Umwelt- und verkehrspolitische Einordnung der Bundesverkehrswegeplanung

Pegelstand Elbinsel, 4. April 2023

Dr. Philine Gaffron | TU Hamburg

weitere Quellen und Diskussion in:

Agora Verkehrswende (2023):
Die Bundesverkehrswegeplanung schleunigst modernisieren. Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform. (Langfassung). Berlin

www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf

Dr. Philine Gaffron

‘AKTUELLE‘ KRITIKPUNKTE AM BVWP 2030

1. formale Probleme hinsichtlich Klimaschutzanforderungen
2. mangelnder strategischer Rahmen, keine übergeordneten Zielsetzungen (Nachfrage, Verlagerung, Klimaschutz)
3. Parameter der Verkehrsprognose z.T. überholt, Ergebnisse nicht mehr belastbar
4. Kritik am Bewertungsverfahren für Projekte
5. intransparente Einordnung der Projekte in Dringlichkeitsstufen
6. ungesicherte Finanzierung bzw. intrinsische Unterfinanzierung
7. z. T. unzulängliche Beteiligungsverfahren

Institut für Verkehrsplanung und Logistik TUHH Technische Universität Hamburg

3

Dr. Philine Gaffron

‘AKTUELLE‘ KRITIKPUNKTE AM BVWP 2030

1. **formale Probleme hinsichtlich Klimaschutzanforderungen**
2. mangelnder strategischer Rahmen, keine übergeordneten Zielsetzungen (Nachfrage, Verlagerung, Klimaschutz)
3. **Parameter der Verkehrsprognose z.T. überholt, Ergebnisse nicht mehr belastbar**
4. Kritik am Bewertungsverfahren für Projekte
5. intransparente Einordnung der Projekte in Dringlichkeitsstufen
6. ungesicherte Finanzierung bzw. intrinsische Unterfinanzierung
7. z. T. unzulängliche Beteiligungsverfahren

Institut für Verkehrsplanung und Logistik TUHH Technische Universität Hamburg

Dr. Philine Gaffron

1. FORMALE PROBLEME HINSICHTLICH KLIMASCHUTZ

- **EU-Vorgaben für Strategische Umweltprüfung** bei Fernstraßenprojekten nicht ausreichend berücksichtigt (Heß 2021)
  - keine ausreichende Ermittlung der Treibhausgasemissionen, fehlender Abgleich mit Pariser Klimaabkommen und Aktionsprogramm Klimaschutz 2020
  - keine ausreichende Alternativenprüfung
- **nicht** (mehr) **konform mit Klimaschutzgesetz** von 2019 bzw. verfassungsrechtlichen Verpflichtungen gem. Urteil des BVerfG zum KSG von 2021 (u.a. Wissenschaftl. Dienste BuTa, 2021)
  s.a. Langlebigkeit von Verkehrsbauwerken, 25-100 Jahre*

* vgl. Berechnungszeitraum für Nutzen-Kosten-Analyse BVWP 2030 bzw. BASt (2016) Heft B 126

5

Dr. Philine Gaffron

3a Zentrale Parameter der BVWP-Verkehrsprognose überholt

	Basisjahr 2010	BVWP-Prognose 2030	% ggü. 2010		Ist-Wert 2022	% ggü. 2010
Bevölkerung	80,2 Mio.	78,2 Mio.	**97,6%**		84 Mio.	**105%** ↗
Bruttoinlandsprodukt	2178 Mrd. €	2732 Mrd. €	**125,4%**		3858 Mrd. €	**177%** ↗
Fahrzeugbestand						
Pkw	42,3 Mio.	45,9 Mio.	**108,5%**		48,5 Mio.	**115%** ↗

Quellen: Spalte 2, 3: Verkehrsverflechtungsprognose 2030; Spalten 5, 6: siehe Verzeichnis Folie 14

6

Dr. Philine Gaffron

3b Verkehrsprognosen 2030 vs. aktuelle Entwicklungen

		% ggü. 2010	Ist 2019 ggü. 2010	*bei linearer (!) Trendfortschreibung bis 2030*
Fahrleistung[1] (Fahrzeugkilometer)				
	Pkw	110%	107,8%	*117,3%* ↗
	Lkw	129%	111,5%	*125,5%* ↘
Verkehrsleistung (Personen- bzw. Tonnenkilometer)				
Personenverkehr	MIV	110%	102%	*104%* ↘
Personenverkehr	ÖPV Straße	106%	101%	*102%* ↘
Personenverkehr	Bahnverkehr	119%	121% ↗	*147%* ↗
Güterverkehr	Straße	139%	112%	*127%* ↘
Güterverkehr	Eisenbahn	143%	120%	*144%* →
Güterverkehr	Binnenschiff	123%	82% ↘	*60%* ↘

[1] Inländerfahrleistung: Pkw inkl. Leichte Nutzfahrzeuge; Lkw inkl. Sattelzugmaschinen

Quellen: Spalte 2: Verkehrsverflechtungsprognose 2030; Spalte 3: Verkehr in Zahlen 2022/2023

