



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015

Jürgen Papajewski

Leiter des Referats G 12

Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik



- A. Was ist der Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015?
- B. Wie entsteht der BVWP 2015?
- C. Was ist der Stand des Verfahrens?
- D. Ausblick und Fazit –

Wie fließen die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 ein?



A. Was ist der Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015?

B. Wie entsteht der BVWP 2015?

C. Was ist der Stand des Verfahrens?

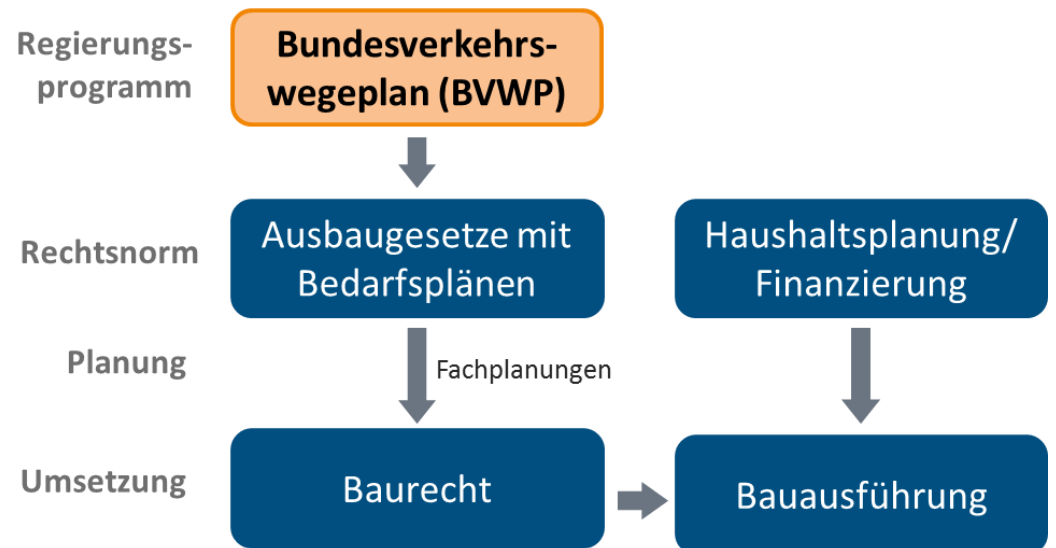
D. Ausblick und Fazit –

Wie fließen die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 ein?

Der Bundesverkehrswegeplan ist das zentrale 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.



Bundesverkehrswegeplan 2003

Bundes- wasserstraßen



Bundes- schienenwege



Bundes- autobahnen





Der BVWP hat eine Geschichte

BVWP 1973

- Vorbereitung des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs (NBS Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart)

BVWP 1980

- Reaktion auf steigende Ölpreise
- Reduktion der Bundesfernstraßenplanung

BVWP 1985

- Betonung des Ausbaus des Eisenbahnnetzes (NBS Köln – Rhein/Main und NBS/ABS Karlsruhe - Basel)

BVWP 1992

- Ausbau des Verkehrsnetz für das vereinigte Deutschland (NBS Berlin – Hannover, Y-Trasse und Berlin – Erfurt – Nürnberg)

BVWP 2003

- Erhöhte Bedeutung der Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau

BVWP 2015

- Erhalt vor Neubau
- Priorität von Lückenschlüssen



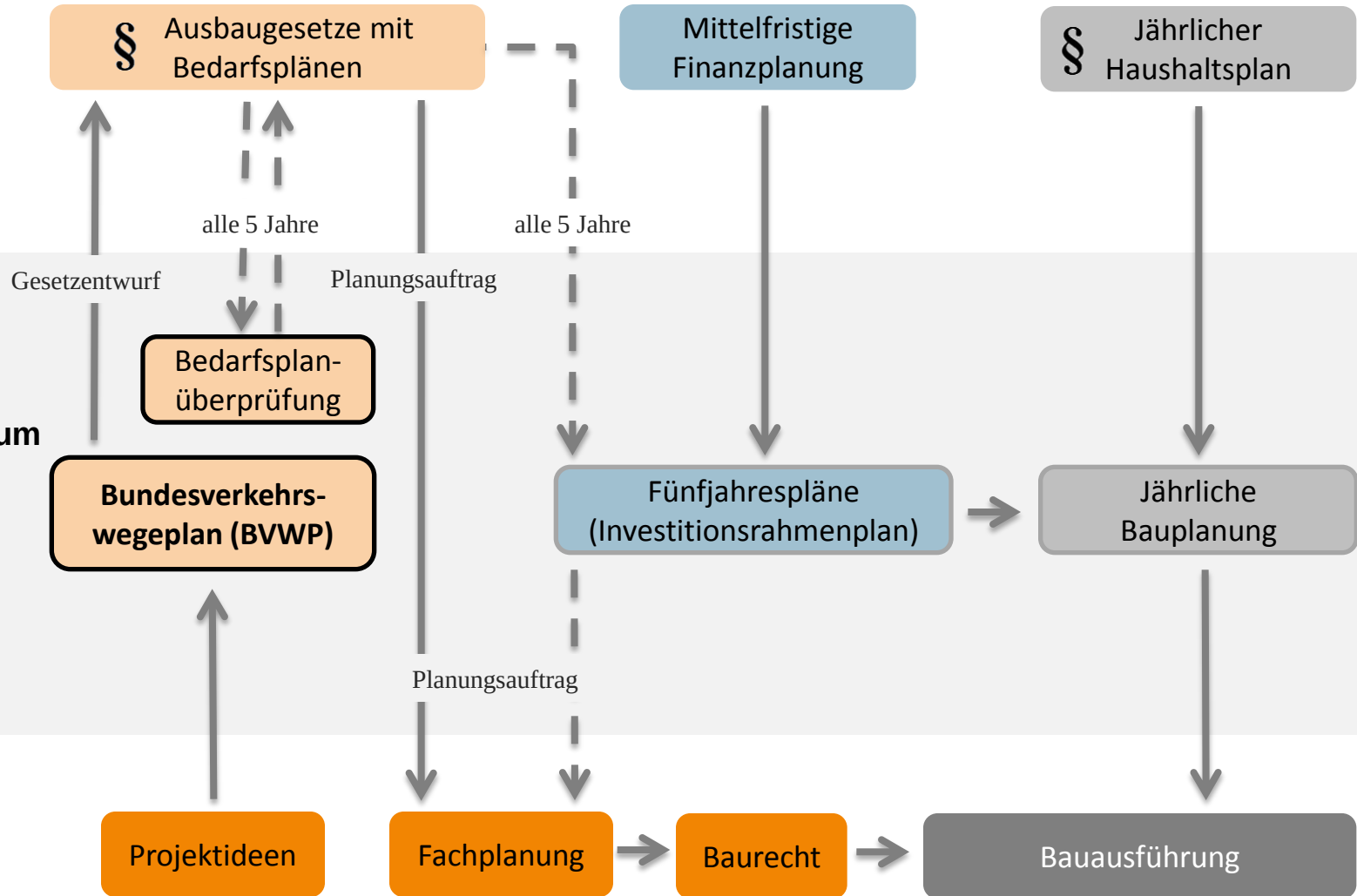
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Parlament

BEDARFSPLANUNG

MITTELFRISTPLANUNG

FINANZIERUNG



UMSETZUNG



- A. Was ist der Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015?
- B. Wie entsteht der BVWP 2015?**
- C. Was ist der Stand des Verfahrens?
- D. Ausblick und Fazit –

