



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesverkehrswegeplan 2015

Gesamtkonzept und Bewertungsverfahren

Dr. Hendrik Haßheider

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

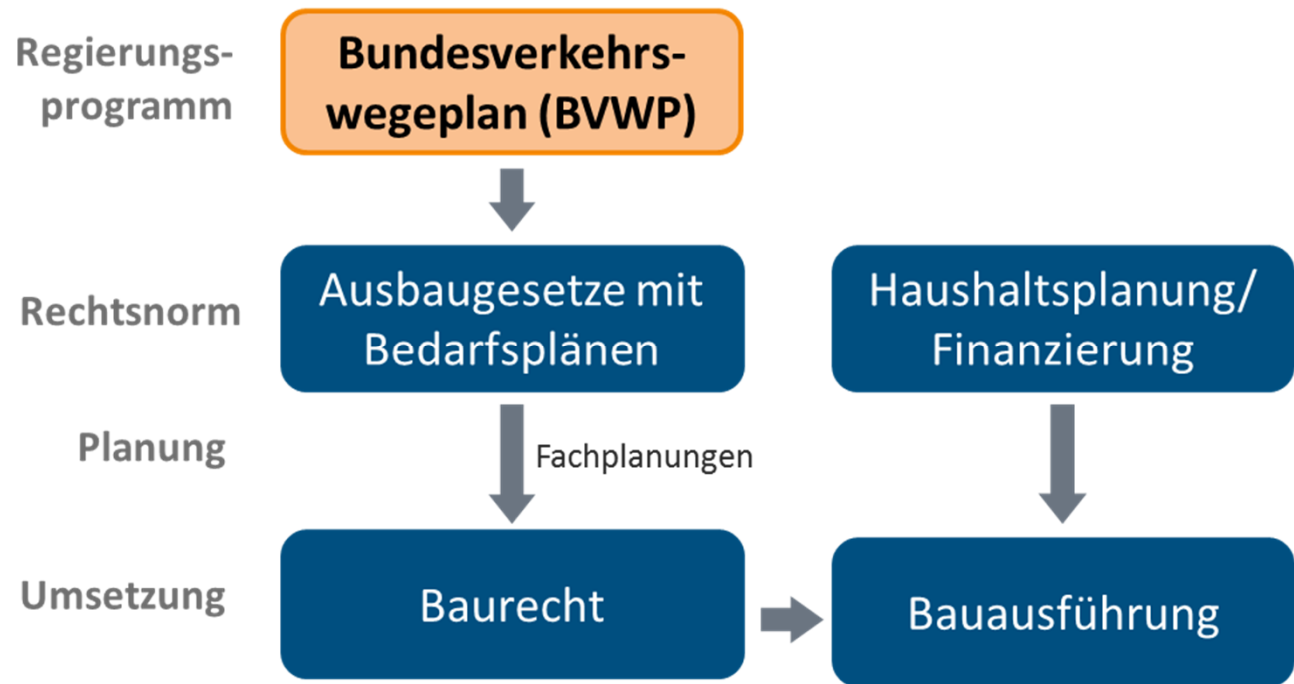
Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“
TU Berlin, 26. Juni 2014

www.bmvi.de

Der Bundesverkehrswegeplan ist zentrales Steuerungselement der Verkehrsinfrastrukturpolitik

Bundesverkehrswegepläne...

