicklung durch infrastrukturelle Anbindung, die Einbeziehung touristischer Verkehre, die Rohstoffbedarfe für einen nachhaltigen Bau und die Stärkung von Knoten- und Umsteigepunkten zwischen den Verkehrsträgern.

7. Bericht zur zweiten Veranstaltung

7.1. Redezeiten der Verbände in der zweiten Veranstaltung

In der zweiten Veranstaltung wurde den teilnehmenden Akteurinnen und Akteure mit dem Format der Redezeit die Möglichkeit gegeben, Redebeiträge im Plenum vorzutragen. Die Rednerinnen und Redner wurden gebeten, folgende Fragen zu adressieren, wobei die erste Frage bewusst offen und die zweite Frage bewusst zugespitzt formuliert war:

1. Welche Prioritäten sollte die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung haben?
2. Liegt der Fokus auf möglichst leistungsstarken Verkehrsnetzen zur Sicherstellung des verkehrlichen Bedarfs oder auf einem möglichst großen Beitrag der Verkehrsinfrastruktur zur Erreichung der Klimaschutzziele?

Mit dem Save-the-Date wurden die Verbände über die Möglichkeit informiert, sich für dreiminütige Statements anzumelden. Um möglichst viele Perspektiven auf die Fragen zu ermöglichen, wurden Verbände mit ähnlichen Positionen gebeten, diese in einem oder mehreren Clustern gebündelt vorzutragen. Die Redezeiten erfolgten in alphabetischer Reihenfolge und werden hier bezüglich ihrer Kernpunkte zusammenfassend dargestellt.

Hinweis: Die im Folgenden wiedergegebenen Verbändepositionen entsprechen nicht notwendigerweise der Position des BMDV. Einzelmeinungen können unter Umständen von der fachlichen Einschätzung durch das BMDV abweichen oder sachlich nicht zutreffend sein.

„ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Stefan Gerwens

Klimaneutrale Mobilität 2045 ist das prägende Ziel für den Verkehrssektor. Dieses Ziel beinhaltet nicht nur Klimaneutralität, sondern auch Mobilität. Und Mobilität braucht Infrastruktur. Fast alle unsere Mitglieder nutzen die Autobahn, gut 70 % die Bahn. In der Lebenswirklichkeit vieler Menschen gibt es also keinen Gegensatz zwischen Schiene und Straße.

Leistungsfähigkeit und Klimaschutz sind keine Gegensätze: Im letzten BVWP gab es drei verschiedene Investitionsszenarien: Diese hatten eine Differenz von 1,7 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Das ist kein großer Unterschied. Beim Klimaschutz geht es also vor allem um die Antriebswende und damit um das Thema Ladeinfrastruktur an Autobahnen. Aber auch um einen attraktiven Schienenverkehr, damit die Menschen multimodal unterwegs sein können.

Für die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ist weniger der Personenverkehr als vielmehr das Zusammenspiel von Personen- und Güterverkehr entscheidend. Der Lkw-Verkehr wird stark zunehmen, und auch wenn die Verkehrsmengen im Personenverkehr eher stabil bleiben, muss die Infrastruktur für beide zur Verfügung stehen. Die Prioritäten sollten daher auf der Erhaltung – vorrangig der Ersatzbrücken – und der Engpassbeseitigung liegen. Die Planungsbeschleunigung ist dafür das richtige Instrument. Im BVWP 2023 weisen Ausbauprojekte der Kategorie Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E), die nun von der Möglichkeit zur beschleunigten Planung profitieren sollen, keine hohe Umweltbetroffenheit auf.

” **NABU (Naturschutzbund Deutschland),
Julia Balz**

Gute Mobilität für alle und Natur- und Klimaschutz sind keine Gegensätze. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan ist mit seiner Fokussierung auf den Straßenverkehr nicht zeitgemäß und muss dringend überarbeitet werden. Jegliche Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastruktur kann nur im Einklang mit den Naturschutz- und Klimazielen erfolgen. Dabei muss der Schutz von Biodiversität ein herausragender Faktor sein, denn die Biodiversitätskrise verschärft sich immer mehr und bedroht unseren Lebensstandard und unser Überleben.

Deutschland hat eines der dichtesten Straßennetze weltweit, das bereits jetzt die Lebensräume zahlloser Arten zerschneidet und Ökosysteme zerstört. Der Flächenfraß geht auf zu hohem Niveau weiter und der Straßenbau hat daran einen großen Anteil. Für alle Verkehrsprojekte sind ambitionierte Biodiversitätskriterien unabdingbar. Bis zur Überprüfung nach ehrgeizigen Naturschutzkriterien müssen alle Straßenaus- und -neubauprojekte gestoppt werden. Alle Straßenprojekte, die in den Bewertungen zum BVWP 2030 eine hohe Umweltbeeinträchtigung aufwiesen, müssen auf verträgliche Alternativen geprüft werden – gibt es diese nicht, dürfen die Projekte nicht weiterverfolgt werden. Zudem fordern wir unter anderem die Einrichtung von Tabuzonen, wie zum Beispiel „Natura 2000-Gebiete“.

” **Bund für Umwelt und Naturschutz
(BUND), Dr. Werner Reh**

Wir brauchen eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur, die den Bürger*innen und der Wirtschaft nachhaltige Transportoptionen bietet. Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans würde jedoch die Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor verhindern. Denn allein der Bau der vordringlichen Straßenprojekte würde durch seine sogenannte „graue Energie“ (gemeint ist die gebündelte Energie, die bei Bauprojekten für die Herstellung der Materialien, den Bau und den Transport benötigt wird) jährlich 600.000 Tonnen CO₂ zusätzlich emittieren.

Die Frage ist, ob das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bereit ist, im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung eine vollständige Analyse der CO₂-Emissionen – verursacht durch Bau, Betrieb und Eingriffe in natürliche Senken – vorzunehmen. Dazu müsste ein Klimabudget für die Infrastruktur festgelegt und geprüft werden, wie dieses Klimabudget durch Alternativen und deren Entwicklung eingehalten werden kann. Dies bedeutet auch, dass auf einige Straßenprojekte verzichtet werden müsste.

” **Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e. V., Helmut Schgeiner**

Großraum- und Schwertransporte machen zwar geschätzt nur rund zwei Prozent des Güterverkehrsaufkommens aus, doch ohne sie wären viele Projekte wie der Bau von Infrastrukturen, Fabriken oder Industrieanlagen nicht realisierbar. Im Großraum- und Schwertransport (GST) sind wir auf allen Verkehrsträgern unterwegs: überwiegend auf der Straße, aber auch auf Schiene und Wasserstraße.

Aktuell sprechen wir von einer Zustandskrise der Infrastruktur – die Brücken fallen reihenweise aus. Die Versorgung mit wichtigen Industriegütern ist akut gefährdet. Deshalb fordern wir, dass alle drei Verkehrsträger fit gemacht werden für Großraum- und Schwertransporte. Auch wenn Großraum- und Schwertransporte nicht im gesamten Verkehrsnetz durchgeführt werden können, weil dies zu hohe Investitionen erfordern würde, wäre es wichtig, in Deutschland ein GST-Netz auf allen drei Verkehrsträgern zu haben.

” **VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, Sebastian Steul**

Für den Maschinen- und Anlagenbau und für Deutschland als Industriestandort spielt der multimodale Verkehr eine wesentliche Rolle, eine funktionierende Infrastruktur ist essenziell: Wir haben eine Exportquote von 80 % und benötigen reibungslos funktionierende Lieferketten und Infrastrukturen, um unsere Güter – gerade aus dem ländlichen Raum – grenzüberschreitend an ihre Bestimmungsorte zu bringen.

Dabei ist uns wichtig: Wir benötigen eine gute Abstimmung und Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern durch multimodale Drehkreuze sowie Schwerlastkorridore, mit denen diese Drehkreuze und die großen Transporthäfen in Deutschland bzw. im nahen europäischen Ausland miteinander verbunden werden.

” **Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Uta Maria Pfeiffer**

Es geht nicht um die Frage Klimaschutz ODER Leistungsfähigkeit der Infrastruktur: Wir benötigen leistungsfähige Verkehrsnetze, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Alle Verkehrsträger müssen ausgebaut werden. Bereits bestehende und absehbare Engpässe müssen stärker berücksichtigt werden.

In einer nationalen Infrastrukturoffensive müssen wir alle Netze in den Blick nehmen, auch die Energie- und Datennetze sowie die Tank- und Ladeinfrastruktur. Nur so kann die Transformation zu einer klimaneutralen Mobilität gelingen.

Bei der Schieneninfrastruktur liegt der Schlüssel zur Kapazitätssteigerung in der Entflechtung der Verkehre. Die hierzu besonders wichtigen Güterverkehrsneubaustrecken haben ohne die Berücksichtigung von Schienenpersonenverkehr aber leider nach der geltenden BVWP-Methodik keine Chance, im Rahmen der durchzuführenden Nutzen-Kosten-Analysen den erforderlichen Wirtschaftlichkeits-

nachweis zu erbringen. Daher sollte die Methodik der Nutzen-Kosten-Analyse überarbeitet werden. Auch die Wasserstraßen sind für die deutsche Industrie wichtig – sie müssen immer mitgedacht werden. Dass der Modal-Split-Anteil der Wasserstraßen nicht zunimmt, ist angesichts der mangelnden politischen Berücksichtigung nicht verwunderlich. Die Straße trägt heute und in Zukunft die Hauptlast des Güterverkehrs. Mit der Antriebswende ist sie auf dem Weg zur Klimaneutralität. Hier Engpässe im Fernstraßennetz anzugehen und Lückenschlüsse vorzunehmen, ist der richtige Weg.

” **Bundesverband eMobilität (BEM), Markus Emmert**

Wenn wir Klimaschutz mit einer leistungsfähigen Infrastruktur verbinden, sprechen wir nicht nur von einer Antriebswende, sondern auch von einer Mobilitätswende. Eine Mobilitätswende trägt zum Klimaschutz bei, wenn wir deutlich effizienter werden. Wir gehen immer von den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen aus, aber ist es unser Ziel, Menschen nicht nur im Stau klimaneutral zu machen, und nicht etwa die Reisetätigkeit zu reduzieren?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 und der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 haben eine Lenkungswirkung, die Frage ist nur: in welche Richtung? Sie können En-abler oder Dis-abler sein. Wir werden neue Fahrzeuggattungen mit gigantischen Potenzialen und Alternativen zu bestehenden Verkehrskonzepten erleben. Dem müssen wir den Rahmen geben, um die Potenziale im städtischen und ländlichen Verkehr zu erschließen. Dabei geht es nicht nur um die Infrastruktur Straße, Schiene oder Wasser, sondern auch um andere Infrastrukturmaßnahmen wie Tank- und Ladeinfrastruktur oder den Ausbau erneuerbarer Energien.

” **Bündnis Verkehrsinitiativen (BVI),
Annette Niemann**

Wir fordern die sofortige Aussetzung des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesfernstraßen, einschließlich der entsprechenden Planungen. Wir erwarten eine grundlegende, an den Erfordernissen des Klimaschutzes orientierte Überarbeitung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans 2030 unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Denn der Neubau und Betrieb von Straßen und der damit verbundene Verkehrszuwachs erhöhen den CO₂-Ausstoß. Zur Erreichung der Klimaziele sind ein sofortiger Planungsstopp und eine Einzelfallprüfung unerlässlich.

Im Bundesverkehrswegeplan kommt die Prüfung von Alternativen zu kurz. Ein Beispiel ist der Neubau der A39 in Niedersachsen, bei der nur fünf weitere Ortsumfahrungen auf der parallel zur A39 verlaufenden Bundesstraße 4 fehlen, um den zu erwartenden Verkehr auch ohne den Neubau der A39 aufzunehmen.

” **Greenpeace,
Lena Donat**

Eine zukunftsfähige Infrastruktur bedeutet Mobilität für alle und die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Klimaschutzpflichten. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan zementiert ein Mobilitätsmodell aus dem letzten Jahrhundert, das vom Auto abhängig macht und uns tiefer in die Klimakrise treibt.

Jeder zusätzliche Kilometer Autobahn oder Bundesstraße erzeugt noch mehr Verkehr: Die scheinbare Beseitigung von Engpässen schafft neue Engpässe. Mehr Straßenverkehr bedeutet mehr CO₂. Auch in Zukunft steht erneuerbarer Strom für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs nicht unbegrenzt zur Verfügung.

Das Wachstum des Straßenverkehrs ist kein Naturereignis, sondern das Ergebnis politischer Fehlentscheidungen. Eine Reduktion und eine Verlagerung auf die Schiene sind notwendig. Dazu benötigen wir einen Klimacheck für alle Straßenprojekte

inklusive Alternativenprüfung. Wir brauchen eine Planung, die vom Ziel einer klima- und naturverträglichen Mobilität ausgeht und von diesem Standpunkt aus beurteilt, welche Projekte notwendig sind. Bis dahin fordern wir einen Planungs- und Baustopp für Bundesfernstraßenprojekte.

” **Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB),
Martin Stuber**

Die Katastrophe im Ahrtal hat gezeigt, dass extreme Wetterereignisse zunehmen werden. Der Bundesverkehrswegeplan hat die Klimaziele vernachlässigt. Die Sprengung der Talbrücke Rahmede hat als zweites Ereignis deutlich gemacht, dass die Prioritäten bei Erhalt und Sanierung falsch gesetzt wurden und Neubauprojekte Vorrang hatten.

Eine integrierte Verkehrsplanung ist zwingend erforderlich. Im gesamten südwestfälischen Raum gibt es keine belastbare Alternative zur Autobahnanbindung. Zukünftig muss auch auf Diversifizierung und Resilienz der Verkehrsträger geachtet werden.

Für den DGB spielen auch die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsbereichen eine Rolle. Im Straßenverkehr besteht eine erhebliche soziale Schieflage. Die Rahmenbedingungen dürfen nicht nur auf Klimaschutz und Infrastruktur ausgerichtet sein, sondern müssen auch Lohn- und Sozialdumping im Blick haben.

” **Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK), Dr. Patrick Thiele**

Für viele Unternehmen ist eine leistungsfähige Infrastruktur ein wichtiger Standortfaktor. Wenn neue Verkehrsinfrastruktur errichtet wird, dann werden dort im Umfeld häufig auch Gewerbegebiete erschlossen. Zur Verbesserung sind zwei Dinge notwendig: die Sanierung maroder Infrastruktur und die Beseitigung von Engpässen sowie Lückenschlüsse und Netzergänzungen.

Straße, Schiene und Wasserstraße sollen gleichermaßen modernisiert werden. Die Projekte des Bundesverkehrswegeplans haben einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Wir sind für den Ausbau der Schiene, aber die Schiene allein wird nicht ausreichen: Wollte man nur 10 % des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagern, würde die Verkehrsleistung dort um 40 % steigen. Der Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven ist die Binnenschifffahrt. Diese Kapazitäten gilt es zu erschließen. Alle Verkehrsträger müssen klimafreundlich werden. Es ist also kein Widerspruch zum Klimaschutz, dass alle Verkehrsträger gebraucht werden.