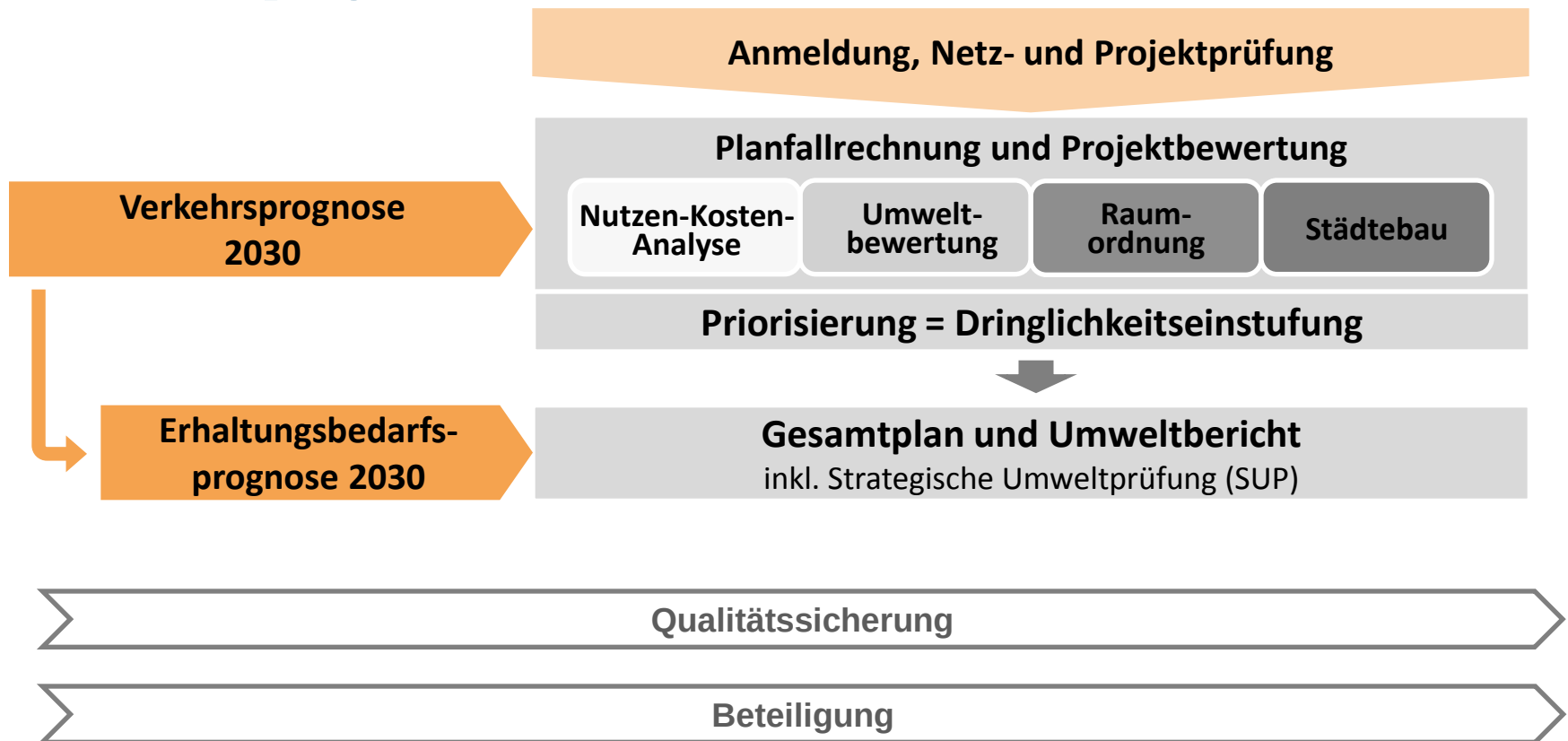
Wie fließen die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 ein?



Was sind die Grundlagen eines BVWP?

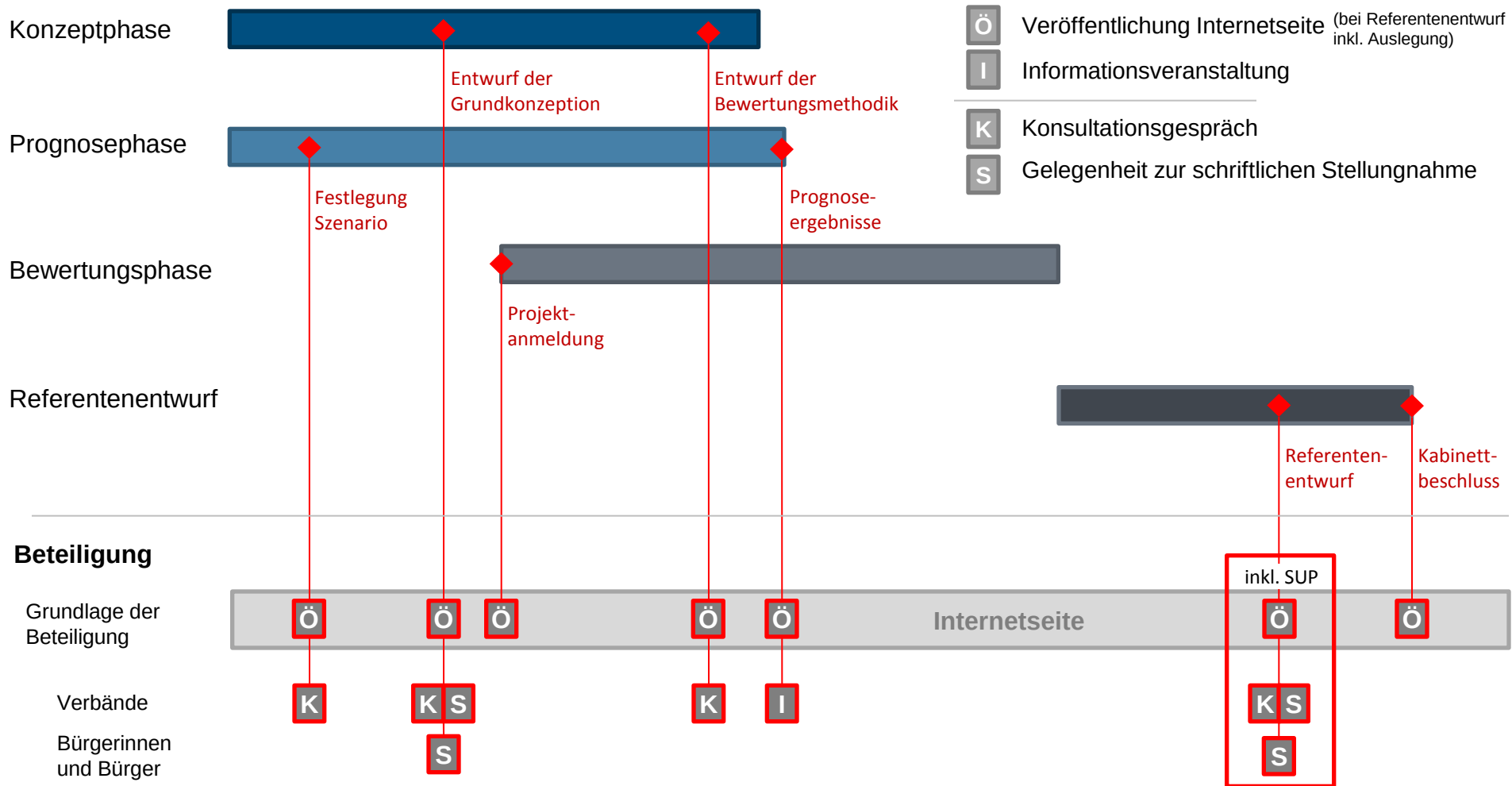
- **Projektideen** werden
- auf Basis von **Verkehrsprognosen**
- umfassend **bewertet** und auf Basis der Ergebnisse
- **priorisiert**, d.h. in Dringlichkeitsstufen eingeteilt.

Der BVWP 2015 ermittelt den Infrastrukturbedarf auf Basis der Verkehrsprognose für das Jahr 2030





Der BVWP wird unter intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet.





Projektideen: Die Sammlung von Projektideen erfolgte unter Beteiligung der Bürger

Netzprüfg/Engpassanalyse

Projektanmeldung

Projektprüfung

- Veröffentlichte Engpassanalyse 2025 für Straße und Schiene als Grundlage
- Anmeldung von Projekten zur Bewertung abgeschlossen
 - Straße: ca. 1.700 Projektvorschläge (Straßenbauverwaltung der Länder)
 - Schiene: ca. 1.000 Projektvorschläge (DB Netz AG und weitere EIU, Verbände, Länder, Bürger)
 - Wasserstraße: ca. 50 Projektvorschläge (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Länder)
- **Bürgerbeteiligung ist wesentliche Komponente, viele gute Projektideen wurden von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht.**



Verkehrsprognose 2030 bildet zentrale Grundlage für den BVWP 2015

- Die Verkehrsprognose sagt aus, wie sich der Verkehr vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2030 entwickeln wird.
- Die Prämissen und Ergebnisse wurden in mehreren Sitzungen mit Bürgern und Verbänden intensiv diskutiert und validiert.



Wesentliche Treiber im Verkehrsprognoseprozess

Wirtschaft

- BIP
- PV: insb. verfügbares Einkommen
- GV: Außenhandel, Branchenstruktur (transportintensive Branchen)

Bevölkerung

- Demographischer Wandel
- Siedlungsstruktur
- PV: insb. Erwerbstätigkeit, Pendlerverhalten, Auszubildende

Mobilitätskosten

- Nutzerkostenentwicklung
- Effizienzentwicklung in den Verkehrsarten

Verkehrsangebot

- Infrastruktur
- Betriebsangebot
- Motorisierungsgrad

Umweltaspekte

- Verringerung spezifischer Verbräuche / Emissionen
- Antriebsartenstruktur
- Energieträgerstruktur der Stromerzeugung

→ **Wirtschaft und Bevölkerung** beeinflussen die Verkehrsentwicklung am stärksten