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

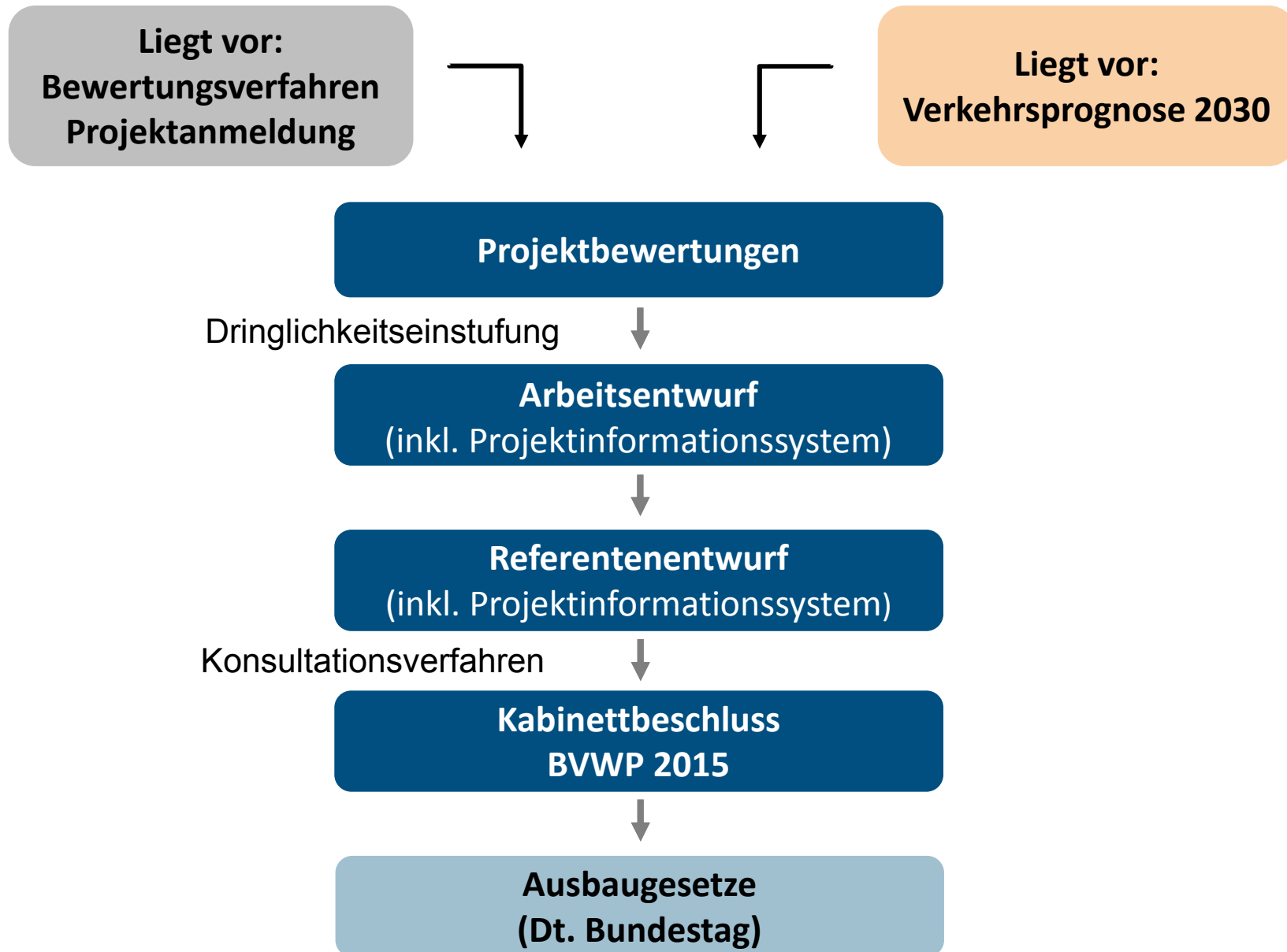




Was liegt bereits vor?