” **Die Güterbahnen / Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), Peter Westenberger**

Kontinuität statt Wandel in der Verkehrspolitik bedeutet, dass Verkehrsprognosen linear fortgeschrieben werden, dass der Ausbau des Straßennetzes einem naturgesetzlichen Bedarf dient, dass dem Schienengüterverkehr wenig zugetraut wird und dass intermodale Transportketten zwar gelobt, aber nicht geplant werden. Diese Alternativlosigkeit ist eine Ohnmachtserklärung der Politik.

Unsere Mitglieder halten 35 % Marktanteil der Schiene bis 2035 für machbar. Wenn die Politik die Rahmenbedingungen entsprechend setzt. Wir wünschen uns, dass ein Ruck durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr geht: Seit der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans und der Bedarfspläne hat sich das Umfeld erheblich verändert. Österreich und Belgien haben beispielsweise ihre Verkehrspolitik für den Güterverkehr geändert.

Deshalb wünschen wir uns jetzt eine kurzfristige Überprüfung statt langfristiger Prozesse. Wir plädieren dafür, die knappen Mittel in der Verkehrsinfrastrukturpolitik vorrangig auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu konzentrieren. Wir benötigen deutlich mehr Gleise, Abstellanlagen und Umschlagplätze. Das Ministerium sollte daher seine Prognosen und Methodik extern evaluieren lassen, weil sie die Wachstumspotenziale der Schiene und den zusätzlichen Bedarf an Schieneninfrastruktur bisher nicht abbilden.

” **FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland, Roland Stimpel**

Angeblich besteht Bedarf an Kapazitäten für 54 % mehr Straßengüterverkehr in 30 Jahren. Wir alle wissen, dass das im heutigen Straßennetz nicht möglich ist. Nur wenn man es ausbaut, kann es 54 % mehr Verkehr geben. Der „Bedarf“ entspricht dem durch Straßenbau induzierte Neuverkehr. Ganz anders wird zum Beispiel Infrastruktur für den Fußverkehr behandelt, etwa im § 45 StVO: Nach ihm leitet man den Bedarf für sichere Übergänge über Fahrbahnen nicht aus Prognosen ab, sondern aus der Zahl der Menschen, die dort heute unter unsicheren Verhältnissen unterwegs sind. Hier ist der „Bedarf“ nur der gegenwärtige Verkehr; ein Zuwachs durch bessere Infrastruktur wird nicht berücksichtigt.

Die Schlussfolgerung aus beidem: Bedarf ist keine objektive Größe, sondern wird rein politisch definiert. Politisch kann man statt maximalem Straßengüterverkehr auch kostengünstige, zeitsparende und klimaschonende Mobilität mit möglichst kurzen Wegen fördern. Hieran besteht bekanntlich sehr großer Bedarf.

„ **Jugend im Bund für Umwelt Naturschutz Deutschland (BUND Jugend), Moritz Tapp**

Wir sprechen von einem Planungshorizont bis 2040. Ein Dialog darüber lebt von der Vielfalt der Perspektiven, sonst wird die Zukunft der Jugend ohne die Jugend verhandelt. Auch von Armut betroffene Menschen oder Vertretungen marginalisierter Gruppen fehlen derzeit im Infrastrukturdialog.

Eine Verkehrswende muss sozial, ökologisch und ökonomisch sein. In einem breiten Jugendbündnis fordern wir für einen guten ÖPNV eine Ausbildungsoffensive von 100.000 grünen Jobs in den Bereichen Fahrzeugproduktion und -instandhaltung, Service und Fahrbetrieb, um den zukünftigen Fachkräftebedarf zu decken.

Die Freiheit junger Menschen ist in Zukunft bedroht, weil heute Entscheidungen gegen eine intakte Umwelt getroffen werden. Wir müssen Prognosen anpassen und dürfen nicht länger rückwärtsgewandte Prognosen linear in die Zukunft fortschreiben. Wir sollten ein Moratorium nutzen, um einen Dialog zu führen, ohne bereits Fakten zu schaffen.

„ **Mobil in Deutschland, Dr. Michael Haberland**

Grundlage verkehrspolitischer Entscheidungen müssen Daten sein, damit Abwägungen auf Fakten und nicht auf Empfindungen oder Erwünschtem beruhen. Unbestritten ist, dass die Verkehrsmengen zunehmen werden. Vor allem im Güterverkehr. Deshalb benötigen wir den Ausbau der Netze. Die Straße nimmt dabei eine Sonderstellung ein: Trotz enormem finanziellem Mitteleinsatz für Schiene und Wasserstraße wächst der Verkehrsträger Straße und erbringt ein Vielfaches der Verkehrsleistung. Der Verkehrssektor muss einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Vieles passiert bereits: Saubere Autos werden gebaut, die Elektromobilität kommt voran, Ladestationen werden ausgebaut. Die Zulassung von E-Fuels eröffnet 48 Millionen Verbrennern, Millionen Lkw, Flug-

zeugen und Schiffen die Chance auf eine CO₂-neutrale Zukunft – ohne Anpassung der Infrastruktur. Klimaschutz und Mobilität sind keine Gegensätze. Deshalb ist es nicht sinnvoll, den aktuellen Bundesverkehrswegeplan allein an Klimaschutzziele auszurichten. Anreize und Innovationen statt Verbote müssen die treibende Kraft sein.

„ **Germanwatch, Jacob Rohm**

Die heutige Verkehrsplanung ist planlos: Sie schreibt einen bestehenden Trend fort und kennt keine andere Richtung. Dabei hat die Politik einen Gestaltungsauftrag. Dem sollte sie nachkommen. Die scheinbare Zwangsläufigkeit der Verkehrsplanung hat zudem schwerwiegende handwerkliche Fehler, wie die dominanten, aber wenig validen Reisezeitgewinne in der Nutzen-Kosten-Analyse. Wir benötigen also eine grundlegende und partizipative Überarbeitung der Planungsmethodik inklusive eines Klimachecks.

Die Verkehrsplanung findet heute in Silos statt und nicht vernetzt: Wir brauchen eine verkehrsträgerübergreifende intermodale Planung, die Alternativen prüft, damit auch andere Verkehrsträger die Bedarfe besser berücksichtigen können. Dazu müssen die Fernstraßenneu- und -ausbauprojekte während eines Moratoriums neu bewertet werden. Wir brauchen ein gemeinsames Vorgehen nach Prioritäten.

” **VCD Verkehrsclub Deutschland,
Kerstin Haarmann**

Allein mit der Elektrifizierung des Verkehrs werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Wir benötigen Verkehrsverlagerung und Verkehrsverringern. Flächeneffizienz, Sicherheit, Gesundheit und Effizienz des Verkehrs müssen weitere Ziele des Verkehrs werden.

Auf diese Ziele muss sich die Verkehrsplanung fokussieren. Deshalb wollen wir eine Priorisierung für die Schiene und den Erhalt der Infrastruktur. Der VCD hat einen konkreten Regelungsvorschlag für eine integrierte Planung und Finanzierung der Bundesverkehrswege vorgestellt. Wir nennen es „Bundesmobilitätsgesetz“. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Festlegung von Leitzielen als Grundlage der Überlegungen.

” **Hauptverband der Deutschen
Bauindustrie, René Hagemann**

Es scheint Konsens zu sein, dass wir Klimaschutz und leistungsfähige Infrastruktur zusammenbringen müssen. Die Frage ist: Was ist eine leistungsfähige Infrastruktur? Wir als Bauindustrie benötigen alle Verkehrswege – auch die Straße. Die Zukunft der Dekarbonisierung des Verkehrs liegt nicht im Baustopp, sondern in der Dekarbonisierung des Bauens.

Auch die Energiewende braucht die Straße. Ohne Straßen und Brücken für den Transport werden wir die Windräder nicht dorthin bekommen, wo wir sie benötigen. Wir unterstützen das Ziel der Verlagerung auf die Schiene. Als diejenigen, die auch die Schienen bauen, weisen wir realistisch darauf hin, dass eine bloße Verlagerung der Mittel nicht ausreichen wird, um die Schiene so leistungsfähig zu machen, dass wir die Straße nicht mehr brauchen.

Auch beim Bauen müssen wir auf Dekarbonisierung achten. Für ressourcenschonende Planungs- und Ausführungskonzepte benötigen wir Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe, die dazu beitragen, dass wir hier besser werden.

” **Verband Beratender Ingenieure (VBI),
Jochen Ludewig**

Die grundlegende Modernisierung und der schnelle Ausbau des Schienennetzes sind unerlässlich, um ein weiteres unkontrolliertes Wachstum des Straßenverkehrs zu verhindern. Aber auch bei einer Leistungssteigerung des Systems Schiene um 50 % muss die Straße als Rückgrat der flächenhaften Infrastruktur und der volkswirtschaftlichen Anforderungen leistungsfähig bleiben.

Die Anforderungen an die Verkehrsträger können nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam erfüllt werden. Das Zusammenspiel aller Verkehrsträger kann nur über attraktive und leistungsfähige Knoten- und Verknüpfungspunkte erreicht werden. Ein zukünftiger Mobilitätsplan muss die Anforderungen an ein vernetztes System berücksichtigen. Ein Umstieg ist nur möglich, wenn man umsteigen kann und die Verlässlichkeit der Systeme gegeben ist.

” **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
(VDV), Norbert Mauren**

Wir benötigen in der Bundesverkehrswegeplanung Schiene und Straße – auch für den kombinierten Verkehr. Wir haben gerne im Koalitionsvertrag gelesen, dass wir mehr Geld für die Schiene brauchen. Auch mehr Schienengüterverkehr begrüßen wir. Während im Koalitionsvertrag noch ein Anteil von 25 % als Ziel genannt ist, soll der Anteil laut der Verkehrsprognose des BMDV zukünftig aber nur bei 17 % liegen. Das ist für den VDV aus fachlicher und politischer Sicht nicht nachvollziehbar. Daher würden wir uns wünschen, dass die Ziele des Koalitionsvertrags mit Nachdruck verfolgt werden. Um die Schiene weiter zu stärken, schlagen wir die Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen wie Überholgleise oder einfachere Regelungen zum Versetzen von Signalanlagen vor. Bei der Elektrifizierung wünschen wir uns mehr als die derzeitigen 60 % des Netzes. Dazu müsste die Elektrifizierung von der Nutzen-Kosten-Untersuchung ausgenommen werden.

**„ Zukunft Fahrrad e. V., Zweirad-Industrie-
Verband (ZVI) und Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club (ADFC), gemeinsam vertreten durch
Ann-Katrin Schneider (ADFC)**

Es ist bezeichnend, dass in keinem der vorherigen Redebeiträge das Fahrrad erwähnt wurde. Eine veränderte Prioritätensetzung oder Weiterentwicklung der Verkehrsplanung zu einer integrierten Bundesmobilitätsplanung ist bisher nicht erkennbar. Die Potenziale des Radverkehrs werden in dieser Systematik nicht adäquat berücksichtigt und massiv unterschätzt. Die Prognosen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr gehen lediglich von einem minimalen Wachstum des Radverkehrs von 36 % in 30 Jahren aus. Das wäre eine Steigerung des Radverkehrsanteils an den Wegen von heute 10% auf nur 12 %.

Auf der Straße erleben wir das Gegenteil: Der Radverkehr boomt. E-Bikes und Cargobikes erhöhen die Reichweite des Fahrrads und damit das Potenzial dieses Verkehrsmittels. Der Nationale Radverkehrsplan geht deshalb bereits bis 2030 von einer Verdoppelung der Verkehrsleistung des Radverkehrs aus.

Wir fordern Sie als Ministerium auf, das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst zu nehmen. Das Fahrrad und die Radverkehrsinfrastruktur müssen in der übergeordneten Verkehrs- und Raumplanung berücksichtigt werden. Dies setzt eine übergeordnete Bedarfs- und Netzplanung für den Radverkehr auf Bundesebene voraus sowie die Koordinierung des Erhalts und des Ausbaus der nationalen, regionalen und lokalen Radverkehrsnetze in Zusammenarbeit mit den Ländern. Ferner wird ein spezifisches Planungsbeschleunigungskonzept für den Bau von Radverkehrsanlagen, insbesondere von Radschnellwegen benötigt.

Ziel ist ein starker Ausbau des Radverkehrs, nicht zuletzt als Zubringer auf der letzten Meile. Wir müssen und können kurze und mittlere Wege auf das Fahrrad verlagern. Die meisten Wege im Alltag sind, was sowohl die Streckenlänge als auch den Transportbedarf angeht, mit dem Fahrrad bzw. Pedelec zu bewältigen. Das Fahrrad ist eine wichtige Lösung, um die Klimaziele zu erreichen.

7.2. Diskussionen an Thementischen

Die teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertreter diskutierten an insgesamt zweimal vier Thementischen zu zwei Fragestellungen.

1. Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung: Welche Prioritäten braucht es kurzfristig in den aktuellen Prozessen der Bundesverkehrswegeplanung?
2. Neuer BVMP 2040: Worauf kommt es bei der erstmaligen Aufstellung eines neuen BVMP 2040 besonders an?

Die Zuordnung zu den Thementischen erfolgte durch die Organisationsagentur und sorgte für eine heterogene Zusammensetzung der Verbände. Nach dem ersten Durchlauf zu einer der beiden Fragestellungen wechselte die gesamte Tischrunde zur zweiten Fragestellung. Die eine Hälfte begann also mit der Fragestellung zum BVWP 2030, die andere Hälfte begann mit der Fragestellung zum BVMP 2040. Die wesentliche Funktion der Thementische bestand in einer intensiven Konsultation, um die Positionen zu sammeln und zu sortieren. Dabei stand die fachliche Argumentation im Vordergrund. Detaillierte Forderungen zu einzelnen Bauprojekten waren nicht Inhalt der Debatten an den Thementischen. Die Dokumentation erfolgte auf Grundlage der Notizen der Teilnehmenden auf Moderations-

karten und beschreibbaren Tischdecken, sowie basierend auf den Mitschriften der Tischmoderatorinnen und -moderatoren. In der zweiten Runde wurde auf den Tischnotizen der ersten Runde aufgebaut, sie wurden vertieft diskutiert, ergänzt und vorgeclustert.

Das vorliegende Kapitel fasst die Diskussionen an den Thementischen zusammen. Ab S. 43 werden die Ergebnisse zum Thema Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung dargestellt, ab S. 46 zum BVMP 2040. Die im Abschnitt zum BVMP 2040 ausgeführten Diskussionen beinhalten häufig sowohl die kurzfristige Perspektive auf die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung als auch eine langfristige Perspektive, die für den BVMP 2040 relevant werden kann. Um Dopplungen zu vermeiden und die betreffenden Themenkomplexe vertieft darzustellen und ihre Relevanz im weiteren Dialogprozess sicherzustellen, werden diese gesammelt im Unterkapitel zum BVMP 2040 (S. 46) dargestellt.