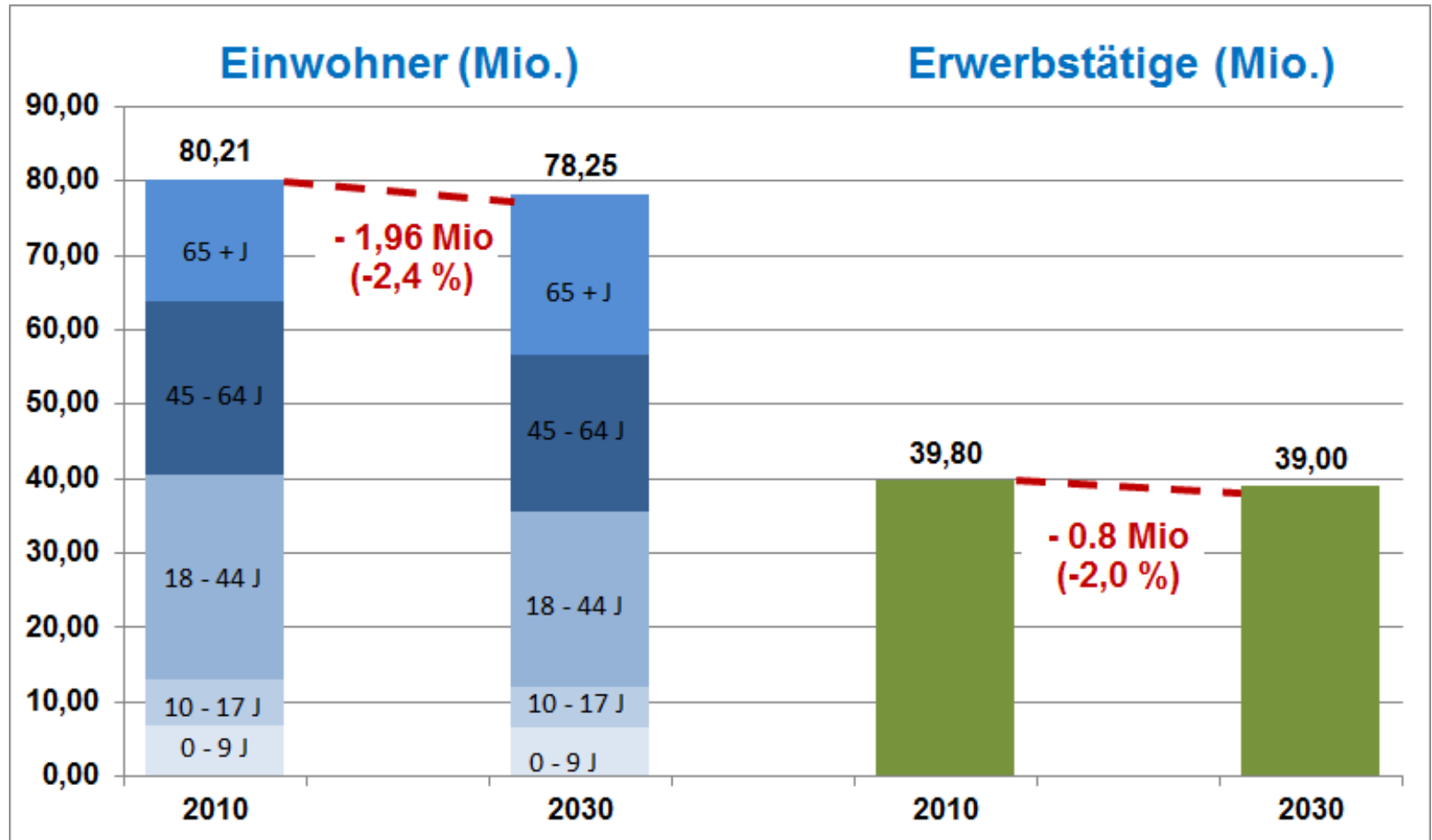


Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

BIP-Wachstum	2010 – 2030 in % p.a.
Deutschland	1,14
Europa	1,38
Welt	2,25
Außenhandel Deutschland	
Exporte	3,63
Importe	3,99