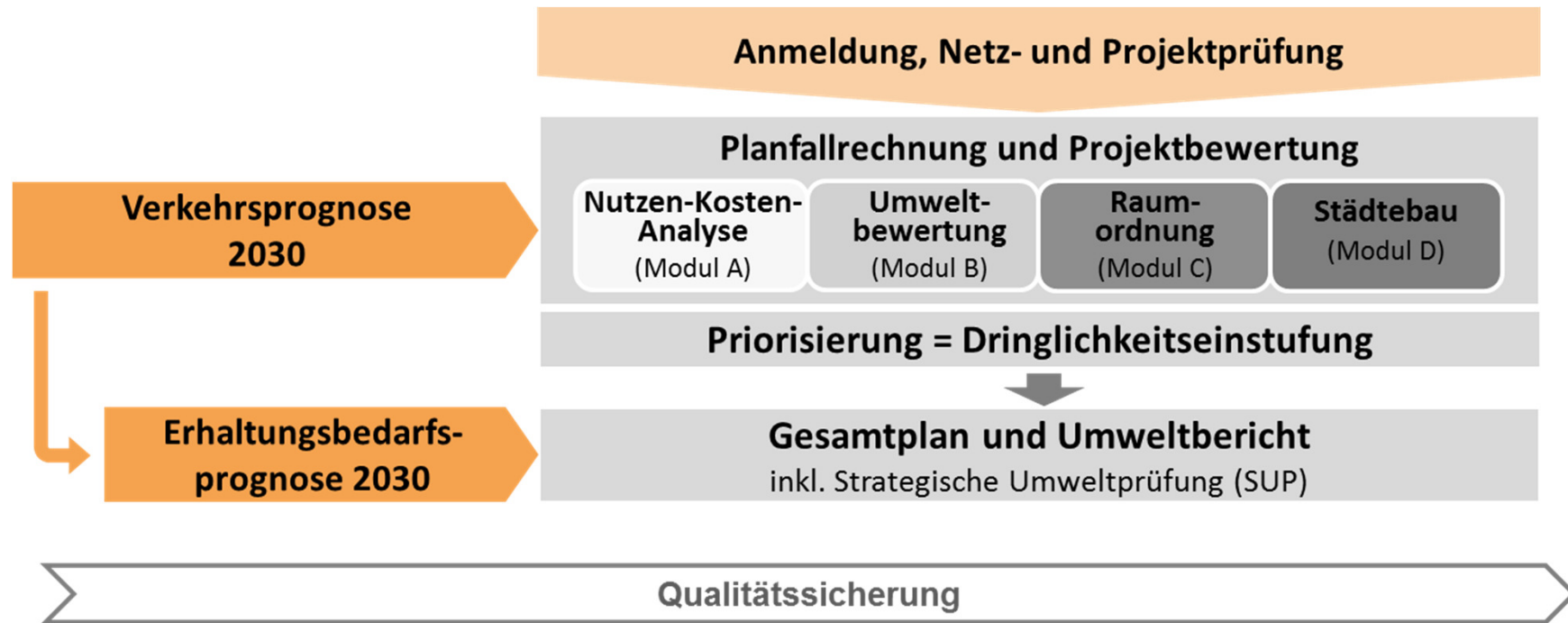
- **Grundkonzeption (veröffentlicht im April 2014)**
 - Leitlinien für den BVWP 2015 (noch keine Aussagen zu Einzelprojekten)
 - Nationales Prioritätenkonzept (u.a. Erhalt vor Neubau, Engpassbeseitigung Hauptachsen)
- **Entwurf des BVWP-Bewertungsverfahrens (veröffentlicht im März 2014)**
 - Wissenschaftliche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

Wie geht es weiter?