Hinweis: Die im Folgenden wiedergegebenen Verbändepositionen entsprechen nicht notwendigerweise der Position des BMDV. Einzelmeinungen können unter Umständen von der fachlichen Einschätzung durch das BMDV abweichen oder sachlich nicht zutreffend sein.

Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung

An den Thementischen zum Thema Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung wurden vor allem Prozess- und Verfahrensfragen zur aktuellen Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes sowie kurzfristige Prioritäten bei deren Realisierung diskutiert.

Prozess- und Verfahrensfragen zur aktuellen Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes

Beschleunigungsmöglichkeiten

Den grundsätzlichen Wunsch nach einer Beschleunigung von Genehmigungsprozessen und Verkürzung von Projektlaufzeiten teilten zahlreiche Verbände. In diesem Zusammenhang sei die Priorisierung und Reduktion von Zielkonflikten in Planungs- und Genehmigungsverfahren wünschenswert.

Aus Sicht einiger Verbände sind die Empfehlungen der Reformkommission Bau von Großprojekten sowie die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene von hoher Relevanz und sollten umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die Realisierung kleiner und mittlerer Maßnahmen bzw. eine Fokussierung auf kleinstmögliche Maßnahmen befürwortet. Aus Sicht einiger Verbände sollen insbesondere Schieneninfrastrukturvorhaben beschleunigt werden (siehe Priorisierung zugunsten der Schiene, S. 45).

Einzelne Verbände merkten an, dass ein immer komplizierter werdendes Planungsrecht die rasche Realisierung von Vorhaben behindere. Aus ihrer Sicht blockiere auch das EU-Recht mitunter ein schnelles Bauen und Planen. Eine wesentliche Herausforderung bestehe zudem in der Verhinderung von Projekten durch Bürgerinitiativen. Umweltverbände würden dagegen nur gegen wenige Großprojekte klagen.



Kurzfristige Prioritäten bei der Realisierung der aktuell in den Bedarfsplänen enthaltenen Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes

Neupriorisierung aus Klimaschutzgründen

Eine zentrale Kontroverse bestand in der Frage, ob und inwiefern die auf Grundlage des BVWP 2030 in die Bedarfspläne aufgenommenen Projekte neu priorisiert werden sollen. Während einige Verbände eine umfassende Neupriorisierung unter Gesichtspunkten des Klima- und Umweltschutzes forderten, plädierten andere für die zügige Realisierung der vorgesehenen Projekte.

Befürworter einer umfassenden Neupriorisierung der auf Grundlage des BVWP 2030 in die Bedarfspläne aufgenommenen Projekte

Die Befürworter einer Neupriorisierung des BVWP 2030 erachten eine vollständige Überprüfung und Neubewertung der vorgesehenen Projekte anhand ihrer Auswirkungen auf den Klima-, Natur- und Umweltschutz als jetzt notwendig. Aus Sicht einiger Verbände müsse der im Jahr 2016 aufgestellte BVWP 2030 mit dem 2019 in Kraft getretenen Bundes-Klimaschutzgesetz in Einklang gebracht und dementsprechend angepasst werden. Auch für die BPÜ schlugen einige Teilnehmende kurzfristige Anpassungen vor, um den Klimaschutzzielen der Bundesregierung Rechnung zu tragen.

Als geeignetes Instrument für die Priorisierung bestimmter Vorhaben schlugen einige Verbände einen zu etablierenden Klima- bzw. Umweltcheck vor. Auch der Flächenverbrauch von Infrastrukturvorhaben und entsprechende Aspekte des Biodiversitätsschutzes seien als Bewertungskriterien miteinzubeziehen. Der Schutz von Mooren und die Ausweisung von Natura 2000-Gebieten wurde in diesem Kontext beispielhaft hervorgehoben. Einige Verbände sprachen sich zudem für

die Verknüpfung der Bundesverkehrswegeplanung mit den Nachhaltigkeitszielen der Bundesregierung gemäß der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie aus.

Darüber hinaus bestand Konsens über die Notwendigkeit einer zügigen Antriebswende. Aus Sicht einiger Verbände stelle die Unterstützung der Antriebswende jedoch kein ausreichendes Instrument dar, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrssektor in einem angemessenen Zeitraum zu erreichen. Eine Reihe von Verbänden forderte deshalb von der Bundesregierung, zusätzlich zur angestrebten Dekarbonisierung der Antriebstechnologien auch die im Koalitionsvertrag vereinbarten Verlagerungsziele zu realisieren. Einzelne Verbände formulieren daraus ein aus ihrer Sicht einzig wirksames Mittel der akuten Schadensbegrenzung: ein sofortiges Moratorium für den Aus- und Neubau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen.

Angesichts der aus ihrer Sicht klimaschädlichen Bundesverkehrswegeplanung sahen einige Verbände einen akuten Handlungsbedarf der Bundesregierung. Vor diesem Hintergrund plädierten einzelne Verbände für die sofortige Beendigung des geltenden BVWP 2030, um eine klimafreundlichere Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu ermöglichen. Die Mehrheit der teilnehmenden Verbände äußerte in diesem Zusammenhang den Wunsch nach einer möglichst schnellen Aufstellung eines neuen BVMP 2040.

Befürworter einer zügigen Realisierung der Vorhaben bei allen Verkehrsträgern

Einige andere Verbände betonten die verlässliche Einhaltung der im BVWP 2030 festgelegten Infrastrukturvorhaben bei gleichrangiger Betrachtung aller Verkehrsträger. Diese Verbände hielten den Ausbau aller Verkehrswege für erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu gewähr-

leisten. Angesichts der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sei auch zukünftig der Ausbau der Straße erforderlich. Denn die Schiene könne insbesondere das Wachstum des Güterverkehrs nicht allein stemmen. Vor diesem Hintergrund befürworteten einige Verbände Kapazitätserweiterungen bei allen Verkehrsträgern und lehnten eine zu starke Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger ab.

Aus Sicht zahlreicher Verbände ist es wünschenswert und möglich, mit der Bundesverkehrswegeplanung zugleich die Klimaschutzziele einzuhalten und die Mobilität im Personen- und Güterverkehr zu sichern. Die Infrastrukturplanung des Bundes müsse stets beides berücksichtigen. Einige Verbände sahen im gleichrangigen Ausbau aller Verkehrsträger nicht notwendigerweise einen Widerspruch zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau

Alle teilnehmenden Verbände unterstützten das im BVWP 2030 verankerte Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“. Maßnahmen des Bestandserhalts, der Instandsetzung und der Modernisierung aller Verkehrsträger wurden demnach von den Teilnehmenden konsensuell als prioritär angesehen, um die Funktionalität der Verkehrswege bei den drei Verkehrsträgern insgesamt sicherzustellen. Insbesondere die Priorisierung von Sanierungen maroder Brücken war Konsens unter den Teilnehmenden.

Aus Sicht einzelner Verbände sind die Bestandserhaltungsbedarfe aktuell so groß, dass kein Potenzial für Neu- und Ausbauprojekte von Straßen bestehe. Die betreffenden Verbände lehnten den Neubau von Straßen dementsprechend grundsätzlich ab.

Engpassbeseitigung

Den im BVWP 2030 festgehaltenen Anspruch, Engpässe zu beseitigen, bekräftigten die Teilnehmenden weitgehend konsensuell. Zahlreiche Verbände sprachen in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit aus, die Funktionalität der Schiene sicherzustellen. Mit Blick auf die Straße diskutierten die Teilnehmenden die Engpassbeseitigung teilweise kontrovers.

Priorisierung zugunsten der Schiene

Hinweis: Dieser Abschnitt stellt die Verbändepositionen zum Themenkomplex Schiene dar, die für die kurzfristige Priorisierung im Rahmen des BVWP 2030 relevant sind. Für weitere Aspekte siehe Kapitel BVMP 2040, siehe Verkehrsverlagerung auf die Schiene (S. 53).

Viele Verbände unterstrichen die Notwendigkeit der im Koalitionsvertrag vereinbarten Verlagerungsziele auf die Schiene. Aus Sicht vieler Verbände ist die kurzfristige Priorisierung von Schienenprojekten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erforderlich, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Andere Verbände sahen dagegen angesichts der Erfordernisse beim Schwerlastverkehr und maroder Brücken keine Kapazitäten für eine kurzfristige Priorisierung von Schienenprojekten.

Alle Verbände befürworteten einen engpassorientierten Aus- und Neubau bei der Schiene, der auch eine nachhaltige Bestandserneuerung berücksichtigt. Engpässe auf der Schiene sollten demnach beseitigt und „Kollapse“ vermieden werden. Aus Sicht einiger Verbände müssen insbesondere Schieneninfrastrukturvorhaben beschleunigt werden (*siehe Beschleunigungsmöglichkeiten, S. 43*).



Insbesondere der Schienengüterverkehr wurde intensiv diskutiert. Einzelne Verbände betonten, dass der Schienengüterverkehr mehr eigene Trassen, parallel zu vorhandenen Schienenwegen des Personenverkehrs, benötige, darunter auch grenzüberschreitende. Einzelne Verbände sahen in der Digitalisierung ein großes Potenzial für Effizienzsteigerungen und kurzfristige Erhöhungen von Schienenkapazität (*siehe Digitalisierung, S. 52*).

Priorisierung zugunsten der Wasserstraßen

Einzelne Verbände befürworteten eine Priorisierung von Projekten zugunsten der Wasserstraßen. Als CO₂-arme Beförderungsmöglichkeit seien sowohl die Binnenschifffahrt als auch die Seewasserstraßen stärker zu fördern. Insbesondere der Nord-Ostsee-Kanal müsse dringend instandgesetzt werden.

Aus Sicht einzelner Verbände soll die Politik die Binnenschifffahrt strategisch bewerten und ihre Rolle dementsprechend definieren. Vor diesem Hintergrund müsse die Binnenschifffahrt qualitativ ausgebaut werden.

Baustellenmanagement

Einzelne Verbände sprachen die hohe Notwendigkeit eines besseren Baustellenmanagements an. Mit ihrer Forderung nach einer Optimierung und stärkeren Synchronisierung von Baustellen unterstützten die Verbände das im BVWP 2030 verankerte Vorhaben, der Optimierung der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz zukünftig im Erhaltungsmanagement eine hohe Priorität und Aufmerksamkeit zuzumessen.

Darüber hinaus sprachen sich die teilnehmenden Verbände konsensuell dafür aus, Baustellen mit Blick auf vorhandene Planungsressourcen integriert und ganzheitlich zu planen. Zudem erkannten einzelne Verbände gute Potenziale darin, Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Baustellen voranzutreiben, indem beispielsweise Elektrofahrzeuge für den Bausektor verstärkt eingesetzt werden.

BVMP 2040

An den Thementischen zum Thema Prioritäten bei der Aufstellung eines neuen BVMP 2040 wurden vielfältige Aspekte der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung thematisiert. Die teilnehmenden Verbandsvertreter diskutierten neben der grundsätzlichen Zielstellung des BVMP 2040 insbesondere methodische Fragen sowie konkrete inhaltliche Vorschläge.

Grundsätzliche Zielstellung des BVMP 2040

An allen Thementischen diskutierten die Teilnehmenden die grundsätzliche Zielstellung des BVMP 2040. Im Kern ging es dabei um die Frage, inwiefern der BVMP 2040 eine Lenkungswirkung auf den Verkehr und die Mobilitätsbedürfnisse in Deutschland entfalten solle. Die entsprechenden Verbändepositionen bewegten sich dementsprechend in einem zentralen Spannungsfeld der Verkehrspolitik: Auf der einen Seite stehen die Befürworter einer „dienenden“ Nachfrageperspektive auf Verkehr und Infrastruktur – auf der anderen Seite die Befürworter einer „steuernden“ Politik von Verkehren und Mobilitätsbedürfnissen anhand vorab definierter Ziele wie dem Klimaschutz.

Lenkungswirkung und Leitbild

Vor diesem Hintergrund plädierten zahlreiche Verbände dafür, bei der Erarbeitung des BVMP 2040 einen fundierten Paradigmenwechsel zu vollziehen: Die zukünftige Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung solle stärker als bisher eine Lenkungswirkung entfalten. Aus Sicht zahlreicher Verbände soll sich der BVMP 2040 an vorab definierten Zielen orientieren und auf dieser Grundlage bestimmte Angebote gestalten. Angesichts der aus ihrer Sicht bislang übermäßigen Fokussierung auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung sahen zahlreiche Teilnehmer*innen einen grundlegenden Reformbedarf bei der Bundesverkehrswegeplanung.

Ein Vorschlag bestand darin, dem BVMP 2040 ein langfristiges Leitbild voranzustellen, das ein klares Verständnis von Mobilität und ihrer zukünftigen Ausgestaltung in Deutschland benennt. Ein solches Leitbild müsse unter anderem die Frage beantworten, welche Mobilitätsbedürfnisse wir zukünftig als Gesellschaft zulassen wollen. Zahlreiche Verbände betonten, dass der BVMP 2040 die begriffliche Erweiterung von „Verkehr“ hin zu „Mobilität“ auch tatsächlich abbilden müsse. Dies erfordere die Berücksichtigung und Verschränkung weiterer relevanter Themenkomplexe (wie im Abschnitt Prioritäten bei der erstmaligen Aufstellung eines BVMP 2040 dargestellt).

Mit Blick auf die Zielstellung des BVMP 2040 betonten die Verbände konsensuell, dass wir beides brauchen: Klimaschutz und leistungsfähige Infrastrukturen. Der Zielkonflikt zwischen der Priorisierung von Klima- und Umweltschutz und der Priorisierung von Leistungsfähigkeit wurde dagegen kontrovers diskutiert.

Zielorientierung: Klima- und Umweltschutz

Aus Sicht zahlreicher Verbände soll der BVMP 2040 die Verkehrsmengen und deren Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger steuern, um die Klima- und Biodiversitätsziele des Bundes einzuhalten.

Einige Verbände verlangten, den BVMP 2040 strikt an den Klimaschutzziele des Bundes auszurichten. Aus ihrer Sicht sollen die Auswirkungen von Infrastrukturvorhaben auf das Klima zukünftig in allen Planungsprozessen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen die Prämissen und Zielsetzungen des BVMP 2040 mit den nationalen und europäischen gesetzlichen Vorgaben zum Klimaschutz in Einklang gebracht werden.

Dass der Klimaschutz eines der wichtigsten Ziele der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung darstellt, war Konsens. Für einzelne Verbände hat die Verhinderung der Klimakatastrophe auch auf dem Gebiet der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung oberste Priorität.