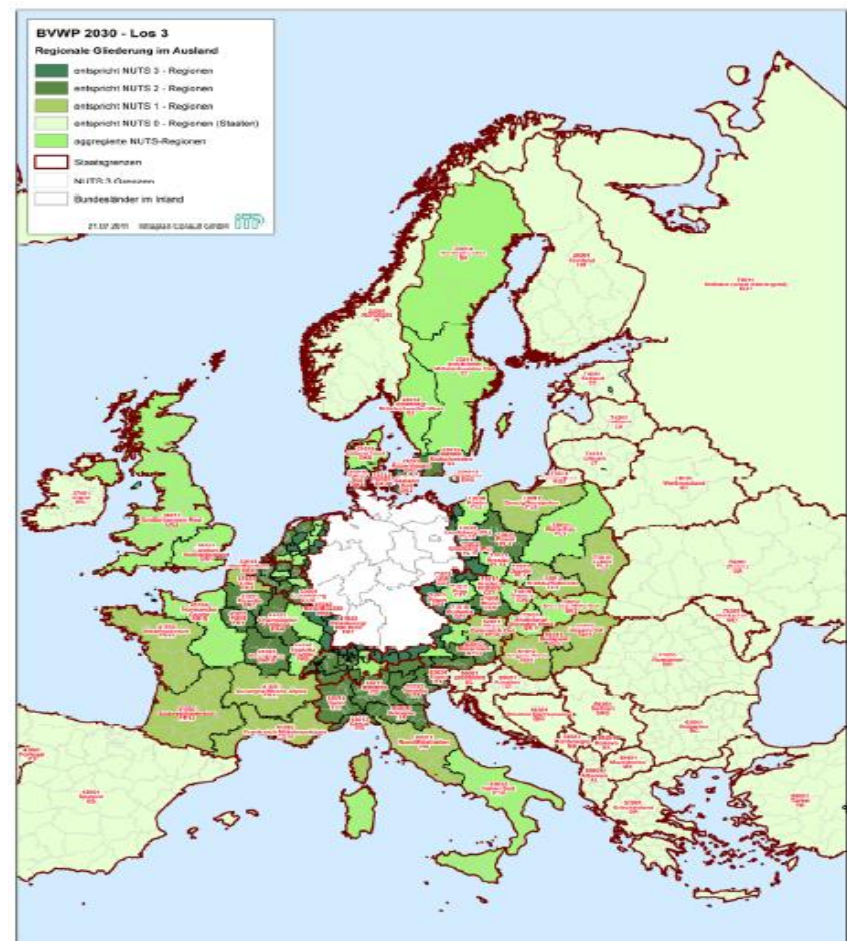


Demographische Entwicklung führt zu Einwohnerrückgang





Regionale Unterteilung

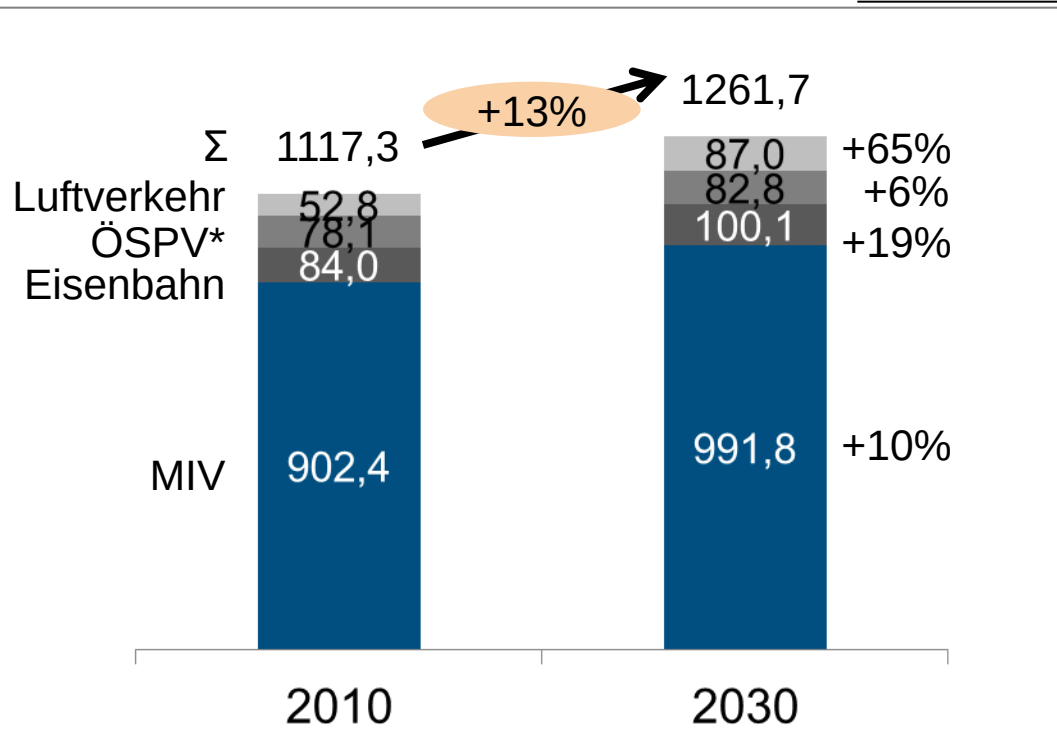




Der Personenverkehr wächst bis 2030 weiter

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm

Wachstum



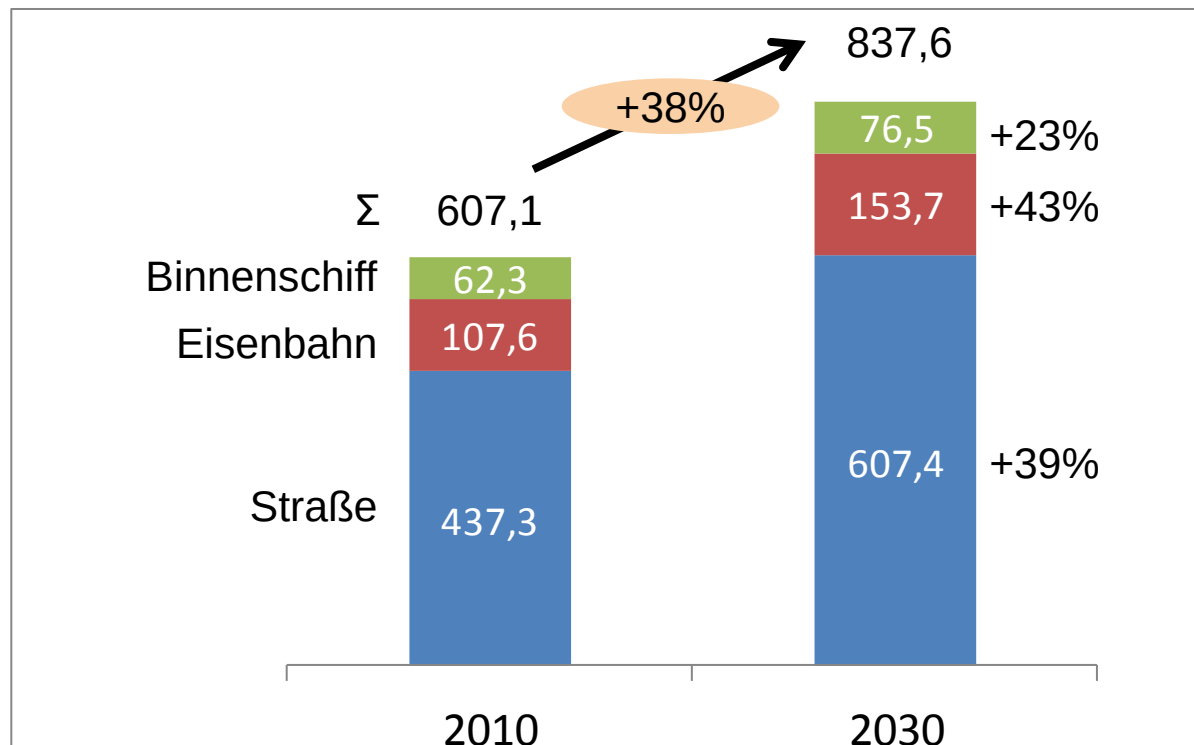
*Öffentlicher Straßenpersonenverkehr



Besonders im Güterverkehr nimmt die Verkehrsleistung zu

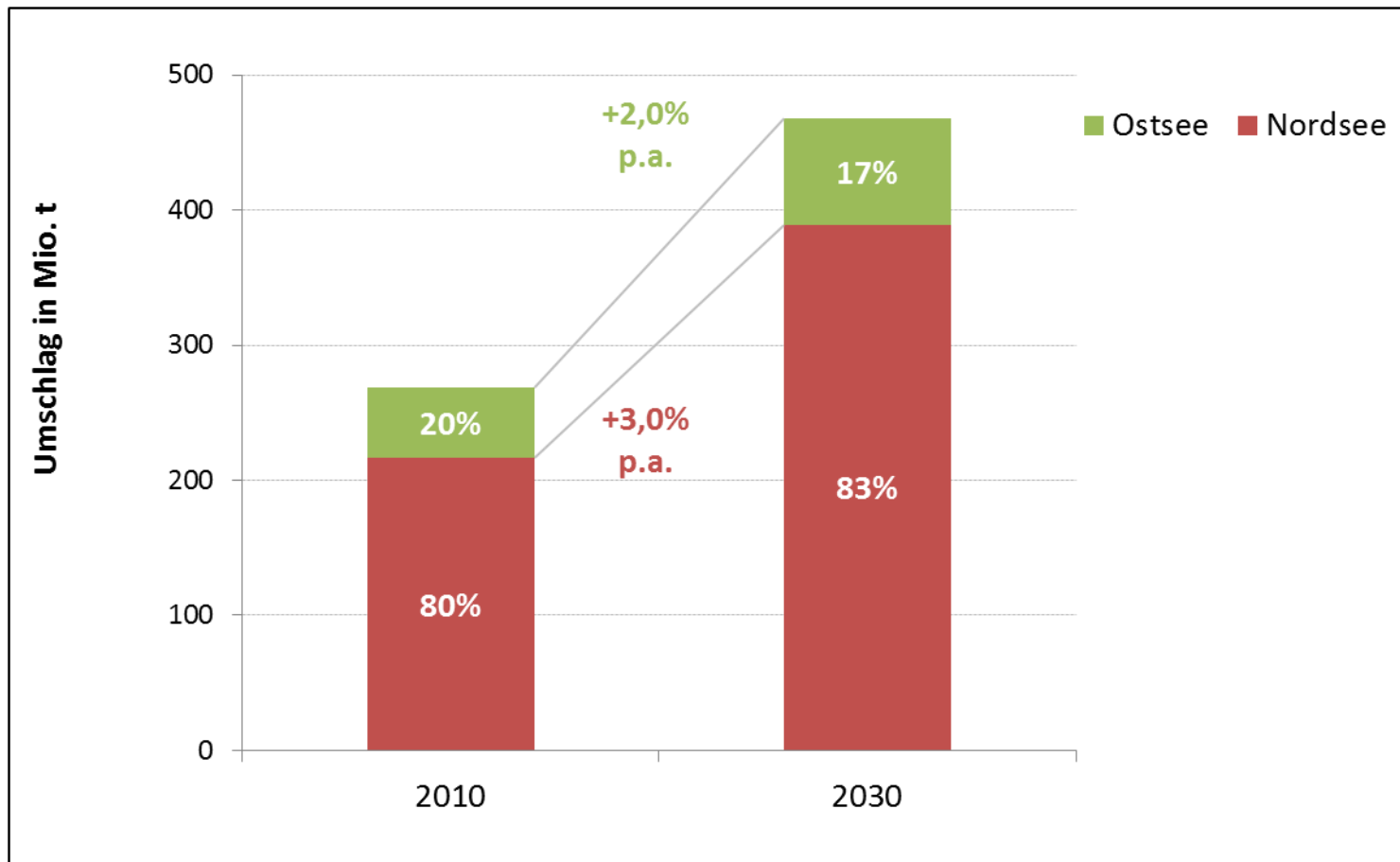
Verkehrsleistung in Mrd. tkm

Wachstum





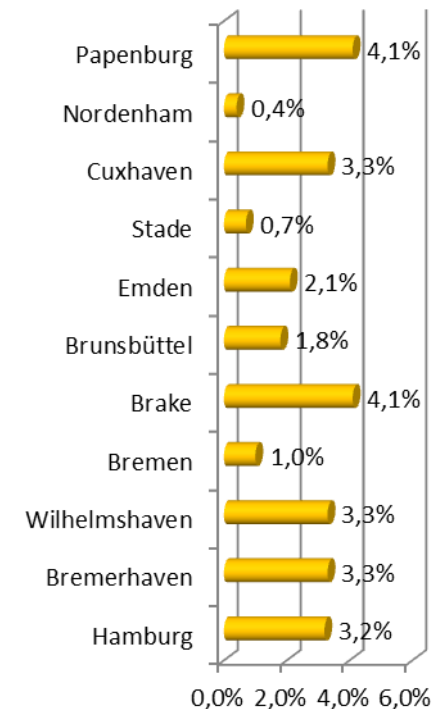
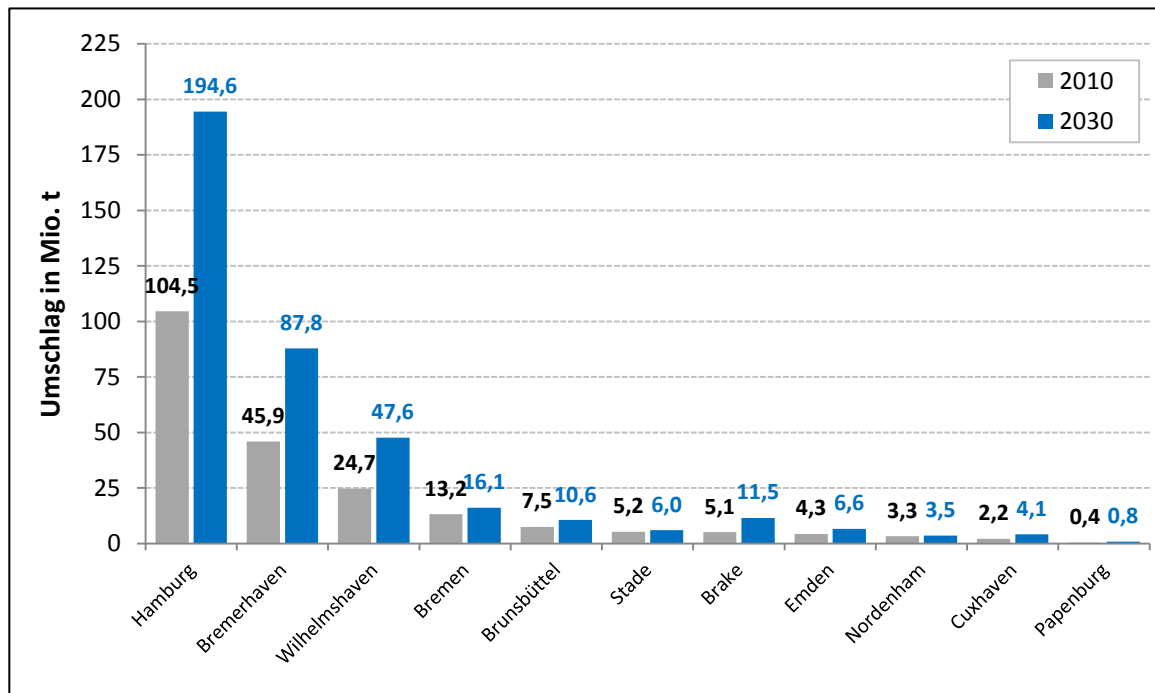
Seeverkehrsprognose 2030 – Zunahme des Umschlags