8

Dr. Philine Gaffron

Vergleich Prognosen für BVWP 2030 mit aktuellen Entwicklungen

1) **Bevölkerungswachstum** statt –rückgang
2) **BIP** und **Pkw-Bestand** wachsen (wesentlich) stärker als angenommen
3) **Pkw-Kilometer** wachsen schneller als angenommen, aber nicht proportional zu den Veränderungen bei **1)** und **2)**
4) **Lkw-Kilometer** wachsen langsamer als angenommen, trotz **1)** und **2)**
5) **Personenkilometer (MIV)** wachsen langsamer als angenommen und langsamer als **3)** >> geringere Auslastung der Fahrzeuge
6) **Tonnenkilometer (Straße)** wachsen langsamer als angenommen, etwa proportional zu **4)**

Institut für Verkehrsplanung und Logistik TUHH Technische Universität Hamburg

10

Prognosen für A26-Ost aus 2016

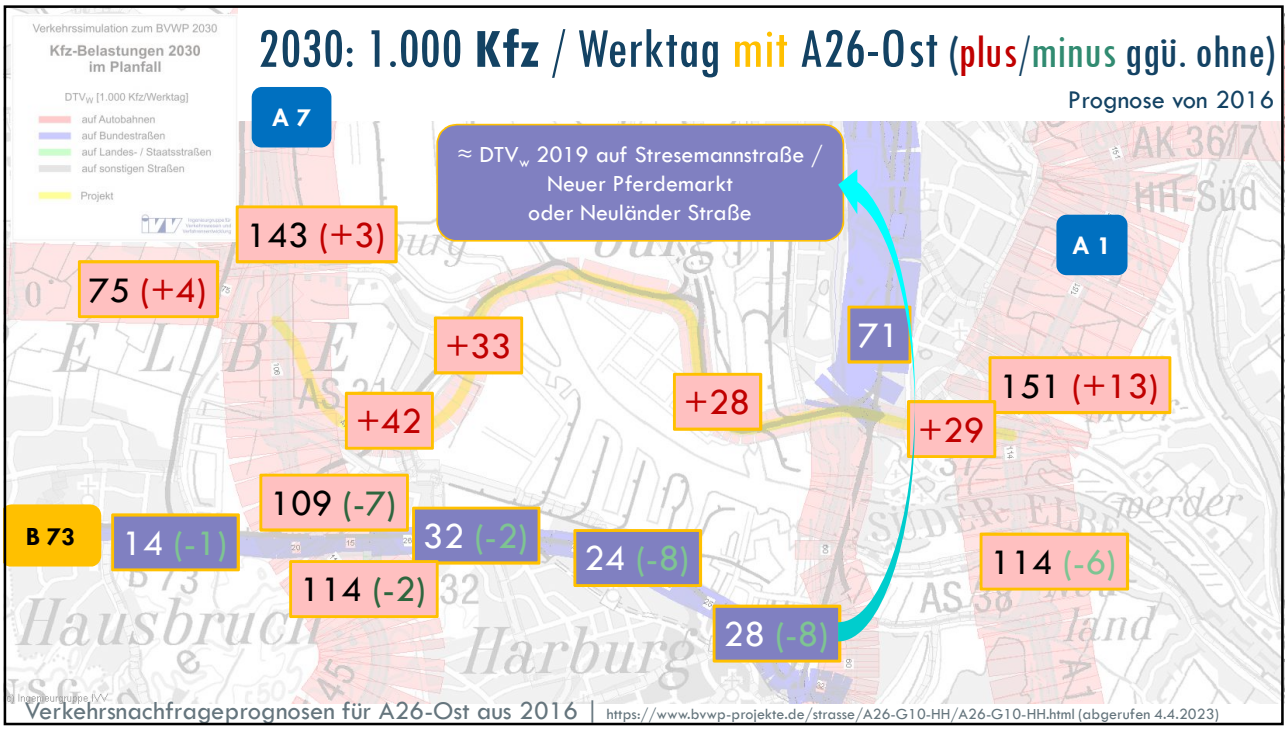
Dr. Philine Gaffron

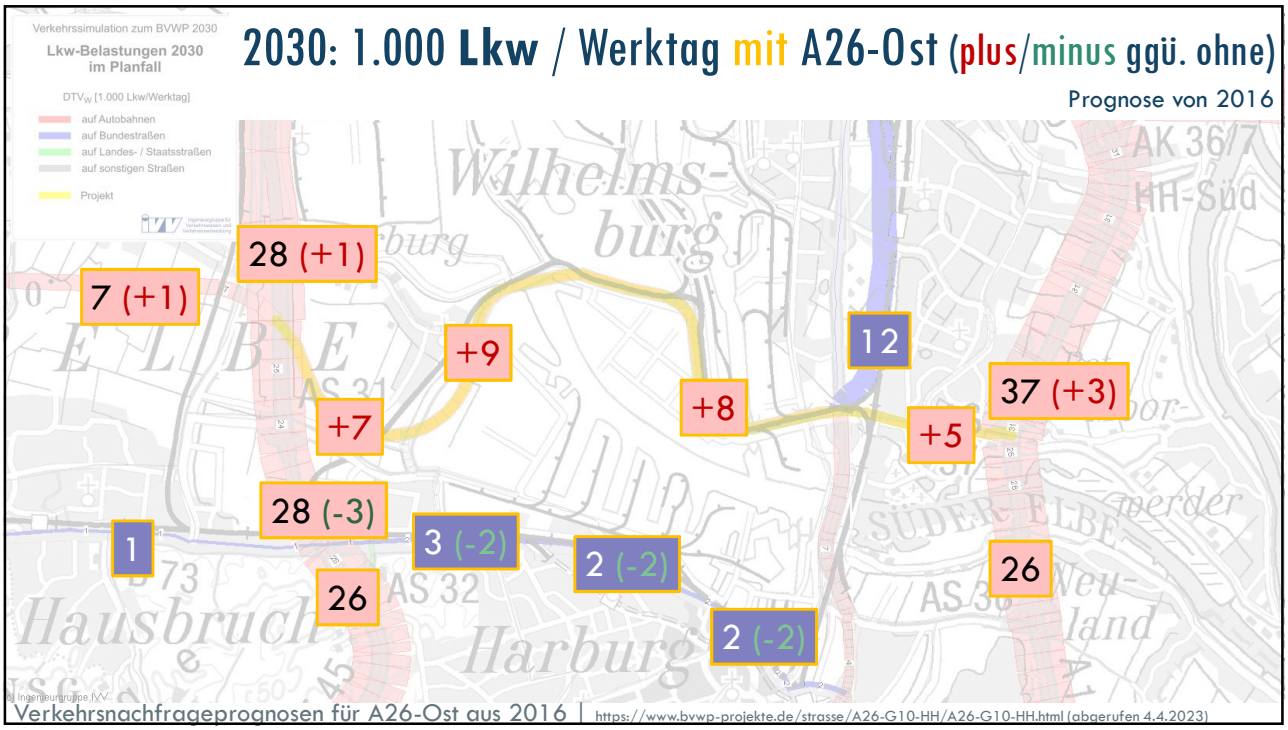
Effekte A26-Ost gem. Projektdokumentation für den BVWP

	Prognose für 2030: Bilanz Emissionen durch veränderte Verkehrsnachfrage bei Bau der A26 Ost	monetäre Bewertung für Nutzen-Kosten-Analyse
Stickoxide (NO_x)	+18,47 Tonnen / Jahr	-0,28 Mio. € / Jahr
Feinstaub (PM)	+0,4 Tonnen / Jahr	-0,01 Mio. € / Jahr
CO_2	+9.700 Tonnen / Jahr (0,4 % der geplanten Gesamtemissionen 2030 im Sektor Verkehr laut Hamburger Klimaschutzgesetz, Klimaplan)	-1,40 Mio. € / Jahr
Nutzen durch Reisezeitgewinne (inkl. Betriebskosten, Reise- und Transportzeiten, Zuverlässigkeit)		74,4 Mio. € / Jahr (78% des gesamten Projektnutzens)