Zudem stellten einige Verbände die hohe Bedeutung des BVMP 2040 für den Umwelt- und Biodiversitätsschutz heraus. Einige Verbände wiesen darauf hin, dass der BVMP 2040 den Biodiversitätszielen der Bundesregierung Rechnung tragen müsse. In diesem Zusammenhang wurden vor allem Aspekte des Flächenverbrauchs (*siehe Flächenverbrauch und Biodiversität, S. 52*) sowie Aspekte des Ressourcenverbrauchs (*siehe Nachhaltigkeit und Lebenszyklusbetrachtung in der Strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung, S. 55, sowie Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergabe, S. 56*) diskutiert. Einzelne Verbände sprachen sich außerdem dafür aus, den Ressourcenverbrauch und die Umweltauswirkungen von Pkw (beispielsweise durch Reifenabrieb) in die Planung miteinzubeziehen.

Zielorientierung: Leistungsfähigkeit der Infrastruktur

Während einige Verbände, wie dargestellt, den Klima- und Umweltschutz priorisieren, betonen andere die herausragende Bedeutung der Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Dafür sei der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern erforderlich. Aus Sicht vieler Verbände ist die insgesamt gute Infrastruktur in Deutschland ein bedeutender Standortfaktor. Um Unternehmen in Deutschland zu halten, müsse dieser Standortfaktor besonders geschützt werden.

Methodik des BVMP 2040

Die oben dargestellte Forderung nach einem Paradigmenwechsel bei der Bundesverkehrswegeplanung impliziert aus Sicht einiger Verbände grundlegende methodische Anpassungen. Ein zentraler Konsenspunkt bestand in der Forderung nach einer integrierten Planung, die verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet ist und auf die Schaffung flächendeckender Infrastrukturen abzielt – darunter auch Lade-, Energie- und digitale Infrastrukturen.

Grundsätzlich sprachen sich die Verbände konsensuell dafür aus, dass der BVMP 2040 – angesichts der Zunahme von Unsicherheiten in der Verkehrsentwicklung – sowohl eine langfristige Perspektive bieten als auch kurzfristig anpassbar sein sollte.

Die Verbände äußerten konsensuell den Wunsch nach einer zügigen Erarbeitung des BVMP 2040. Einige Verbände wünschten sich, dass dieser noch in der aktuellen Legislaturperiode fertiggestellt werde. Aus ihrer Sicht erfordert der Zeitdruck für notwendige Veränderungen ein schnelles Vorschreiten bei der zukünftigen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung. Aus Sicht einzelner Verbände werden Ressourcen auf Grundlage des geltenden BVWP verbraucht, die beispielsweise für den Ausbau der Schiene benötigt würden.

Verkehrsprognosen und Prämissen

Die Erreichung einer stärkeren Lenkungswirkung durch den BVMP 2040 erfordert aus Sicht einiger Verbände eine methodische Weiterentwicklung der Verkehrsprognosen. Einige Verbände merkten an, dass die Prämissen der Verkehrsprognosen nicht neutral, sondern politisch sind und insofern nicht die Wirklichkeit abbilden. Vielmehr seien die Methodik des BMDV und damit auch die Prognosen wertegerichtet. Einzelne Verbände betonten, dass sie die Prämissen in vielen Punkten nicht teilen. Vor diesem Hintergrund betonten einige Verbände die Forderung nach einem Paradigmenwechsel: das Thema Zielorientierung in der Planung anzuerkennen und deren Lenkungswirkung zukünftig stärker zu nutzen. Die Verkehrsprognosen sollen aus ihrer Sicht Gestaltungsoptionen aufzeigen.

Aus Sicht einiger Verbände muss den Prognosekriterien ein Zielbild vorausgehen, das nicht nur den Verkehr, sondern auch Klima- und Umweltaspekte, wie Versiegelung und Treibhausgasemissionen, Ressourcenverbrauch und Verletzung von Biodiversität, miteinbezieht. Leitend müsse dabei die Frage sein: Wie viel Verkehr wollen wir auf welchen Verkehrsträgern zulassen? Oder anders formuliert: Welchen Verkehr können wir uns zukünftig leisten, um die Klimakatastrophe zu verhindern?

Einige Verbände betonten, dass die Prämissen mit nationalen und europäischen Klimaschutzvorgaben konsistent sein sollten. Ferner sprachen sich einige Verbände speziell dafür aus, die Einhaltung der Klimaneutralität bis 2045 als Prämisse in die Prognosen aufzunehmen. Zudem plädierten einige Verbände dafür, die Prämissen anhand vorab definierter Mobilitätsziele aufzustellen (siehe Lenkungswirkung und Leitbild, S. 47).

Dabei dürfe auch das Phänomen des induzierten Verkehrs nicht unberücksichtigt bleiben: Dass Angebote Nachfrage erzeugen, gelte nicht nur für den Straßenverkehr, sondern auch für den ÖPNV und andere nachhaltige Angebote. Entsprechende Förderprogramme müssten diskutiert werden. Als Beispiel zogen einzelne Teilnehmende die Niederlande heran. Auch Maßnahmen wie Tempo 30 in Städten bzw. Tempo 130 auf Autobahnen, eine Straßenmaut in Innenstädten, ein stärkerer Radwege- und ÖPNV-Ausbau könnten Prämissen für den BVMP 2040 sein. Eine andere Position bestand in der Forderung, im Rahmen der Prämissen die „strategische Infrastruktur im Bundesinteresse“ zu definieren.

Nutzen-Kosten-Analyse

Einige Teilnehmende übten Kritik an der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA). Sie ist das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 und stellt den Investitionskosten eines erwogenen Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüber.

Die aus Sicht einiger Verbände vor allem betriebswirtschaftlich ausgerichteten Bewertungskriterien der NKA seien jedoch zu eng gefasst, um eine umfassende volkswirtschaftliche Perspektive auf den gesellschaftlichen Nutzen und die gesellschaftlichen (Folge-)Kosten von Infrastrukturprojekten abzubilden. Die betreffenden Verbände kritisierten ein „Silodenken“ bei der NKA.

Die bestehenden Parameter der NKA sollten deshalb aus Sicht einiger Verbände überarbeitet werden, und zwar mit Blick auf den Nutzen bzw. die Kosten von Bauvorhaben unter Gesichtspunkten von Klima- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz.

Konkret plädierten einige Verbände für eine methodische Anpassung bei der Bewertung von Zeitgewinnen. Aus Sicht einiger Verbände werde der volkswirtschaftliche Nutzen von Reisezeitgewinnen bei der Projektbewertung überschätzt. Für eine angemessene Projektbewertung müsse die NKA stattdessen zusätzlich relevante volkswirtschaftliche Kosten miteinbeziehen.

Neben den Folgekosten aufgrund des Klimawandels fallen darunter beispielsweise auch Kosten für das Gesundheitssystem, die aus unzureichender körperlicher Bewegung aufgrund fehlender Alternativen zum Pkw (z. B. aufgrund fehlender Radwege) resultieren. Auch Kosten aufgrund von Unfällen im Straßenverkehr sollen in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. Ein anderes Beispiel stellen Folgekosten von Infrastrukturvorhaben für die Landwirtschaft und Ernährungssicherheit dar, die aus Flächen- und Biodiversitätsverlusten resultieren.

Finanzierungsperspektive

Der Wunsch nach einer langfristigen Finanzierungsperspektive für Bauvorhaben war Konsens. Aus Sicht der Teilnehmenden müsse die Finanzierung Sicherheit geben. Die Teilnehmenden bekräftigten damit die Relevanz des im BVWP 2030 formulierten Anspruchs der Bundesregierung, eine klare Finanzierungsperspektive zu geben. Als sinnvoller Planungshorizont für Investitionen wurde ein Zeitraum von 20 Jahren vorgeschlagen.

Zur langfristigen Sicherung der Finanzierung schlugen die Teilnehmenden unterschiedliche Instrumente vor. Einige Verbände plädierten für eine Änderung der Haushaltsgesetze und für die Einrichtung eines Fonds zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Bundes (Schieneninfrastrukturfonds). Andere warben für das Finanzierungskonzept, Finanzierungsflüsse von klimaschädlichen Verkehrsträgern in die klimafreundliche Schiene umzulenken.

Perspektivenvielfalt in den Beteiligungsprozessen

In Bezug auf die Beteiligungsverfahren – das heißt, sowohl hinsichtlich informeller Formate, wie beispielsweise der Veranstaltungen des Infrastrukturdialogs, als auch hinsichtlich der gesetzlich vorgeschriebenen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nach den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) – wurde gefordert, die gesellschaftliche Diversität der Verkehrsteilnehmenden besser abzubilden. Durch eine hohe Partizipationsqualität solle die gesellschaftliche Perspektivenvielfalt somit bereits im Entstehungsprozess der Bundesverkehrswegeplanung bzw. zukünftig der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung besser berücksichtigt werden. Einige Verbände forderten, dass insbesondere Jugendverbände, Fahrgastverbände und migrantische Organisationen stärker in die Beteiligungsprozesse einzubinden seien, da ihre Perspektive eine notwendige Bereicherung darstelle.

Im Zuge der Konsultationsphase wurde von einzelnen Verbänden mehrfach Kritik an der geringen Beteiligung von Jugendverbänden im Infrastrukturdialog geäußert. Es wurde gefordert, der Perspektive von jungen Menschen mehr Beteiligungsmöglichkeiten zu geben, denn sie seien es schließlich, die die Umsetzung und ihre Folgen erleben würden.

Impulse für eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bundesverkehrswegeplanung

Ein weiterer Themenkomplex umfasste Fragen nach den Partizipationsmöglichkeiten von Stakeholdern, Ländern und Kommunen, sowie Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. So sollten Länderinteressen im Rahmen eines kohärenten und konsistenten Vorgehens berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die Stakeholderbeteiligung wünschten sich viele Verbände mehr konkrete Einflussmöglichkeiten auf prozessualer und inhaltlicher Ebene.

Im Sinne der Transparenz und Bürgerbeteiligung betonten einige Verbände die Vorteile, die eine rechtzeitige Kommunikation von Bauvorhaben in den betroffenen Kommunen und Regionen habe. Bauvorhaben sollten inklusive aller Vor- und Nachteile vorgestellt werden, um die betroffene Bevölkerung durch ausgewogene Information und Partizipationsmöglichkeiten stärker in die Vorhaben einzubinden und deren Sinnhaftigkeit sachlich zu begründen bzw. offen zu diskutieren.

Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene

Einzelne Verbände wünschten sich eine stärkere Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene sowie zwischen Bund und Kommunen. In den Augen der Verbände sollten Vernetzungspunkte bzw. Clearingstellen geschaffen werden, um eventuelle kommunale Konflikte zu lösen. Dadurch könnten kommunenübergreifende Finanzierungen sichergestellt werden und Vorhaben im Ganzen geplant und umgesetzt werden. Dazu zählten in den Beispielen der Verbände Park-and-Ride-Optionen, Radwege oder Bahnhöfe.

Prioritäten bei der erstmaligen Aufstellung eines neuen BVMP 2040

Ein wesentlicher Konsenspunkt bestand in der Forderung, dass der BVMP 2040 – aus einer integrierten Perspektive – die Verschränkung von Verkehr und Mobilität mit bestimmten weiteren Themenkomplexen inhaltlich abbilde. Die Bundesregierung solle Mobilität und Infrastrukturen zukünftig stärker als gesamtgesellschaftliche Herausforderungen betrachten, die diverse Themenkomplexe berühren. Diese werden im Folgenden dargestellt.

Ladeinfrastrukturen und weitere Infrastrukturen

Aus Sicht zahlreicher Verbände braucht es für eine umfassende und vernetzte Planung von Infrastruktur, eine Infrastrukturoffensive für alle Verkehrswege, Energie- und Datennetze, Lade- und Tankinfrastrukturen inklusive Wasserstoffinfrastrukturen sowie Pipeline-Strukturen (Sektorkopplung).

Es war Konsens, dass angesichts der Anforderungen der Antriebswende klimaneutrale Angebote für die Straße bereitgestellt werden müssen, darunter insbesondere Ladeinfrastrukturen für CO₂-freie Antriebe. Einzelne Verbände schlugen in diesem Zusammenhang vor, induktives Laden stärker zu fördern. Der BVMP solle die Elektrifizierung bei den Antriebstechnologien ermöglichen und vorantreiben. Einige Verbände hoben besonders hervor, dass die Politik eine gestaltende Rolle übernehmen muss, um alternative Antriebstechnologien attraktiver zu machen.

Ergänzend schlugen einzelne Verbände vor, den Hochlauf von Lkw mit alternativen Antrieben zusätzlich mit speziellen Flächen, Genehmigungen und einem Austausch mit den beteiligten Branchen kurzfristig besonders zu unterstützen. Einzelne Verbände sprachen sich zudem dafür aus, die Rolle elektrischer Energie im BVMP 2040 stärker zu berücksichtigen. Dabei müsse insbesondere gewährleistet werden, dass sich die Menschen erneuerbare Energien in der Antriebstechnologie leisten können.

Auch die flächendeckende Bereitstellung digitaler Infrastrukturen ist aus Sicht einiger Verbände wesentlich für eine integrierte Verkehrsplanung (siehe Digitalisierung, S. 52).

Schließlich betonten einzelne Verbände die aus ihrer Sicht hohe Bedeutung von Pipeline-Infrastrukturen. Der BVMP 2040 müsse die Veränderungen der Industrie mitdenken, und zwar auch mit Blick auf Produkte, die per Gas-Pipeline geliefert werden. In diesem Kontext müssen vermehrt Wasserstoffinfrastrukturen bereitgestellt werden.

Flächenverbrauch und Biodiversität

Der Themenkomplex Flächenverbrauch wurde intensiv diskutiert. Dabei ging es im Kern um einen Zielkonflikt: Einerseits werden neue Nutz-, Verkehrs-, Lade- und Infrastrukturflächen gebraucht. Einzelne Verbände betonten, dass dies auch für klimafreundliche Angebote gelte. Beispielsweise brauche die Ladeinfrastruktur für elektrifizierte Lkw Platz, um die Antriebswende im Straßengüterverkehr umzusetzen. Auch der ÖPNV brauche mehr Flächen. Darüber hinaus trage die angestrebte Resilienz der Verkehrswege zum Flächenverbrauch bei und koste zusätzliche Mittel.

Andererseits müssen der Flächenverbrauch und die Bodenversiegelungen aus der Perspektive des Umwelt- und Biodiversitätsschutzes minimiert werden. Einzelne Verbände hoben hervor, dass Bodenversiegelungen nicht nur negative Folgen für die Biodiversität haben, sondern darüber hinaus ein gesamtwirtschaftliches Problem darstellen. Einige Verbände betonten, dass die angestrebte Antriebswende zwar zum Klimaschutz beiträgt, aber nicht vor dem Verlust von Biodiversität schützt. Die Infrastrukturplanung müsse deshalb neben dem Problem der Treibhausgasemissionen auch Effekte auf den Verlust von Biodiversität berücksichtigen.

Die teilnehmenden Verbände waren sich einig, dass Flächenkonflikte bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung frühzeitig erkannt und adressiert werden müssen. Zur Lösung von Flächenkonflikten sollten alle relevanten Stakeholder eingebunden werden – es gehe nur gemeinsam.

