Juliane Friebel
Referentin für Verkehr
Bundesverkehrswegeplanung und Elektromobilität

05.12.2022

Bundesverkehrswegeplan

Koalitionsvertrag:

*„Wir streben einen **neuen Infrastrukturkonsens** bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden **Bedarfsplanüberprüfung** einen **Dialogprozess** mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer **Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung** des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es **eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte**. Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen **neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg** bringen.“*

Wichtige Begriffe

Bundesverkehrswegeplan (BVWP):
(Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße!)
Rahmenprogramm der Bundesregierung im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik. Er ist ein wichtiges Planungsinstrument, jedoch kein Finanzierungsplan und hat keinen Gesetzescharakter. Aktuell gilt der Bundesverkehrswegeplan 2030.
Fernstraßenausbaugesetz (FStrAG):
Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen erklärt den Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen zu Hoheitsaufgaben des Bundes.
Bedarfsplan Straße: (Anhang zum FStrAG)
Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

I. Bedarfsplanüberprüfung

Aktueller Stand

- Erarbeitung Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) läuft → 132 Prämissen für VP 2040 wurden erstellt und bewertet
- Ende 07/2023: Vergleiche Ergebnisse VP 2040 „Basisprognose 2040“ mit VP 2030 als empirische Grundlage für die BPÜ (national und regional) → VP 2040 bildet die Grundlage für die Basisprognose 2040
- Mitte 2023 Start BPÜ auf Grundlage Basisprognose 2040
- Ende 2023 Ergebnis BPÜ und Bericht über Ergebnis an den Bundestag

Gesamtprozess der Verkehrsprognose 2040
Die VP 2040 (5 Fachteile*) untergliedert sich wie folgt:

2 Prognosefälle für den Prognosehorizont 2040
- Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“
- Prognosefall 2 „Beschleunigte globale Transformation 2040“ (oder auch „gleitende Langfristprognose“)

3 Szenarien für den Szenarienhorizont 2050
- Szenario 2050 „Basisszenario 2050“
- Szenario 2050 „Klimawandel und Extremwetterereignisse“
- Szenario 2050 „Beschleunigte globale Transformation“
- VP = Werkzeug für BPÜ und soll pol. Entscheidungsträgern als Hilfsmittel dienen, um erforderliche Maßnahmen für BPÜ abzuleiten

Problempunkte

- Nur die Basisprognose 2040 (Prognosefall 1) ist für die BPÜ relevant
- Prognosefall 2 sowie Szenarien 3-5 werden erst in 2024 fertiggestellt
- Unklar wofür Prognosefall 2 und die drei Szenarien erarbeitet werden (hier sind Umwelt- und Verkehrsverbände beteiligt)
- KOA-V Ziele werden nicht als Ziel für BPÜ definiert, um „zurückzurechnen“ welche infrastrukturellen Veränderungen es bräuchte, um (1) Klimaziele und (2) Verkehrsverlagerungsziele zu erreichen
- Beauftragte Gutachterorganisation „Intraplan“ aus unserer Sicht schwierig

II. Dialogprozess

- Der Dialogprozess wird am 7.12.2022 mit einer Auftaktveranstaltung beginnen
- Terminankündigung wurde Anfang November an Verbände versandt → Nabu, VCD, BUND, Greenpeace, DUH sind u.a. dabei, aber auch viele Verkehrsverbände
- Relevante Ministerien und Koa-Partner sind eingeladen als „stille Beobachter“
- Soll bis nach Abschluss der vrsl. noch bis Ende 2023 laufenden BPÜ laufen, d.h. jedenfalls bis ca. Anfang 2024

BMDV – Aufgabe und Ziel des Dialogprozesses:

1. Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung (Parlamentarischer Staatssekretär Oliver Luksic, BMDV)
2. Rahmen und Grundsätze für den Infrastrukturdialog
3. Prognoseinstrumente des BMDV und prognostischer Blick in die Zukunft
4. Bundesverkehrswegeplanung: Verfahren, Status quo und nächste Meilensteine

Ziele aus Grüner Perspektive

- Neupriorisierung der Projekte und Streichung/Herabstufung einiger „wesentlicher“ Projekte (unter Berücksichtigung des KSG, Flächenverbrauchsziele, steigende Baukosten, knappe Ressourcen, Verkehrsverlagerungsziele)
- Erarbeitung besserer Kriterien für die Weiterentwicklung des BVWP (Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040) (unter Berücksichtigung des KSG, Flächenverbrauchsziele, steigende Baukosten, knappe Ressourcen, Verkehrsverlagerungsziele)

III. Abstimmung über laufende Projekte

<u>„Laufende Projekte“ aus Grüner Sicht</u>

- „Laufende Projekte“, zu denen wir die im Koalitionsvertrag vereinbarte gemeinsame Abstimmung fordern, sind alle Bedarfsplanmaßnahmen ab dem Status: „Planfeststellung beantragt“
- Zu Maßnahmen, die bereits im Bau befindlich sind bzw. deren Baufreigabe unanfechtbar ist, bedarf es keiner derartigen Abstimmung
- Bei Maßnahmen, von denen Teilabschnitte bereits im Bau sind, andere Teilabschnitte aber noch keine unanfechtbare Baufreigabe haben, fordern wir weiterhin die gemeinsame Abstimmung über Bauabschnitte ohne unanfechtbare Baufreigabe (Bsp. Bauabschnitt 17. der A100)

IV. Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040

<u>Aktueller Stand:</u>

- BMDV hat Gutachten an Intraplan (führen auch BPÜ durch) vergeben zum Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040

<u>Weiteres Vorgehen</u>

- Interne konzeptionelle Erarbeitung und Abstimmung zu neuem Bundesverkehrswege- und mobilitätsplan 2040 auf Basis neuer Kriterien
    - Konzepte der Umwelt- und Verkehrsverbände diskutieren → internes Fachgespräch?
    - „unkonventionelle“ Verbündete identifizieren und ansprechen (Bauindustrie, Deutscher Landfrauen Verband,…)