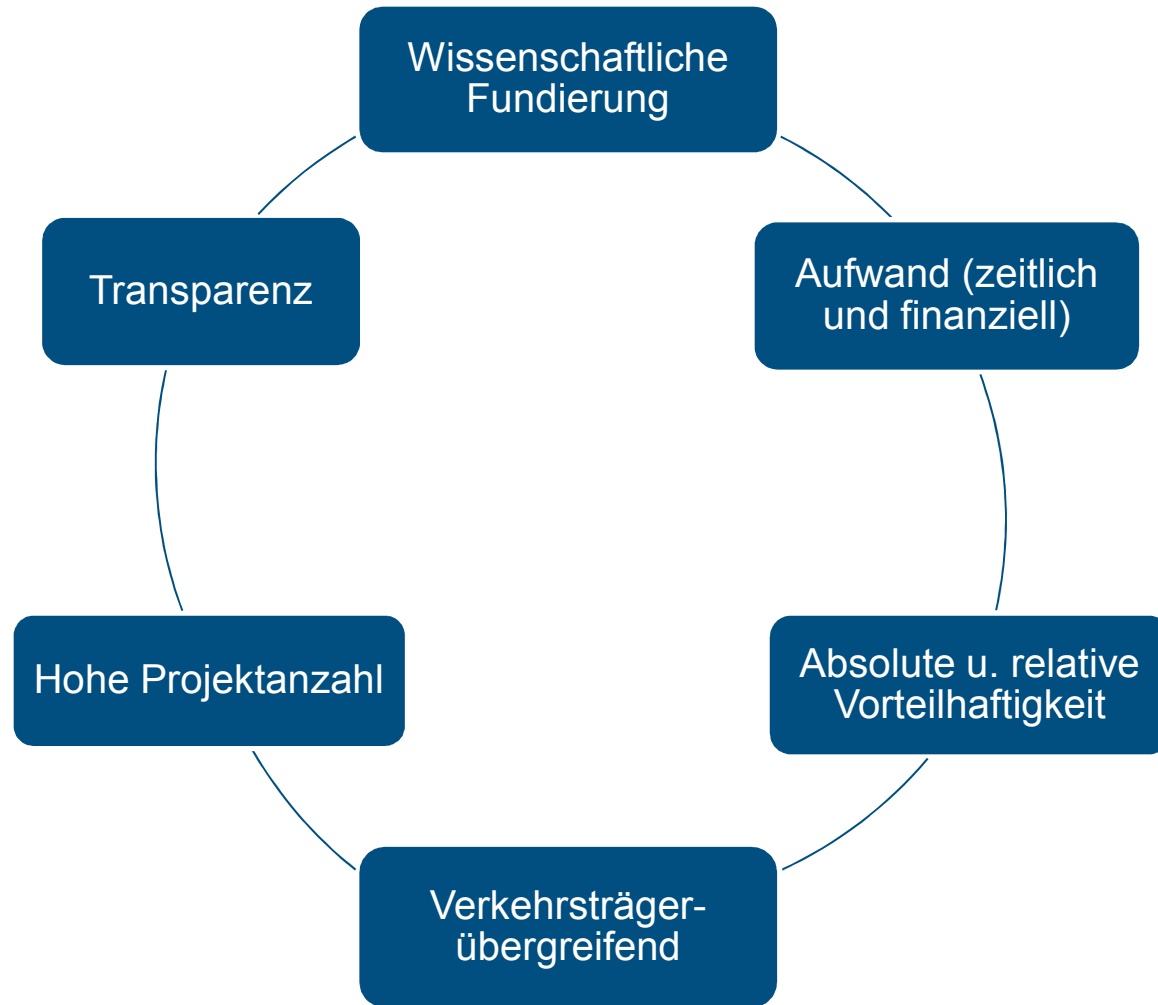


Bewertungsmodulare





Anforderungen an das BVWP-Bewertungsverfahren





Überarbeitung der BVWP-Bewertungsmethodik

Bewertungsmodule

Umwelt-/Naturschutz-
fachliche Beurteilung

Nutzen-Kosten-
Analyse

Raumordnerische
Beurteilung

Städtebauliche
Beurteilung

Forschungsprojekte

FE 1 Investitionskosten und Umwelt

FE 2 Grundsätzliche Überprüfung der NKA

Ergänzende FE-Projekte: Zeitkosten und Zuverlässigkeit

FE 3 Machbarkeitsstudie Zuverlässigkeit

FE 4 Bewertungsansätze PV Zeitkosten/Zuverlässigkeit

FE 5 Bewertungsansätze GV Zeitkosten/Zuverlässigkeit

FE 6 Mengengerüste Zuverlässigkeit Straße

FE 7 Mengengerüste Zuverlässigkeit Schiene



Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse

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



Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

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



Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

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



Gesamtwirkungen der Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse

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



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Priorisierungsstrategie für den BVWP 2015