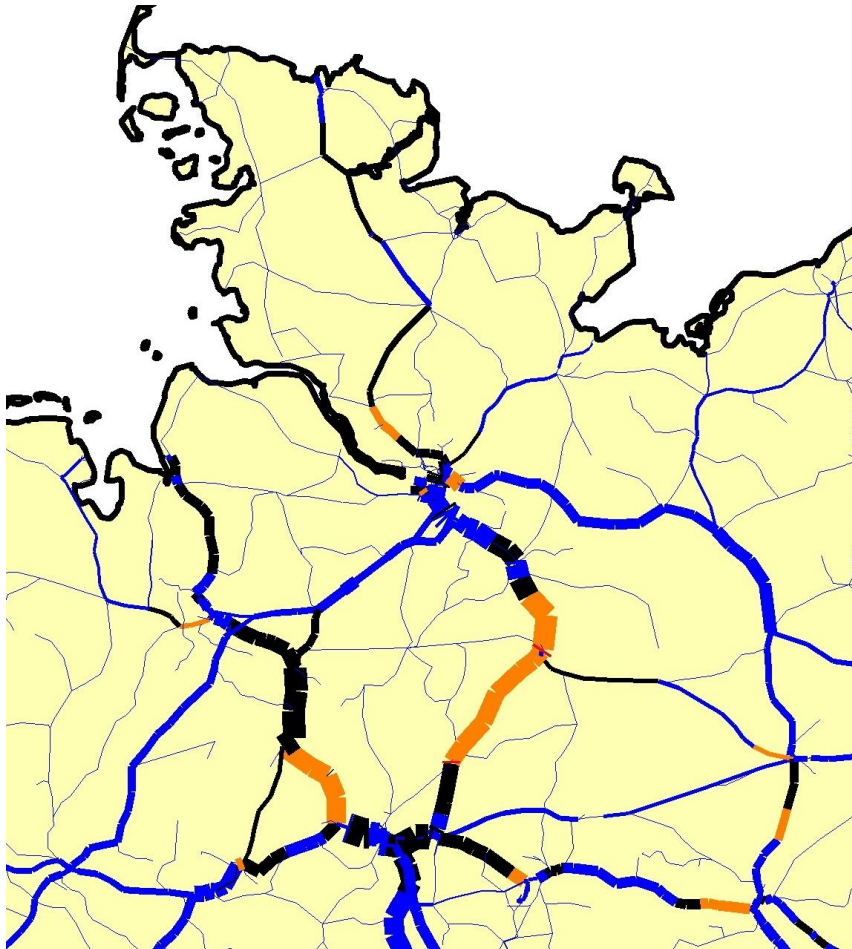
Seeverkehrsprognose 2030 – Umschlagsentwicklung der Nordseehäfen

Ø Entwicklung 2010 -2030 in % p.a.





Was bedeuten diese Prognoseergebnisse für das Schienennetz im Norden?



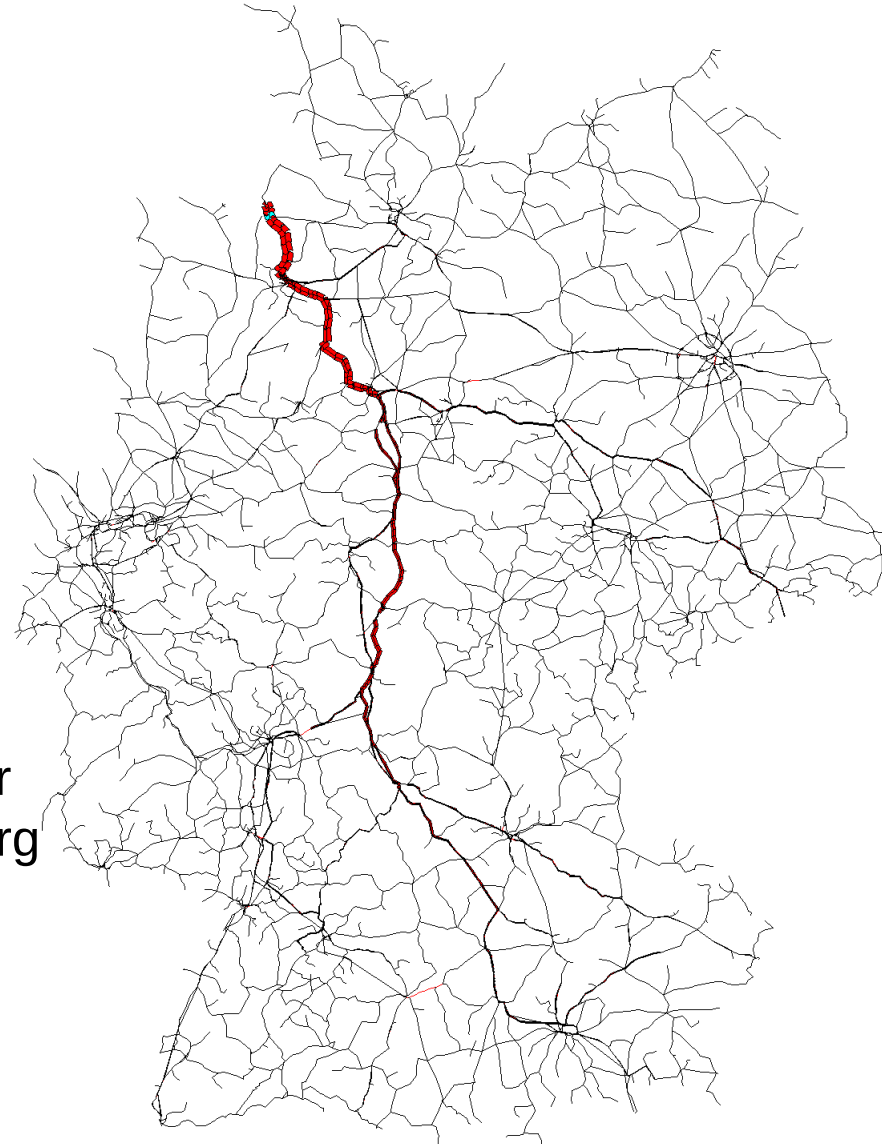
Die Engpassanalyse des Bezugsfalls 2030 zeigt Probleme insbesondere zwischen Lüneburg und Celle (Überlast von ca. 140 Güterzügen pro Tag) sowie zwischen Nienburg und Verden (Überlast verursacht durch ca. 60 Züge pro Tag).

- Es fehlen also zwei Gleise in Nord-Süd-Richtung.