Digitalisierung

Die Teilnehmenden diskutierten unterschiedliche Aspekte des Themenkomplexes Digitalisierung. Es war Konsens, dass die Verkehrs- und Mobilitätsplanung die vielfältigen Potenziale von Digitalisierung und Automatisierung bei allen Verkehrsträgern zukünftig stärker nutzen sollte. Aus Sicht aller teilnehmenden Verbände ist es die Aufgabe des BMDV, die vielfältigen Dimensionen der Digitalisierung bei der Erstellung des BVMP 2040 miteinzubeziehen. Alle Teilnehmenden sahen die Digitalisierung als Chance für die Mobilität.

Aus einer Nutzerperspektive auf Mobilitätsangebote blickend skizzierten einige Verbände Lösungsansätze, wonach der ÖPNV insbesondere in ländlichen Regionen mithilfe digitaler Anwendungen zu optimieren sei. Ein Vorschlag bestand darin, bedarfsgerechte Fahrpläne umzusetzen. Bei diesem Konzept, das auch als „Bürger*innenbusse“ bezeichnet wurde, werden Mobilitätsbedarfe digital erfasst und die Route von Bussen dementsprechend in Echtzeit auf Nachfrage angepasst. Ein anderer Vorschlag war die Förderung von Fahrgemeinschaften durch digitale Anwendungen. Als Argument für die Stärkung von ÖPNV und weiteren Alternativen zum Pkw im ländlichen Raum führten einzelne Verbände an, dass auch auf dem Land Personen lebten, die aufgrund ihres Alters oder körperlicher Einschränkungen nicht Auto fahren können. Die Mobilitätsplanung müsse auch diesen Personenkreis miteinbeziehen.

Auch aus wirtschaftlicher Perspektive hielten es mehrere Verbände für erforderlich, die Möglichkeiten der Kapazitätssteigerung auf den Verkehrsträgern durch digitale Anwendungen zu nutzen und im BVMP 2040 zu berücksichtigen.

Konsens war, dass dafür eine flächendeckende Mobilfunkabdeckung für alle Verkehrsträger gefördert werden sollte. Einige Verbände plädierten dafür, das Straßennetz und den Logistik-Bestand zu digitalisieren, um die Kapazitäten für einen aufeinander abgestimmten Straßengüterverkehr erhöhen zu können bzw. um die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Als Anwendungsbeispiel wurden das autonome Fahren und innovative Konzepte wie das Platooning genannt. Bei der Schiene können digitale Anwendungen aus Sicht der Verbände ebenfalls zu Kapazitäts- und Effizienzsteigerungen führen. Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes könne damit erhöht werden. Einzelne Verbände merkten an, dass eine flächendeckende Mobilfunkabdeckung auch für die Wasserstraßen von hoher Bedeutung ist.

Einzelne Verbände sprachen sich zudem dafür aus, dass der BVMP 2040 Möglichkeiten der digitalen Messung und Steuerung von Auslastungen miteinbeziehe.

Mit Blick auf den Umgang mit Ressourcen betonten einige Verbände, dass eine bedarfsgerechte Planung mithilfe digitaler Anwendungen ressourcenschonend und damit nachhaltiger ist. Dieses Ressourcenargument untermauert die von zahlreichen Verbänden geäußerte Forderung nach einer zügigen Digitalisierung bei allen Verkehrsträgern sowie dem flächendeckenden Ausbau digitaler Infrastrukturen.

Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Hinweis: Dieser Abschnitt stellt die Verbändepositionen zum Themenkomplex Verkehrsverlagerung auf die Schiene dar, die für die Erstellung des BVMP 2040 relevant sind. Für Aspekte der kurzfristigen Priorisierung im BVWP 2030 siehe Kapitel BVMP 2030, Priorisierung zugunsten der Schiene, S. 45).

Die Teilnehmenden diskutierten auch mit Blick auf den BVMP 2040 verschiedene Aspekte des Themenkomplexes Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Im Kern ging es dabei um die Frage, inwiefern eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene zukünftig wünschenswert bzw. erforderlich ist und welche Instrumente es dafür braucht.

Wie oben dargestellt sprachen sich zahlreiche Verbände für die Umsetzung der Verlagerungsziele gemäß Koalitionsvertrag aus (siehe Priorisierung zugunsten der Schiene, S. 45). Einige Verbände merkten grundsätzlich an, dass die angestrebte Verkehrsverlagerung nur dann erreicht werden könne, wenn die Politik mit dem BVMP 2040 attraktive Alternativangebote zur Straße bereitstellt. Es war weitgehend Konsens, dass die Schiene weiter ausgebaut und zu einer attraktiven Alternative zur Straße werden soll.

Aus Sicht einzelner Verbände ist die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ein relevantes Vorhaben für die Erreichung der Verlagerungsziele und sollte im BVMP 2040 berücksichtigt werden. Es seien zwar nicht alle stillgelegten Bahnstrecken reaktivierbar, denn bei einigen Streckenabschnitten sei die Reaktivierung volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Die betreffenden Verbände erklärten jedoch auf Grundlage eigener Daten, dass bei 40.000 km stillgelegter Strecken ein volkswirtschaftlicher Nutzen für die Reaktivierung bestehe.

Ein anderer konkreter Vorschlag für die Erreichung der Verlagerungsziele bezog sich auf die Steuerung von Wettbewerbsbedingungen: Einzelne Verbände sprachen die Hoffnung aus, dass der BVMP 2040 zu einem fairen Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander beitrage, indem er die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße steuere. Ein konkreter Vorschlag für die Steuerung des Wettbewerbs unter den Verkehrsträgern war die Einführung einer Straßenumaut im Personenverkehr.

Einzelne Verbände betonten, dass der Güterverkehr qualitativ hochwertige Verkehrsstrecken brauche, um die Verlagerungsziele zu erreichen. Aus Sicht einzelner Verbände soll der BVMP 2040 dazu beitragen, die Qualität der Bahn für Konsumgüter zu ertüchtigen. Ein Vorschlag bestand in diesem Zusammenhang darin, Güterbahnhöfe zu Handelsplätzen zu machen. Einzelne Verbände merkten an, wie wichtig es sei, den Schienengüterverkehr auch beim Deutschlandtakt mitzudenken.

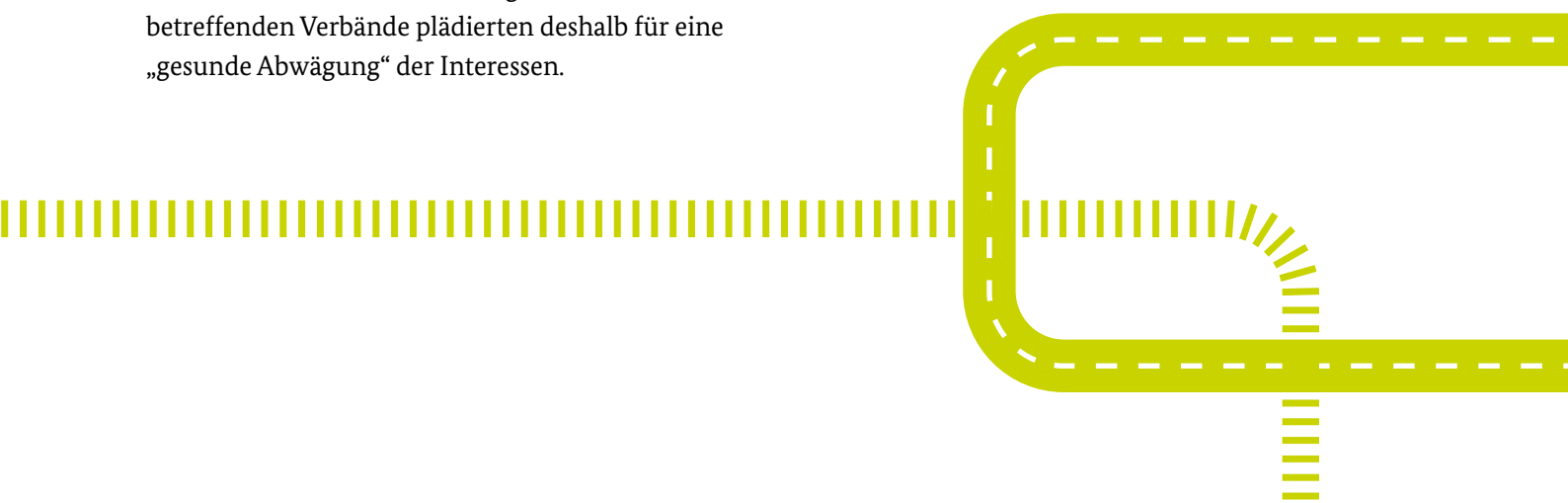
Im Gegensatz zu den zahlreichen Befürwortern der Verkehrsverlagerung aus Klimaschutzgründen sprachen sich einzelne Verbände dafür aus, die Verlagerungsdebatte von der Debatte um die Erreichung der Klimaziele zu trennen. Aus ihrer Sicht sei die Infrastruktur nicht der wesentliche Treiber von Treibhausgasemissionen. Die starke Fokussierung auf die Verlagerung auf die Schiene wurde vor allem aus Sicht der Industrie kritisiert. Da beispielsweise Erz auch zukünftig gefördert werde und über die Straße transportiert werden müsse, werde die Straße weiter gebraucht. Die betreffenden Verbände plädierten deshalb für eine „gesunde Abwägung“ der Interessen.

Verkehrsvernetzung im Güterverkehr

Der Vernetzungsbedarf im Güterverkehr wurde intensiv diskutiert. Die Intermodalität war an allen Thementischen ein Schlüsselbegriff. Die teilnehmenden Verbände unterstützten konsensuell das im BVWP 2030 festgehaltene Ziel, die intermodale Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr zu verbessern. Die Planung solle dabei auch Anreize für den trimodalen Verkehr schaffen.

Die Verbände bekräftigten die hohe Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die verstärkte Einbeziehung der Schiene und Wasserstraße in die Logistikketten. Einige Verbände sahen eine Lösung darin, den kombinierten Verkehr für teilbare Ladung wie beispielsweise Schüttgüter zu stärken und entsprechend zu planen. Die Verbände sahen im Bereich des kombinierten Verkehrs erhebliche Wirtschaftspotenziale.

Aus Sicht einiger Verbände sind Kombiverkehrsterminals ein zentraler Baustein, um die Vernetzung sicherzustellen. Die Förderung von Kombiverkehrsterminals zahle zum einen auf das Ziel Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein. Zum anderen sei sie erforderlich für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Die Teilnehmenden betonten in diesem Zusammenhang, dass der Güterumschlag für Unternehmen vereinfacht werden müsse. Entsprechende Standortkonzepte sollen aus ihrer Sicht zukünftig stärker berücksichtigt werden.



Zudem wurden kürzere Strecken für den Güterschwertransport gefordert, indem Schwerlastkorridore (siehe Schwerlastverkehr, S. 56) und Umladestationen zum multimodalen Transport geschaffen werden. Bei dem angestrebten multimodalen Transport müssten ladungsgebundene Lkw stets mitgedacht werden. Einige Verbände sprachen sich für einen stärkeren Korridorfokus in der Planung aus, vor allem bei der Korridor-betrachtung von Straße und Schiene sowie im Zusammenhang mit Ersatzbrücken.

In der Nutzung und Vernetzung aller Verkehrsträger sahen zahlreiche Verbände einen Schlüssel, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland zu sichern. Für einige Verbände steht die Sicherung der Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit von Straßen, Schienen und Wasserwegen im Vordergrund, um die Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität Deutschlands zu gewährleisten.

Verkehrsvernetzung im Personenverkehr

Zahlreiche Verbände sahen in der Verkehrsvernetzung im Personenverkehr einen geeigneten und wünschenswerten Weg, um die Attraktivität von klimafreundlicheren Alternativen zum Pkw für Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen. Die Verkehrsvernetzung im Personenverkehr sei ein notwendiger Baustein für die Mobilitätswende und solle in der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung stärker Eingang finden. Konsens bestand bei der Forderung, Umsteigemöglichkeiten zu verbessern. Konkret wünschten sich die Verbände, dass Konzepte wie „Park and Ride“ stärker ausgebaut werden. Ein weiterer Vorschlag bestand darin, Bahnhöfe als Mobilitätshubs zu begreifen und entsprechend zu planen. Man könne beispielsweise über Förderprogramme die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.

Nachhaltigkeit und Lebenszyklusbetrachtung in der Strategischen Verkehrsinfrastrukturplanung

Zahlreiche Verbände unterstützten das Zielbild, dass die Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit den vorhandenen Ressourcen an Rohstoffen, Baumaterialien und Energieträgern nachhaltiger als bisher umgehen müsse. Einzelne Verbände merkten grundsätzlich an, dass es schlicht nicht genügend Ressourcen gebe, um alle Wünsche zu erfüllen.

Ein nachhaltiger Umgang erfordere zunächst einen realistischen Blick auf die verfügbaren Ressourcen. Der BVMP 2040 soll deshalb aus Sicht einzelner Verbände die Verfügbarkeit von Ressourcen im Sinne eines „Realitätschecks“ von vornherein miteinbeziehen. Denn ein Problem bei der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung sei, dass Projekte regelmäßig vor Ort aufgrund fehlender Ressourcen scheitern. Einzelne Verbände betonten deshalb ein besseres Möglichkeitsmanagement, beispielsweise unter Verwendung von Simulationstools.

Aus Sicht einiger Verbände solle das Thema Nachhaltigkeit in allen Prozessen verankert und dementsprechend im BVMP 2040 berücksichtigt werden, besonders bei Bau- und Ausbauprojekten. Dabei sollen die Prinzipien von Rohstoff- und Ressourceneffizienz miteinander verschränkt und priorisiert werden. Im Zusammenhang mit dem Thema Energieeffizienz gaben einzelne Verbände zu bedenken, dass der Energieverbrauch bei Aus- und Neubauprojekten enorm optimiert werden kann. Die Rohstoffversorgung müsse für alle Verkehrswege gesichert sein. Einzelne Verbände erklärten, dass alle Infrastrukturprojekte auf Lebenszyklusanalysen basieren sollten und gaben Beispiele. Dabei sollen die Lebenszyklusemissionen die Grundlage für alle Projektbewertungen und Investitionen sein.

Nachhaltigkeitsaspekte in der Vergabe

Einzelne Verbände betonten, dass ressourcenschonendes Bauen bereits bei der Ausschreibung beginnt. Vor diesem Hintergrund wurde kritisiert, dass die Bedingungen bei der Ausschreibung und Vergabe aktuell ein Hindernis für ressourcenschonendes Bauen darstellen würden. Die Verbände betonten, dass die Verwendung nachhaltiger Baustoffe wie Recycling-Baustoffe und klimaneutraler bzw. CO₂-armer Zement im Rahmen der Ausschreibungs- und Vergabebedingungen gefordert und gefördert werden sollten. Aus Sicht der Verbände könnte man die Infrastruktur bereits heute klimagerecht bauen, wenn die Vorgaben entsprechend angepasst würden.