1 Festlegung
Erhaltungs-/Ersatzmittel

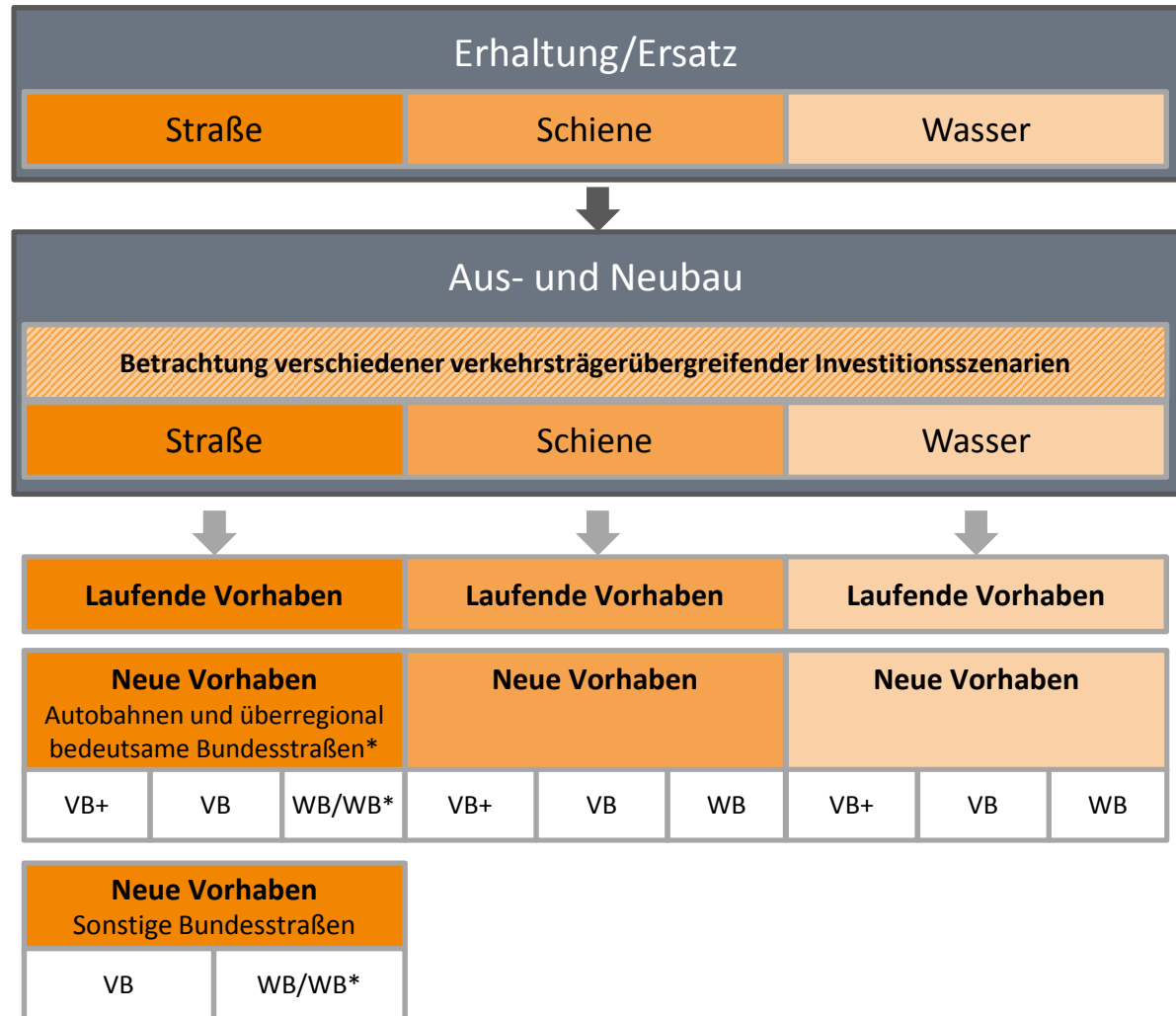
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen

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

Basis: Vergleich der Gesamtplanwirkungen

3 Dringlichkeitseinstufung
innerhalb der Verkehrsträger

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



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



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

www.bmvi.de