Verkehrsströme Bremerhaven

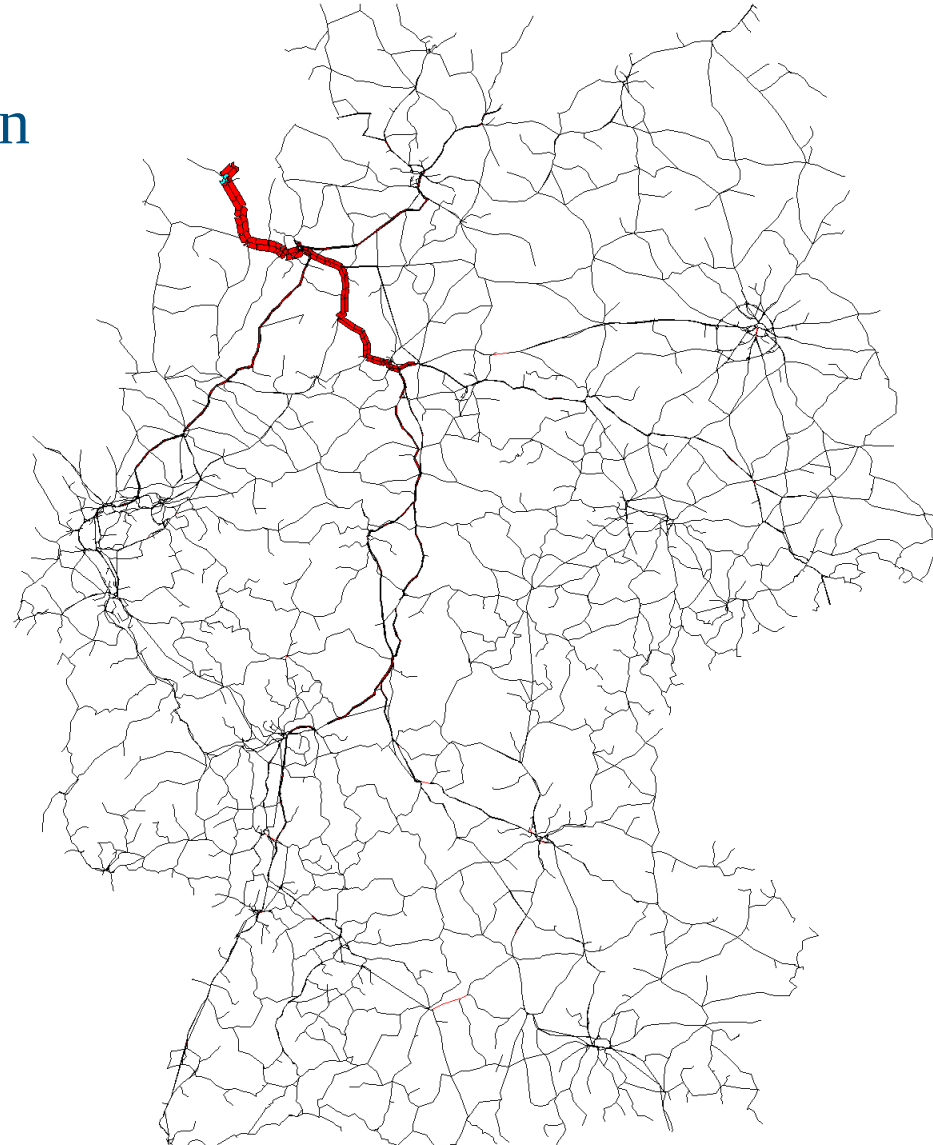
- Die Verkehrsströme von und nach Bremerhaven kommen insbesondere aus
 - Lehrte (Mega-Hub),
 - Rhein-Main-Gebiet,
 - Stuttgart,
 - München.
- Zu einem deutlich kleineren Teil sind auch Verkehre nach CZ (über Dresden) und AT (über Regensburg und Rosenheim) vertreten





Verkehrsströme Wilhelmshaven

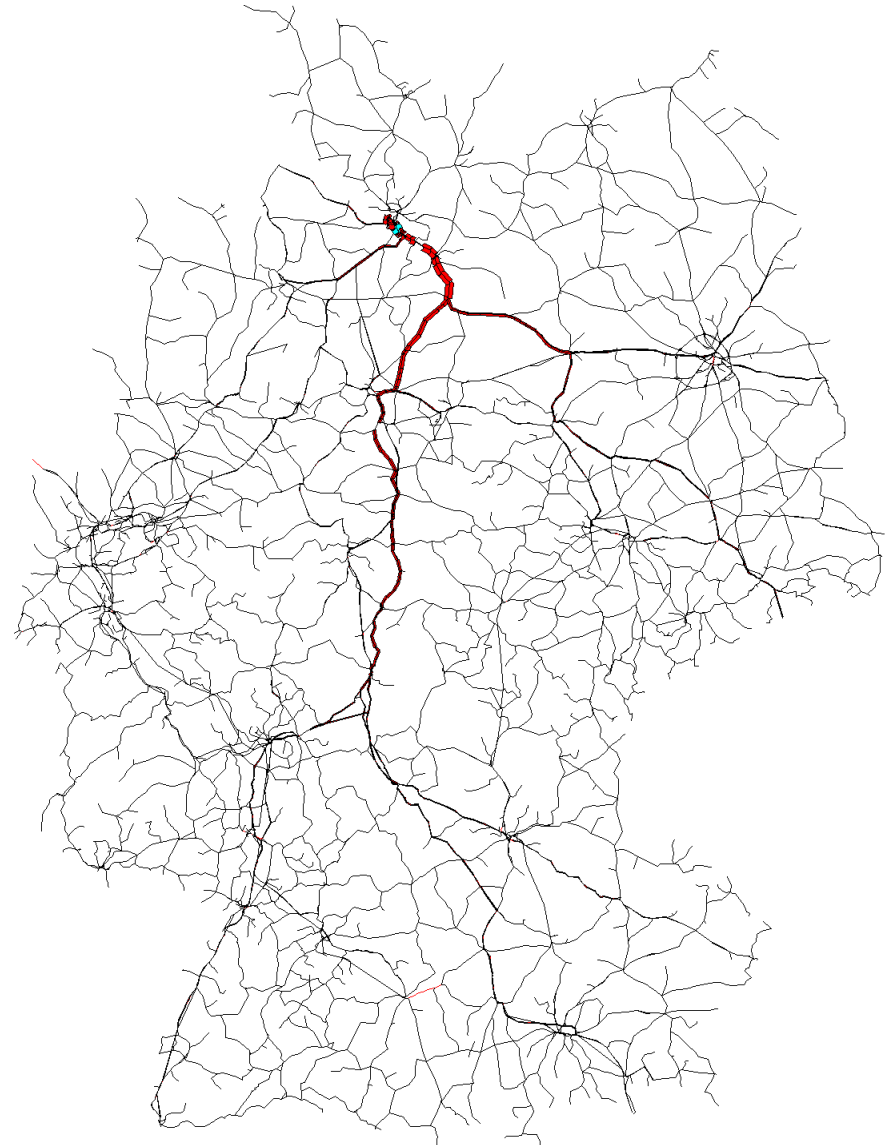
- Die Verkehrsströme von und nach Wilhelmshaven kommen insbesondere aus
 - Lehrte (Mega-Hub),
 - Ruhrgebiet,
 - Rhein-Main-Gebiet,
 - Rhein-Neckar-Gebiet
 - Stuttgart,
 - Nürnberg.





Verkehrsströme Hamburg

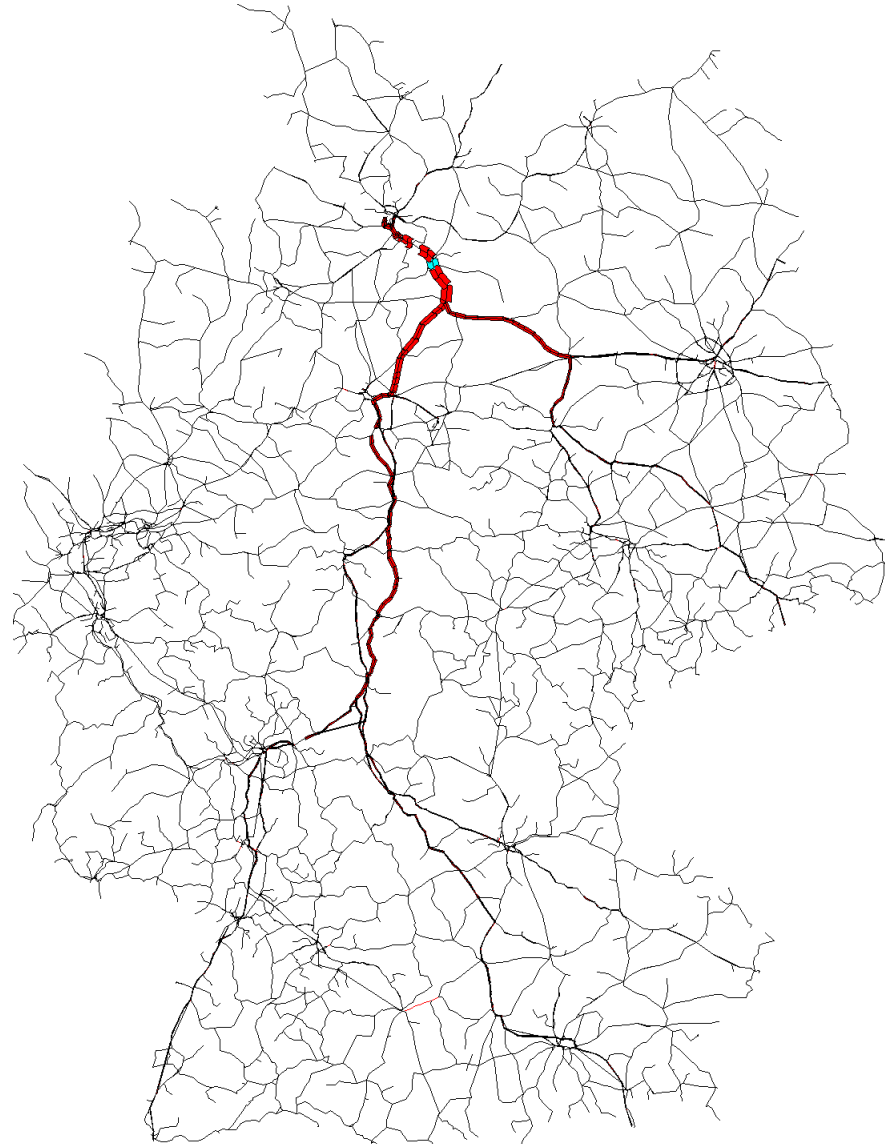
- Die Verkehrsströme von und nach Hamburg kommen insbesondere aus
 - Lehrte (Mega-Hub),
 - CZ (über Dresden)
 - Rhein-Main-Gebiet,
 - Rhein-Neckar-Gebiet
 - Stuttgart,
 - München
 - Nürnberg.
- Zu einem deutlich kleineren Teil sind auch Verkehre nach AT (über Regensburg und Rosenheim) und Polen (über Frankfurt/O) vertreten