Problematisch sei hier insbesondere die aus Sicht der Verbände zum Teil unbegründete Sorge, dass Dauerhaftigkeitsanforderungen nicht erfüllt werden. Um nachhaltiger und dauerhafter bauen zu können, müssen aus Sicht einzelner Verbände die Vorgaben im Vergaberecht und bei den Ausschreibungsverfahren angepasst werden. Als Beispiel wurde Beton genannt, denn dieser könne länger halten als bisher vorgesehen.

Einzelne Verbände gaben den Hinweis, dass in den Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für Baustoffe auch die Einhaltung von Klimabudgets berücksichtigt werden sollte. Zudem problematisierten die Verbände die Umsetzung auf der kommunalen Ebene.

Ländlicher Raum

Es bestand Konsens unter den Teilnehmenden, dass der ländliche Raum bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung stärker berücksichtigt werden sollte. Einige Verbände betonten, wie wichtig es sei, dass mit dem BVMP 2040 Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Mobilität im ländlichen Raum zu fördern. Entsprechende Ziele und Priorisierungen sollten definiert und im BVMP 2040 verankert werden.

Eine konsensuelle Forderung war, den ÖPNV im ländlichen Raum deutlich auszubauen. Nur so hätten Bürgerinnen und Bürger die Wahlfreiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels. Ein anderer Vorschlag bestand darin, Carsharing-Angebote im ländlichen Raum zu etablieren (*siehe auch Digitalisierung, S. 52*).

Europäische Perspektive

Aus Sicht einiger Verbände soll der BVMP 2040 eine europäische Perspektive beinhalten. Einzelne Verbände machten darauf aufmerksam, die europäischen Anforderungen der TEN-Projekte (Transeuropäische Verkehrsnetze) im Einklang mit dem BVMP 2040 umzusetzen. Eine andere Forderung bestand darin, europäische (Nacht-) Zugverbindungen stärker zu verknüpfen.

Schwerlastverkehr

Einzelne Verbände gaben aus ihrer Betroffenheit heraus zu verstehen, dass Groß- und Schwertransporte bei der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen seien und die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Die Verbände sprachen sich dafür aus, die bestehende Infrastruktur für Schwertransporte zu erhalten und weiter auszubauen, ansonsten würden weitere Engpässe und Verzögerungen bei Infrastrukturvorhaben jeglicher Art von Betrieben, Anlagen,

Basisstationen usw. drohen. Schwerverkehrsstrassen zur Sicherstellung von Infrastrukturvorhaben sollen explizit gefördert werden, so deren Verbandsvertreter.

Großraumschwertransporte müssen aus Sicht der Verbände für alle drei Verkehrsträger möglich gemacht werden. Einzelne Verbände sehen die Notwendigkeit, Schwerlastkorridore für Schuttgüter für alle drei Verkehrsträger und entsprechende Umladestationen einzurichten (siehe Verkehrsvernetzung im Güterverkehr, S. 54).

Einzelne Verbände merkten außerdem an, dass Lkw mit den entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen größer und schwerer sein könnten. Aus Sicht einzelner Verbände haben Lang-Lkw den Vorteil, dass insgesamt weniger Fahrzeuge benötigt werden und somit Klimaschutz auch in der Logistik erreicht werden könne. Auch mit Blick auf den batterieelektrischen Verkehr im ÖPNV sprachen sich einzelne Verbände dafür aus, die Straßeninfrastruktur für schwere Fahrzeuge auszuliegen.

Fahrradverkehr

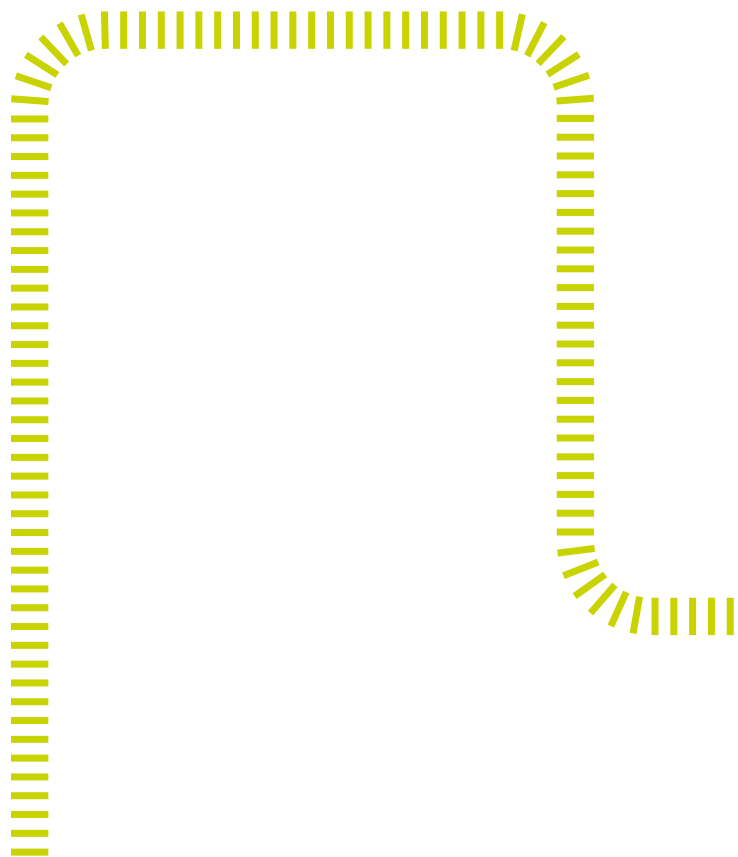
Aus Sicht einiger Verbände soll der BVMP 2040 die Rahmenbedingungen schaffen, um den (Lasten-)Radverkehr für kürzere Strecken attraktiver zu machen. Die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung müsse das Potenzial des Radverkehrs stärker berücksichtigen. Die Verbände erläuterten Vorteile aus der Perspektive der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes, die daraus resultieren, die Radverkehrsinfrastruktur flächendeckend auszubauen und sicherer zu machen. Einzelne Vertreter stellten dabei auch das Potenzial von E-Bikes und Cargobikes als Alternative zum Pkw heraus.

Fachkräftemangel

Einige Verbände merkten an, dass der Fachkräftemangel insbesondere im Zusammenhang mit begrenzten Planungskapazitäten eine große Herausforderung für den Infrastrukturerhalt und -ausbau darstellt. Vor allem für die Planung von Straßen und Eisenbahnstrecken sowie im Logistikbereich bestehe ein starker Fachkräftemangel.

Als unterstützende Maßnahme zur Erreichung der Verlagerungsziele auf die Schiene sprachen sich einzelne Verbände dafür aus, Planungspersonal aus dem Bereich der Straße auf die Planung von Schienen umzuschulen.

Angesichts des Fachkräftemangels in der Logistikbranche sprachen sich einzelne Verbände zudem dafür aus, bei der Planung des Güterverkehrs die betriebliche Machbarkeit stets mitzudenken. Beispielsweise könne ein Lokführer so viel wie 52 Lkw-Fahrer transportieren.



Anhang



PROGNOSEINSTRUMENTE DES BMDV UND PROGNOSTISCHER BLICK IN DIE ZUKUNFT

(KERNAUSSAGEN DES VORTRAGES)



Zur inhaltlichen Orientierung



- 1 BMDV-BAUSTEINSYSTEM FÜR VERKEHRSPROGNOSEN
- 2 GLEITENDE MITTELFRISTPROGNOSE
- 3 STRATEGISCHE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSEN
- 4 GLEITENDE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE
- 5 FAZIT

1



BMDV-BAUSTEINSYSTEM FÜR VERKEHRSPROGNOSEN

Eine Werkbank für den Blick in die Zukunft



Prognosen und Szenarien als empirische Grundlage für das fachliche und politische Handeln

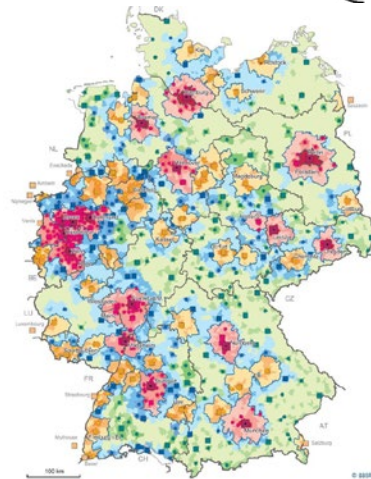


- Eine **Verkehrsprognose** erarbeitet nicht mehr und nicht weniger als **eine Vorstellung der zukünftigen Verkehrsentwicklung**.
- **Eine Prognose ist eine „Wenn-Dann-Aussage“(!)**: Sie zeichnet somit ein Zukunftsbild, mit dem unter den getroffenen Annahmen zu rechnen ist.
- **Alle** für eine Erreichung eines bestimmten politischen Ziels **angedachten Maßnahmen sowie die relevanten Treiberentwicklungen sind als Annahmen zu unterstellen**. Mit diesen Annahmen erfolgt keine Vorfestlegung auf spätere politische (eventuell abweichende) Entscheidungen!
- **Eine Prognose kann** keine politischen Entscheidungen ersetzen, sondern **nur unterstützen**.

Einflussfaktoren/Treiber der Verkehrsnachfrage



- **Bevölkerungsentwicklung**
- **Wirtschaftsentwicklung**
- **Raum- und Siedlungsstruktur**
- Nutzerkosten
- Verkehrsangebot (Infrastruktur/Betriebsangebot)



Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

5

Prämissenbereiche für Verkehrsprognosen (1/2)



Insgesamt 132 Prämissen aus 10 Prämissenbereichen:

- **wirtschaftliche und sozioökonomische Rahmenbedingungen** inklusive des weltweiten Klimaschutz-Ambitionsniveaus
- Veränderungen des **Verkehrsverhaltens** unter Berücksichtigung langfristiger Nachwirkungen der **COVID-19-Pandemie** ab dem Jahr 2020
- Verkehrsinfrastruktur **Straße**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **Schiene**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **Binnenschifffahrt**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **See- und Flughäfen**

...



Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

6

Prämissenbereiche für Verkehrsprognosen (2/2)



...

- **Sonstige Verkehrsinfrastruktur und sonstiges Verkehrsangebot**, insbesondere in den Kommunen
- **Technologieentwicklung**, insbesondere in Bezug auf die Antriebsarten und Energieverbräuche
- Entwicklung der **Nutzer- und Transportkosten**
- weitere **ordnungspolitische Rahmenbedingungen** in Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik

Prämissen und Prämissenausprägung



- **Jede Prämisse** hat eine **Wirkungsstärke** und eine **Wirkungsrichtung** auf die (Verkehrs-)Entwicklung. Die Wirkungen der einzelnen Annahmen können entgegengesetzt sein.

Beispiel Rheinkorridor: Maßnahmen im Bereich der Eisenbahn zur Steigerung des Modal-Split-Anteils des Schienengüterverkehrs können den Maßnahmenwirkungen im Bereich Binnenschifffahrt und damit dem spezifischen Modal-Split-Ziel der Binnenschifffahrt entgegenwirken – müssen aber nicht.

Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen Überblick (1/3)



BAUSTEIN 1

„GLEITENDE MITTELFRISTPROGNOSE“

- fortlaufender Ausblick auf die Verkehrsentwicklung des Güter- und des Personenverkehrs für alle Verkehrsträger und -mittel für das laufende Jahr und die kommenden zwei bzw. drei Jahre

BAUSTEIN 2

„GLEITENDE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE“

- ab 2022 jährliche Vorausschau der Güter- und Personenverkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger und -mittel mit den Horizonten +15, +20, +25 und +30 Jahre

...

Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen Überblick (2/3)



...

BAUSTEIN 3

„STRATEGISCHE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE“

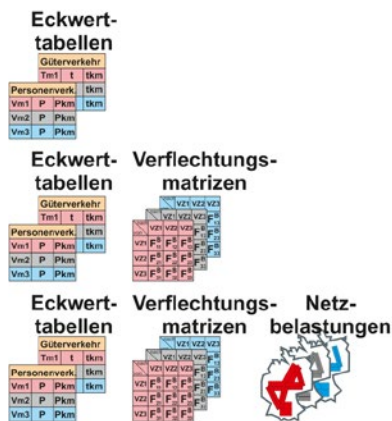
- empirische Grundlage für die Aufstellung von Bundesverkehrswegeplänen und für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) Straße, Schiene und Wasserstraße

BAUSTEIN 4

„VERKEHRSENTWICKLUNGSSZENARIEN“

- für den Güter- und Personenverkehr mit einer Vorausschau von 30 Jahren oder mehr für Deutschland oder nur für einzelne Korridore

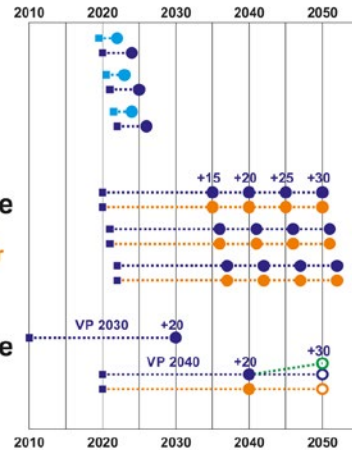
Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen Überblick (3/3)



**Gleitende
Mittelfristprognose**
Sommerprognose
Winterprognose

**Gleitende
Langfrist-Verkehrsprognose**
jährlich absehbarer Weg im Herbst
jährlich alternativer Weg im Frühjahr

**Strategische
Langfrist-Verkehrsprognose**
Planfall 1
Planfall 2
Szenario 2050 Klimawandel
und Extremwetterereignisse



2



GLEITENDE MITTELFRISTPROGNOSE

Fortlaufender Ausblick auf die Verkehrsentwicklung des Güter- und des Personenverkehrs für alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel für das laufende Jahr und die kommenden zwei bzw. drei Jahre



Gleitende Mittelfristprognose „Sommerprognose 2022“ - Güterverkehr



| Transportaufkommen | Mio. Tonnen (t) | | | | | | Veränderung (%) | | | | Insg. |
|--------------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 21/20 | 22/21 | 23/22 | 24/23 | |
| Straßenverkehr | 3.759 | 3.656 | 3.687 | 3.672 | 3.664 | 3.722 | 0,8 | -0,4 | -0,2 | 1,6 | -1,0 |
| Eisenbahnverkehr | 391 | 359 | 379 | 379 | 379 | 387 | 5,6 | 0,0 | 0,1 | 2,0 | -1,0 |
| - darunter KV | 110 | 105 | 111 | 112 | 114 | 119 | 6,4 | 0,7 | 2,2 | 3,5 | 8,2 |
| Binnenschifffahrt | 205 | 188 | 195 | 188 | 189 | 190 | 3,8 | -3,5 | 0,5 | 0,4 | -7,4 |
| Rohrleitungen | 85 | 82 | 80 | 87 | 88 | 87 | -2,6 | 8,8 | 1,7 | -1,3 | 2,2 |
| Luftfracht | 4,8 | 4,6 | 5,4 | 5,1 | 5,1 | 5,2 | 17,0 | -5,7 | 0,9 | 1,8 | 9,0 |
| Insgesamt | 4.445 | 4.290 | 4.346 | 4.331 | 4.325 | 4.391 | 1,3 | -0,4 | -0,1 | 1,5 | -1,2 |
| Seeverkehr | 290 | 272 | 285 | 283 | 283 | 286 | 4,7 | -0,7 | 0,0 | 1,0 | -1,5 |