Verkehrsströme Maschen

- Die Verkehrsströme von und nach Maschen (Rangierbahnhof für Hamburg) kommen insbesondere aus
 - Lehrte (Mega-Hub),
 - CZ (über Dresden)
 - Rhein-Main-Gebiet,
 - Rhein-Neckar-Gebiet
 - Stuttgart,
 - München
 - Nürnberg.
- Zu einem deutlich kleineren Teil sind auch Verkehre nach AT (über Regensburg und Rosenheim) und Polen (über Frankfurt/O) vertreten





Bewertung: Das BVWP-Bewertungsverfahren umfasst 4 Module:

- **In Geldeinheiten messbar:**
 - Nutzen-Kosten-Analyse
- **Nicht in Geldeinheiten messbar:**
 - Umweltbeurteilung
 - Raumordnerische Beurteilung (falls relevant)
 - Städtebauliche Beurteilung (falls relevant)

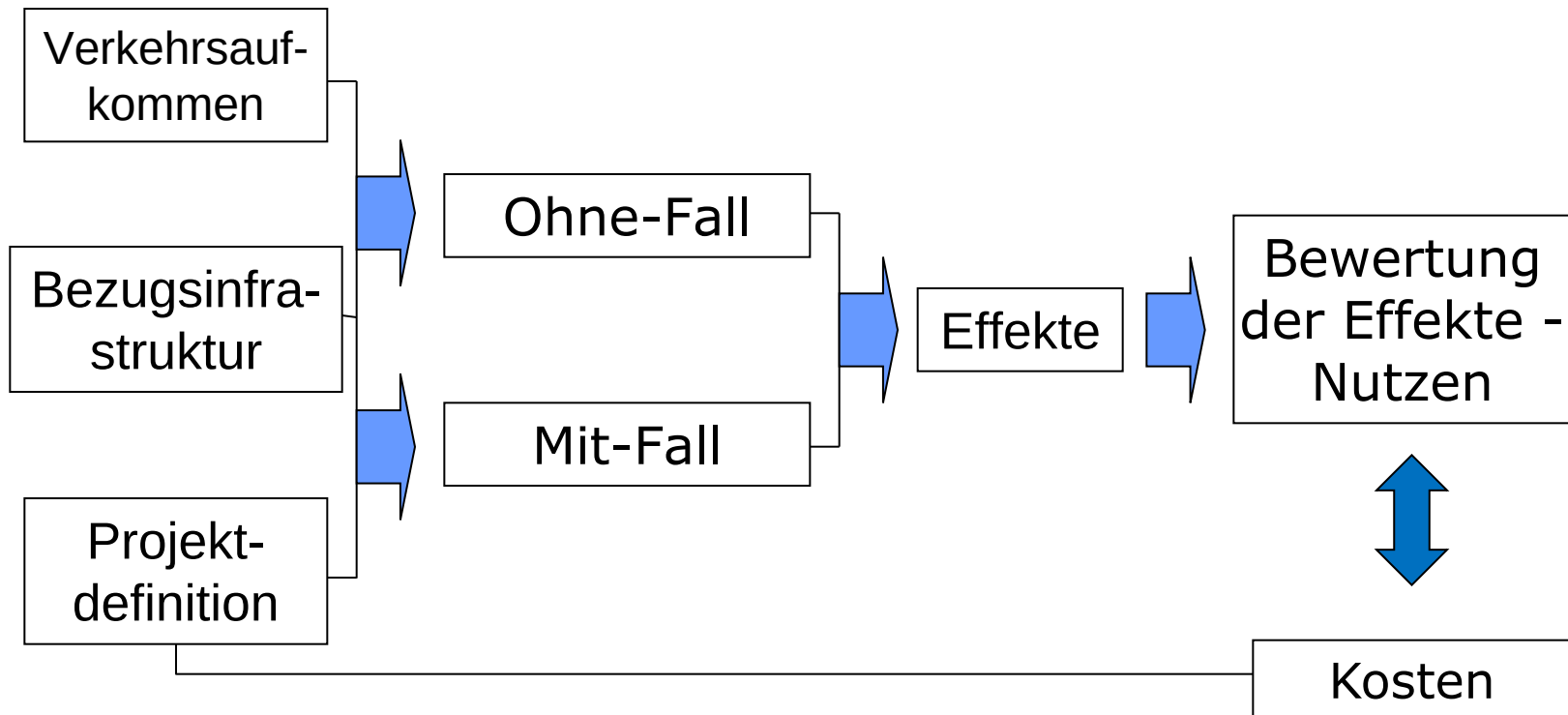


Bewertung: Kosten-/Nutzen als zentrales Entscheidungskriterium

- Die (quantifizierbaren) **Nutzen** des untersuchten Projektes werden ermittelt:, z.B.
 - 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 Produktionsausfällen und menschlichem Leid*)
 - Umweltwirkungen (*Lärm, CO₂, NO_x und kanzerogene Schadstoffe*)
 - Erhaltungskosten (*Erhaltungskosten zu bewertender und/oder zu entlastender Verkehrsinfrastrukturprojekte*)
- und den Investitions-**Kosten** gegenübergestellt.



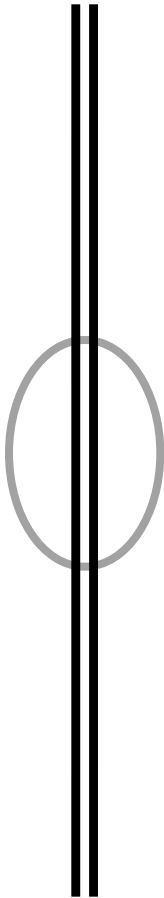
Bewertungsansatz



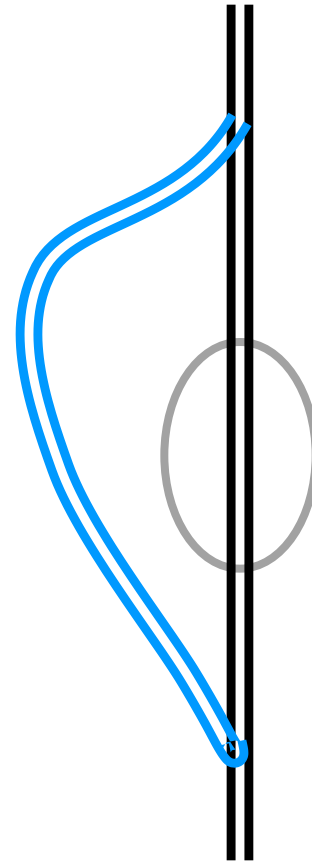


Grundsätze der Bewertung

Vergleichsfall (ohne Projekt)



Planfall (mit Projekt)