- 84,9 % Marktanteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtaufkommen im Jahr 2024
- Transportaufkommen 2024 gesamtmodal noch leicht unter Vorkrisenniveau -1,2 %
- Kombiniertes Verkehr (Schiene) und Luftfracht mit deutlichem Wachstum gegenüber 2019

Quelle: Intraplan, BAG: Gleitende Mittelfristprognose - Sommer 2022 - im Auftrag des BMDV

Gleitende Mittelfristprognose „Sommerprognose 2022“ - Güterverkehr



| Transportleistung | Mrd. Tonnenkilometer (tkm) | | | | | | Veränderung (%) | | | | Insg. |
|-------------------|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|-------------|------------|------------|------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 21/20 | 22/21 | 23/22 | 24/23 | |
| Straßenverkehr | 499 | 487 | 506 | 505 | 507 | 519 | 3,8 | -0,2 | 0,4 | 2,3 | 4,1 |
| Eisenbahnverkehr | 129 | 120 | 130 | 130 | 132 | 135 | 8,4 | 0,4 | 1,0 | 2,6 | 4,7 |
| - darunter KV | 57 | 54 | 59 | 60 | 61 | 64 | 8,6 | 1,3 | 2,7 | 3,9 | 12,7 |
| Binnenschifffahrt | 51 | 46 | 48 | 46 | 47 | 47 | 4,0 | -3,9 | 0,9 | 0,6 | -7,6 |
| Rohrleitungen | 18 | 17 | 16 | 18 | 18 | 18 | -5,7 | 12,2 | 1,7 | -1,3 | 0,4 |
| Luftfracht | 1,6 | 1,5 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 15,8 | -5,7 | 1,1 | 2,0 | 9,7 |
| Insgesamt | 698 | 672 | 702 | 701 | 705 | 721 | 4,5 | -0,1 | 0,6 | 2,2 | 3,3 |

- 72,1 % Marktanteil des Straßengüterverkehrs an der Gesamtleistung im Jahr 2024
- Transportleistung gesamtmodal bereits 2021 über Vorkrisenniveau
- Schiene inkl. KV sowie Luftfracht und Straße in 2024 mit deutlichem Wachstum ggü. 2019
- Binnenschifffahrt weiter deutlich unter Vorkrisenniveau

Quelle: Intraplan, BAG: Gleitende Mittelfristprognose - Sommer 2022 - im Auftrag des BMDV

Gleitende Mittelfristprognose „Sommerprognose 2022“ - Personenverkehr



| Aufkommen | Mio. Personen | | | | | | Veränderungen (%) insgesamt | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 21/19 | 22/19 | 23/19 | 24/19 |
| Motorisierter Individualverkehr | 52.350 | 44.609 | 44.916 | 47.005 | 49.211 | 49.763 | -14,2 | -10,2 | -6,0 | -4,9 |
| Öffentl. Straßenpersonenverkehr | 9.735 | 6.864 | 6.538 | 8.078 | 9.094 | 9.921 | -32,8 | -17,0 | -6,6 | 1,9 |
| - Liniennahverkehr | 9.635 | 6.840 | 6.517 | 8.038 | 9.008 | 9.826 | -32,4 | -16,6 | -6,5 | 2,0 |
| - Linienfernverkehr | 22 | 6 | 3 | 9 | 20 | 22 | -86,6 | -59,8 | -10,8 | 0,1 |
| - Gelegenheitsverkehr | 77 | 17 | 18 | 31 | 66 | 72 | -76,4 | -59,8 | -15,1 | -6,6 |
| Eisenbahnverkehr | 2.971 | 1.850 | 1.754 | 2.529 | 2.918 | 3.151 | -40,9 | -14,9 | -1,8 | 6,1 |
| - Nahverkehr | 2.819 | 1.767 | 1.670 | 2.387 | 2.751 | 2.980 | -40,8 | -15,3 | -2,4 | 5,7 |
| - Fernverkehr | 151 | 84 | 85 | 142 | 167 | 171 | -43,9 | -6,1 | 10,3 | 13,1 |
| Luftverkehr | 227 | 58 | 74 | 145 | 148 | 158 | -67,4 | -35,9 | -34,6 | -30,4 |
| Insgesamt | 65.283 | 53.382 | 53.283 | 57.757 | 61.371 | 62.993 | -18,4 | -11,5 | -6,0 | -3,5 |

- 79,0 % Marktanteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtaufkommen (ohne Fuß- und Radverkehr)
- 2024/19: MIV und Luftverkehr unter - ÖSPV und Eisenbahn über Vorkrisenniveau
- 2024/19: ÖV-Nahverkehr +2,8 %, ÖV-Fernverkehr +5,9 %, ÖV-Nah und Fern: +2,9 %

Quelle: Intraplan, BAG: Gleitende Mittelfristprognose - Sommer 2022 - im Auftrag des BMDV

Gleitende Mittelfristprognose „Sommerprognose 2022“ - Personenverkehr



| Leistung | Mrd. Personenkilometer | | | | | | Veränderungen (%) insgesamt | | | |
|---------------------------------|------------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 21/19 | 22/19 | 23/19 | 24/19 |
| Motorisierter Individualverkehr | 917 | 799 | 804 | 842 | 881 | 891 | -12,3 | -8,3 | -3,9 | -2,9 |
| Öffentl. Straßenpersonenverkehr | 79 | 46 | 43 | 56 | 71 | 76 | -45,3 | -28,8 | -10,5 | -3,5 |
| - Liniennahverkehr | 56 | 41 | 39 | 47 | 52 | 56 | -30,4 | -15,5 | -6,8 | -0,5 |
| - Linienfernverkehr | 6 | 2 | 1 | 3 | 5 | 6 | -85,5 | -59,6 | -15,8 | -5,5 |
| - Gelegenheitsverkehr | 17 | 3 | 3 | 6 | 13 | 15 | -80,2 | -61,7 | -20,8 | -12,9 |
| Eisenbahnverkehr | 102 | 59 | 56 | 91 | 104 | 110 | -44,9 | -11,1 | 1,7 | 7,6 |
| - Nahverkehr | 57 | 35 | 31 | 47 | 53 | 57 | -46,0 | -17,3 | -7,6 | 0,2 |
| - Fernverkehr | 45 | 24 | 25 | 43 | 51 | 52 | -43,5 | -3,1 | 13,5 | 17,0 |
| Luftverkehr | 72 | 19 | 23 | 38 | 39 | 41 | -67,5 | -47,5 | -46,4 | -43,0 |
| Insgesamt | 1.170 | 922 | 927 | 1.026 | 1.094 | 1.118 | -20,8 | -12,3 | -6,5 | -4,5 |

- 79,9 % Marktanteil des Motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtleistung (ohne Fuß- und Radverkehr)
- 2024/19: nur Eisenbahn über Vorkrisenniveau, darunter Fernverkehr deutlich
- Home-Office-Einfluss wirkt dämpfend auf alle Verkehrsarten, vor allem bei MIV und SPNV

Quelle: Intraplan, BAG: Gleitende Mittelfristprognose - Sommer 2022 - im Auftrag des BMDV

3



STRATEGISCHE LANGFRIST- VERKEHRSPROGNOSEN

Empirische Grundlage für die Aufstellung von Bundesverkehrswegeplänen und für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) Straße, Schiene und Wasserstraße



Strategische Langfrist-Verkehrsprognosen Verkehrsprognose 2040 – Prognosefälle, Szenarien



2 PROGNOSEFÄLLE FÜR 2040

- Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“
- Prognosefall 2 „Beschleunigte globale Transformation 2040“

3 SZENARIEN FÜR 2050

- Szenario 2050 „Basisszenario 2050“
- Szenario 2050 „Beschleunigte globale Transformation“
- Szenario 2050 „Klimawandel und Extremwetterereignisse“



Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

Strategische Langfrist-Verkehrsprognosen Verkehrsprognose 2040 – Fachteile



FACHTEIL 1

„Bevölkerungsprognose 2040“

FACHTEIL 2



„Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040“

FACHTEIL 3



„Straßenverkehrsprognose 2040“

FACHTEIL 4



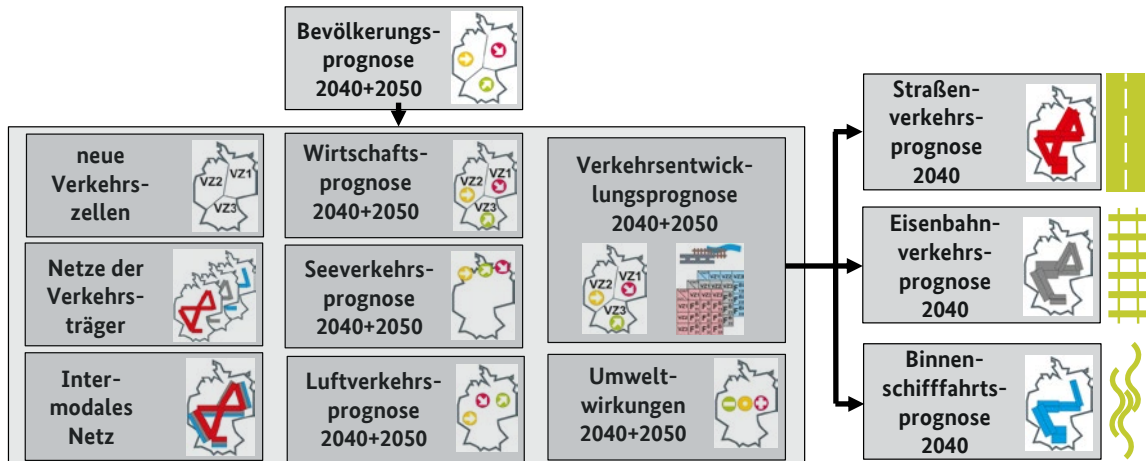
„Eisenbahnverkehrsprognose 2040“

FACHTEIL 5

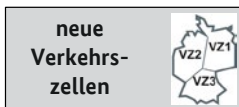


„Binnenschifffahrtsprognose 2040“

Strategische Langfrist-Verkehrsprognosen Verkehrsprognose 2040 - Teilbereiche



Strategische Langfrist-Verkehrsprognosen Verkehrsprognose 2040 - Untersuchungsraum



- Deutschland: 1.608 Verkehrszellen
- Ausland: 170 Verkehrszellen
- 50 Seehäfen, 42 Flughäfen



Quelle: Implan, Timob, ETR, MIVP, Verkehrsprognose 2040 - Verkehrsnetzplanung - im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

21

Strategische Verkehrsprognosen VP2040 - Verkehrsentwicklungsprognose



- Prognose des Personen- und des Güterverkehrs in sehr hoher räumlicher und sachlicher Tiefe
- **Raummodell:** 1.881 Verkehrszellen = **über 3,5 Mio. räumliche Verkehrsbeziehungen**
- **Personenverkehr:** 8 Verkehrsmittel, 6 Wegezwecke = **rd. 170 Mio. Matrixfelder**
- **Güterverkehr:** 5 Transportmittel, 25 Gütergruppen = **rd. 442 Mio. Matrixfelder**
- **Insgesamt:** **rd. 612 Mio. Matrixfelder** bzw. sachlich u. räumlich differenzierte Verkehrsbeziehungen

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

22

4



GLEITENDE LANGFRIST- VERKEHRSPROGNOSE

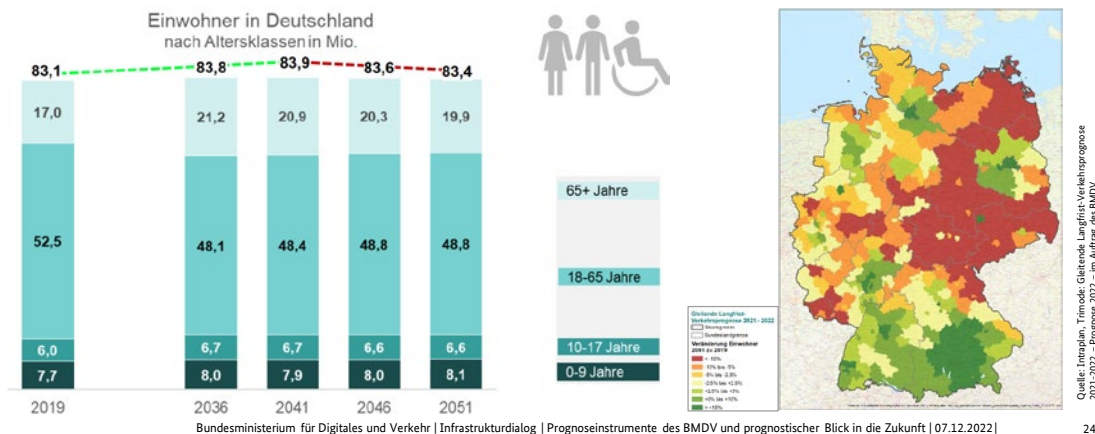
Ab 2022 jährliche Vorausschau der Güter- und Personenverkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger und -mittel mit den Horizonten +15, +20, +25 und +30 Jahre



Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Bevölkerungsentwicklung



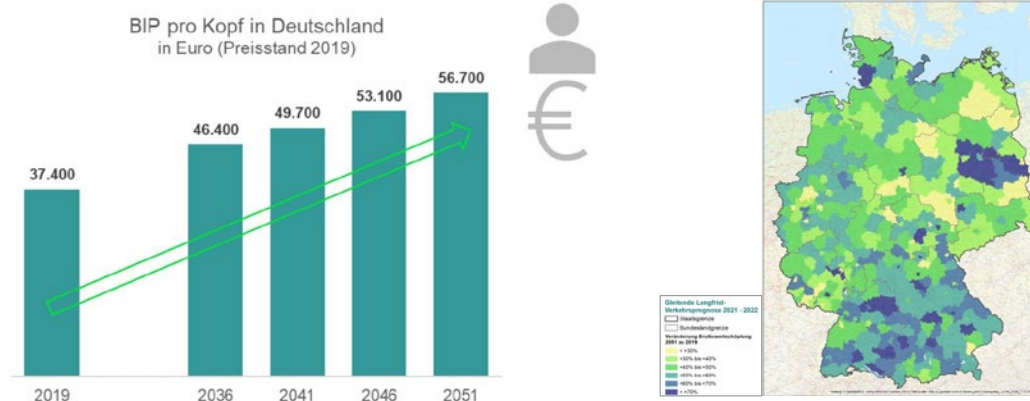
Zunahme der Bevölkerung von 83,1 Mio. auf 83,9 Mio. (2041), danach Rückgang auf 83,4 Mio. (2051)



Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Wirtschaftsentwicklung



Anstieg des **Bruttoinlandsprodukts** in Deutschland um real 1,35 % p. a. bis 2040, danach 1,26 % p. a.



Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

25

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Personenverkehrswandel



- **Zunahme** in den **Fahrtzwecken Privat, Urlaub, Einkauf und Ausbildung** bei Aufkommen und Leistung.
- **Abnahme** im **Fahrtzweck Beruf** bei Aufkommen und Leistung; hier wirkt die angestiegene Nutzung des Homeoffice reduzierend.
- Im **Fahrtzweck Geschäft** nimmt das **Aufkommen ab** (Videokonferenzen), **während die Leistung ansteigt**.
- **Regionale Unterschiede:** starke Verkehrszunahmen in Süddeutschland
- **Raumtypenabhängige Unterschiede:** in Ballungsräumen signifikante Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund.

Quelle: Intraplan, Trimode; Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

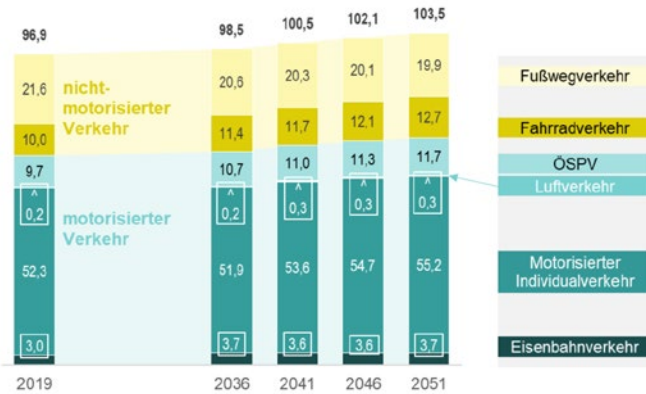
Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

26

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Personenverkehr



Verkehrsaufkommen je Verkehrsmittel
in Mrd. Personenfahrten



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

27

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Personenverkehr



| Verkehrsmittel | 2019 | 2051 | Veränderung 2051/2019 | Struktur- effekte | Prämissen- wirkung |
|---|-------------|--------------|--------------------------|----------------------|-----------------------|
| Verkehrsaufkommen [Mrd. Personenfahrten] | | | | | |
| Eisenbahnverkehr | 3,0 | 3,7 | +23,7% | +11,1% | +11,4% |
| Motorisierter Individualverkehr | 52,3 | 55,2 | +5,4% | +13,0% | -6,8% |
| Luftverkehr | 0,2 | 0,3 | +67,0% | +62,8% | +2,6% |
| ÖSPV | 9,7 | 11,7 | +20,6% | +5,1% | +14,7% |
| Summe motorisierter Verkehr | 65,2 | 70,9 | +8,7% | +11,9% | -2,9% |
| Fahrradverkehr | 10,0 | 12,7 | +26,6% | +14,6% | +10,5% |
| Fußwegverkehr | 21,6 | 19,9 | -8,1% | -2,0% | -6,2% |
| insgesamt | 96,9 | 103,5 | +6,8% | +9,1% | -2,1% |

Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

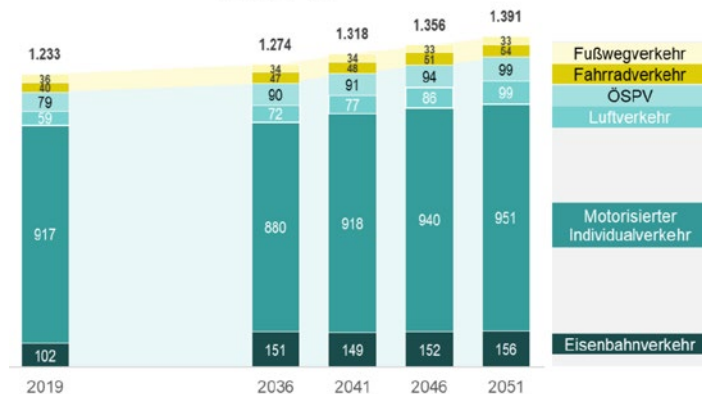
Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

28

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Personenverkehr



Verkehrsleistung je Verkehrsmittel
in Mrd. Pkm



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

29

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Personenverkehr



| Verkehrsmittel | 2019 | 2051 | Veränderung 2051/2019 | Struktur- effekte | Prämissen- wirkung |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------------------|----------------------|-----------------------|
| Verkehrsleistung [Mrd. Pkm] | | | | | |
| Eisenbahnverkehr | 102 | 156 | +52,4% | +14,5% | +33,2% |
| Motorisierter Individualverkehr | 917 | 951 | +3,6% | +16,7% | -11,2% |
| Luftverkehr | 59 | 99 | +67,5% | +63,6% | +2,4% |
| ÖSPV | 79 | 99 | +25,4% | +3,9% | +20,7% |
| Summe motorisierter Verkehr | 1.157 | 1.304 | +12,7% | +18,0% | -4,5% |
| Fahrradverkehr | 40 | 54 | +36,2% | +16,7% | +16,8% |
| Fußwegverkehr | 36 | 33 | -7,9% | -2,1% | -5,9% |
| insgesamt | 1.233 | 1.391 | +12,8% | +17,4% | -3,9% |

Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

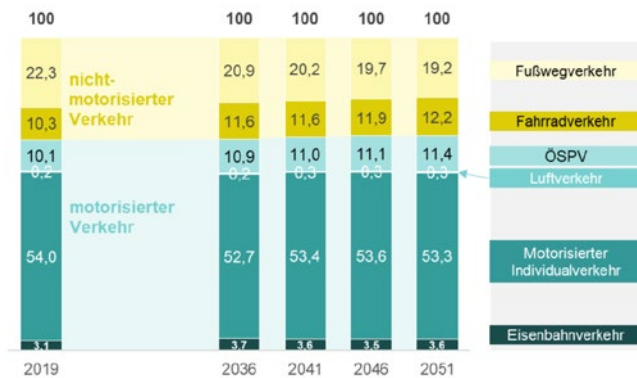
Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

30

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ – Modal Split im Personenverkehr



Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen
in %



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

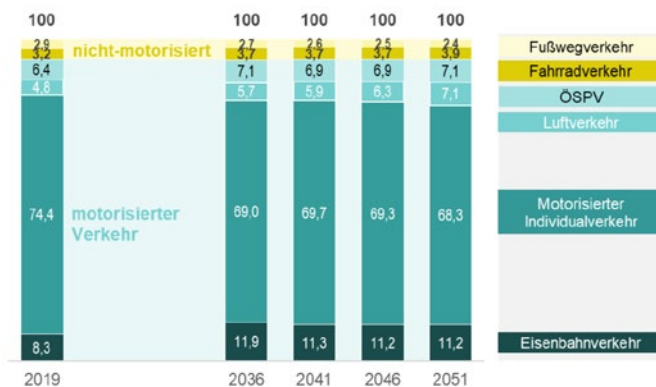
Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

31

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ – Modal Split im Personenverkehr



Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung
in %



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

32

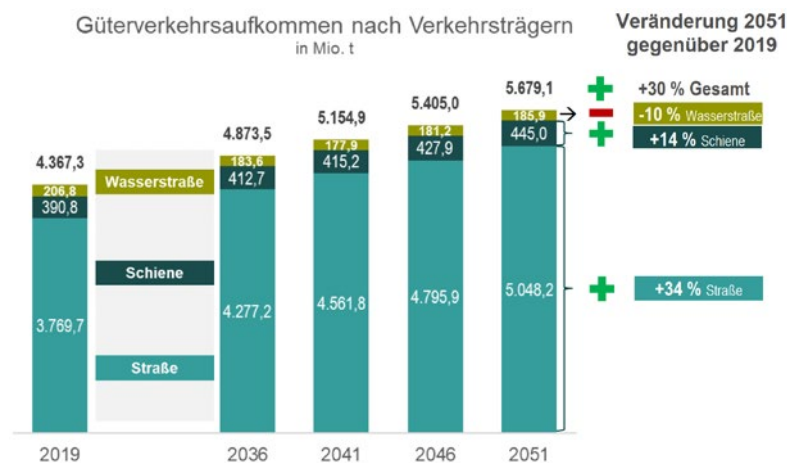
Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Güterstrukturwandel



- **Starker Rückgang der Massen- und Energiegüter** (z. B. Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze) um rd. 225 Mio. t, die zu über 60 % zu Lasten der Schiene und der Wasserstraße gehen.
- **Überdurchschnittlich positive Wachstumsentwicklungen** sind bei **Stückgütern** (z. B. EBM-Waren: +64 %, Fahrzeugen: +47 %, Nahrungs- und Genussmitteln: +29 %) sowie bei **Postsendungen** (+300 %), **Sammelgütern** (+91 %) sowie **Gütern im kombinierten Verkehr** (+73 %) zu erwarten; mit Ausnahme der Letzteren handelt es sich um Güter, die überwiegend auf der Straße befördert werden.

Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Güterverkehr



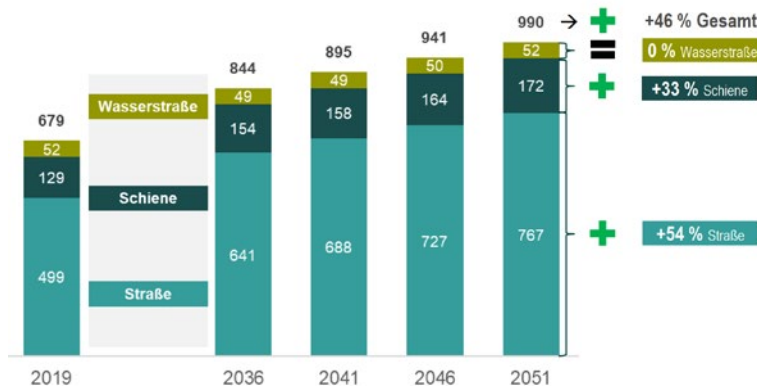
Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ - Güterverkehr



Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern
in Mrd. tkm

Veränderung 2051
gegenüber 2019

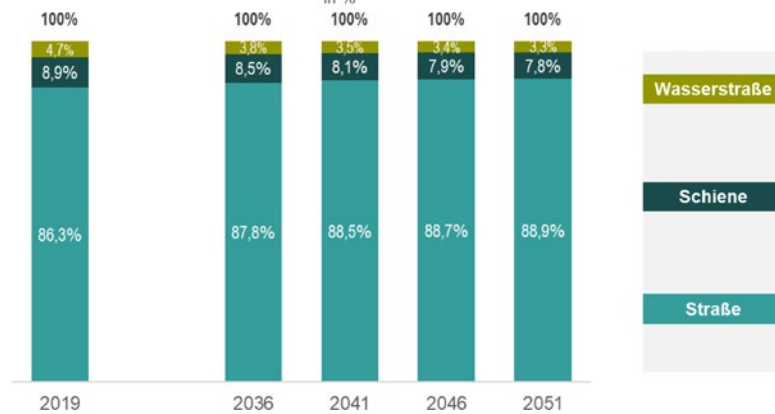


Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ – Modal Split im Güterverkehr



Modal Split nach Aufkommen und Verkehrsträgern
in %

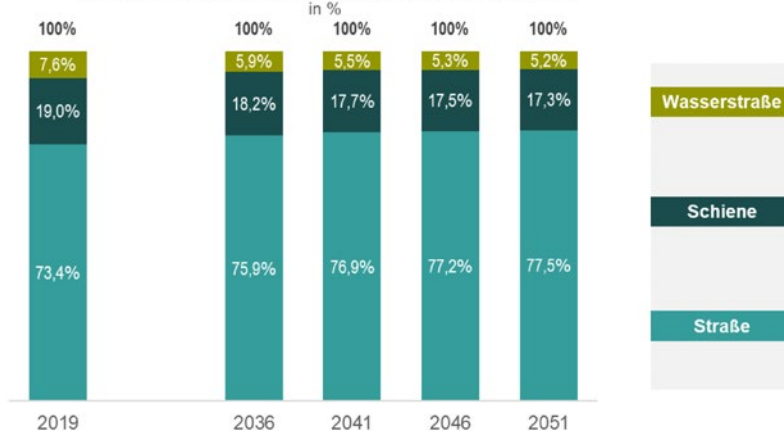


Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ – Modal Split im Güterverkehr



Modal Split nach Leistung und Verkehrsträgern



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

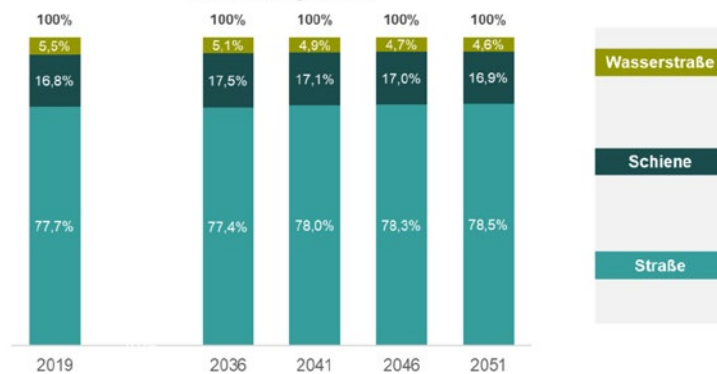
37

Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose „Prognose 2022“ – Modal Split im Güterverkehr



Ohne Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Eisenerz

Modal Split nach Leistung und Verkehrsträgern:
ohne Massengüter in %



Quelle: Intraplan, Trimode: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 – Prognose 2022 – im Auftrag des BMDV

Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Infrastrukturdialog | Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft | 07.12.2022 |

38

4

FAZIT



Fazit



- Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen ist eine **funktionierende Werkbank**, um in die Zukunft zu schauen.
- Prognosen und Szenarien sind **ein Werkzeug**, um in die Zukunft zu schauen.
- Prognosen und Szenarien liefern jeweils **ein mögliches Zukunftsbild**, welches sich unter den unterstellten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen voraussichtlich einstellt.
- Prognoseergebnisse sind die **sachliche empirische Grundlage** für die fachliche und politische Bewertung des Zukunftsbildes.



KONTAKT/ANSPRECHPARTNER

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 13 „Prognosen, Statistik und Sondererhebungen“
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Christian Neef
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

prognosen@bmdv.bund.de



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Stand

September 2023

Gestaltung

Scholz & Friends Berlin GmbH





Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.

Schlussdisclaimer

Dieser Bericht wurde mit Sorgfalt und nach bestem Wissen und Gewissen auf Vollständigkeit angelegt. Sollten Sie dennoch eine wichtige, an den Thementischen getroffene Aussage in diesem Bericht vermissen, geben Sie uns bitte Feedback. Anmerkungen zu diesem Bericht können Sie an die Organisationsagentur des BMDV mit der E-Mail-Adresse infrastrukturdialog@s-f.com richten.



www.bundesregierung.de

-  facebook.com/Bundesregierung
-  twitter.com/RegSprecher
-  youtube.com/bundesregierung
-  instagram.com/bundeskanzler