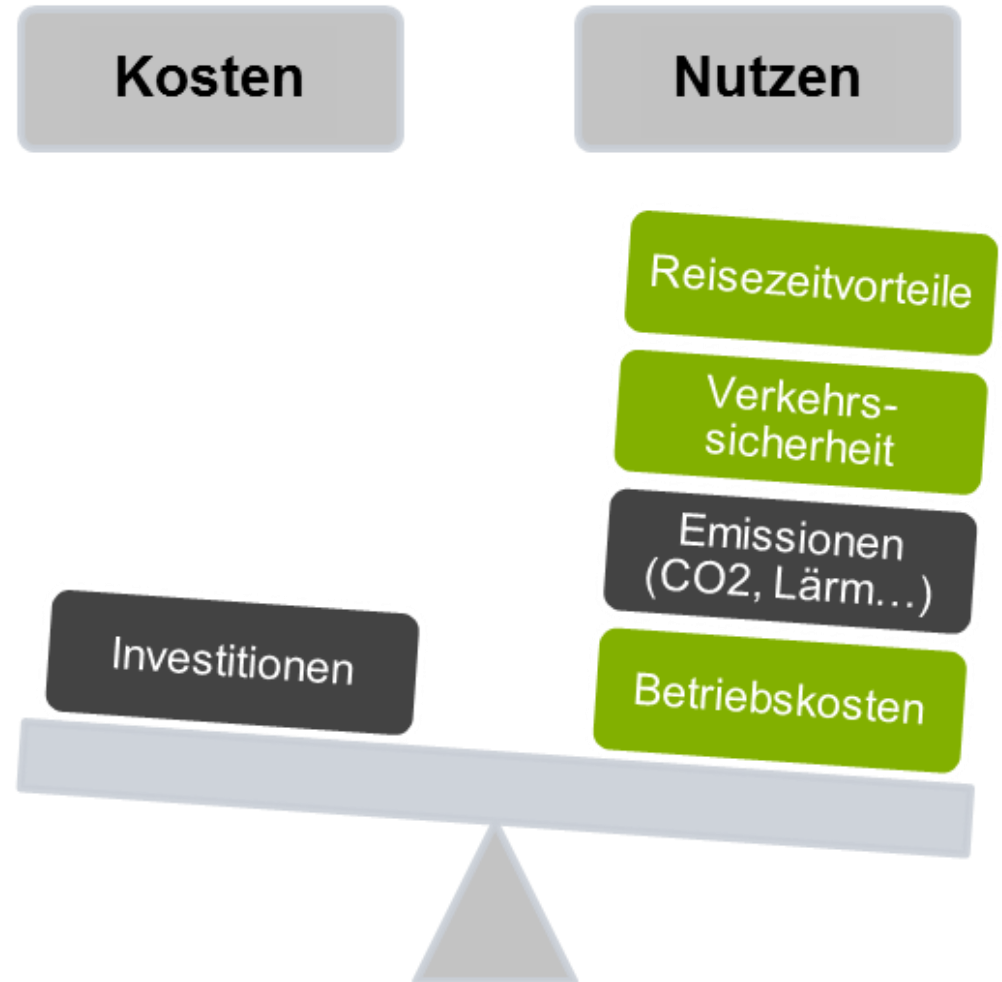


Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1 zur Aufnahme von Projekten in den BVWP erforderlich

**Nutzen-Kosten-Verhältnis als
Entscheidungskriterium:**

$$NKV = \frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}}$$

**Bundeshaushaltsordnung
fordert zwingend:
 $NKV > 1$**





Bewertung: Das BVWP-Bewertungsverfahren umfasst 4 Module:

■ **Umweltbeurteilung:**

- Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzes (Natura 2000, Landschaftsschutzgebiete etc.),
- Flächeninanspruchnahme (versiegelte und unversiegelte Flächen)
- Zerschneidungswirkungen (unzerschnittener Räume)

■ **Raumordnerische Beurteilung:**

- An- und Verbindungsqualitäten im Personen- und Güterverkehr,
- Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten

■ **Städtebauliche Beurteilung:**

- Straßenraumeffekte
- Flächen- und Erschließungseffekte,
- Sanierungs- und Erneuerungseffekte



Priorisierung/Dringlichkeitseinstufung:

Grundsätzliche Priorisierung:

- Erhaltung vor Aus- und Neubau zur Sicherung des Bestandes
- Aus- und Neubau zur Engpassbeseitigung auf wichtigen Verkehrsachsen

Dringlichkeitsstufen des BVWP

- **Vordringlicher Bedarf:**

Projekte mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis

- **Weiterer Bedarf:**

(Wirtschaftliche) Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1, deren Investitionsvolumen jedoch den bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet



- A. Was ist der Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015?
- B. Wie entsteht der BVWP 2015?
- C. Was ist der Stand des Verfahrens?**
- D. Ausblick und Fazit –

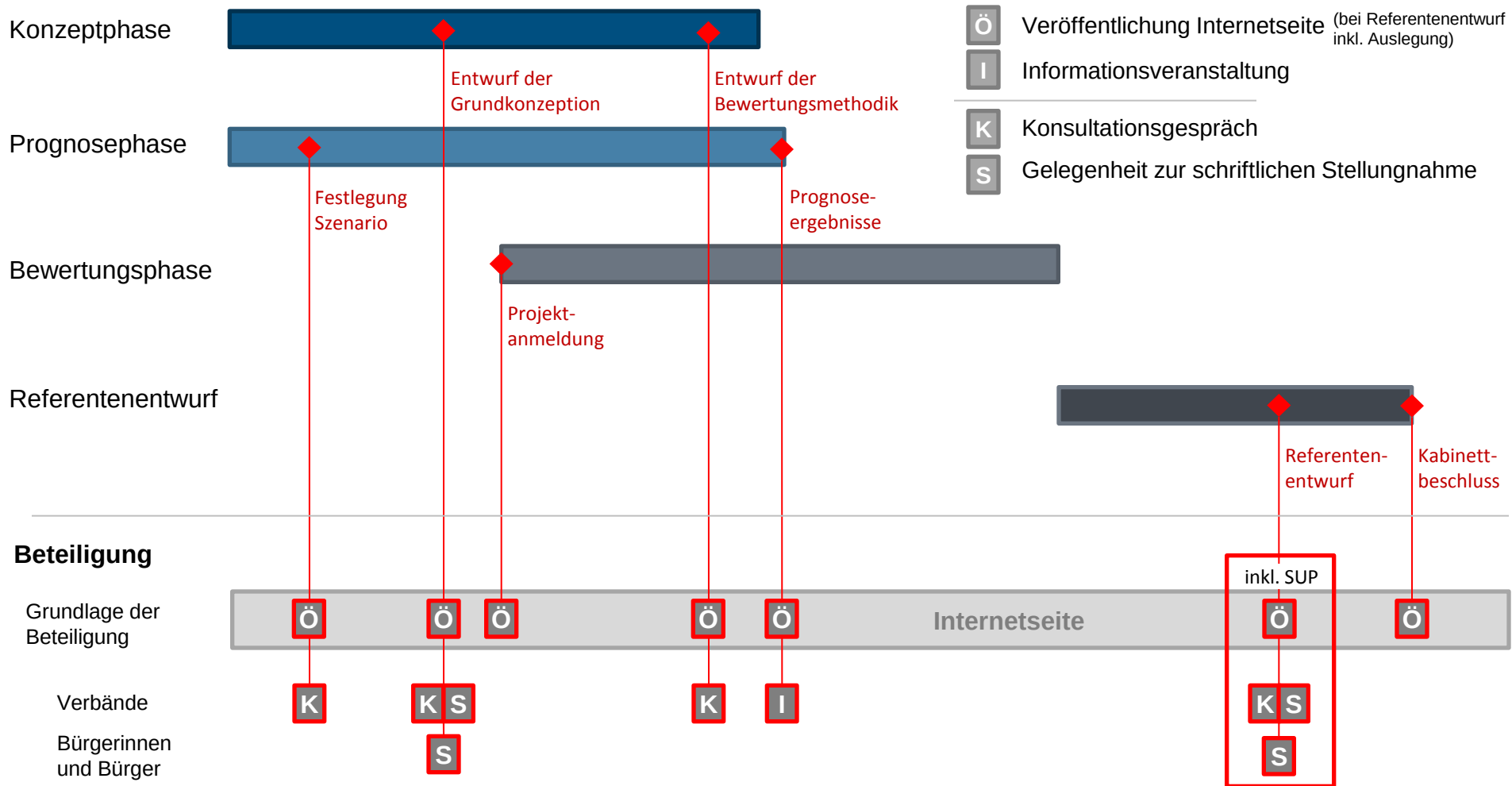
Wie fließen die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 ein?



Bundesverkehrswegeplan 2015 – wie geht es weiter?

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A. Konzeptphase						
Neue Grundkonzeption						
Modernisierung BVWP-Methodik						
B. Prognosephase						
Globalprognose						
Sektoralprognosen						
C. Bewertungsphase						
Netzmängelanalysen/Projektdefinition						
Bewertungen (Umwelt/NKA/Städtebau)						
D. Beteiligungs-/Abstimmungsphase						
Ressorts, Länder						
Öffentlichkeit (Verbände/Bürger)						
E. Beschlussphase						
BVWP (Bundeskabinett)						
Ausbaugesetze (Deutscher Bundestag)						

Der BVWP wird unter intensiver
Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet.





- A. Was ist der Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015?
- B. Wie entsteht der BVWP 2015?
- C. Was ist der Stand des Verfahrens?
- D. Ausblick und Fazit –**

Wie fließen die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 ein?



Wie werden die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 aufgenommen?

- Der Bund hat keine „Vorzugsvariante“ und respektiert die Ergebnisse des Dialogforums.
- Die Ergebnisse des Dialogforums fließen direkt in den Bewertungsprozess des neuen BVWP ein.
- Voraussetzung für eine Aufnahme in den BVWP:
 - Verkehrliche Sinnhaftigkeit (Auflösung der Engpässe, Erfüllung der verkehrlichen Bedürfnisse)
 - Positive gesamtwirtschaftliche Rentabilität.
- Wir werden einen „Platzhalter“ Netzkonzeption Nord aufnehmen, sofern die Ergebnisse des Dialogforums noch nicht vorliegen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

E-Mail: juergen.papajewski@bmvi.bund.de

www.bmvi.de