- **kein Gesamtnutzen** bei **lokalen Emissionen oder** für den **Klimaschutz** prognostiziert
- **hohe Anteile von Reisezeitgewinnen bei Nutzen-Kosten-Analyse fachlich umstritten**

Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html (abgerufen 4.4.2023)


Verkehrssimulation zum BVWP 2030
Kfz-Belastungen 2030 im Planfall
DTV$_W$ [1.000 Kfz/Werktag]
auf Autobahnen
auf Bundesstraßen
auf Landes- / Staatsstraßen
auf sonstigen Straßen
Projekt
2030: 1.000 Kfz / Werktag mit A26-Ost (plus/minus ggü. ohne)
Prognose von 2016
A 7
A 1
B 73
≈ DTV$_w$ 2019 auf Stresemannstraße / Neuer Pferdemarkt oder Neuländer Straße
143 (+3)
75 (+4)
+33
+42
109 (-7)
14 (-1)
32 (-2)
114 (-2)
24 (-8)
28 (-8)
71
+28
+29
151 (+13)
114 (-6)
Verkehrsnachfrageprognosen für A26-Ost aus 2016 | https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html (abgerufen 4.4.2023)


Verkehrssimulation zum BVWP 2030
Lkw-Belastungen 2030 im Planfall
DTV$_W$ [1.000 Lkw/Werktag]
auf Autobahnen
auf Bundesstraßen
auf Landes- / Staatsstraßen
auf sonstigen Straßen
Projekt
2030: 1.000 Lkw / Werktag mit A26-Ost (plus/minus ggü. ohne)
Prognose von 2016
28 (+1)
7 (+1)
+9
+7
28 (-3)
1
3 (-2)
26
2 (-2)
2 (-2)
12
+8
+5
37 (+3)
26
Verkehrsnachfrageprognosen für A26-Ost aus 2016 | https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html (abgerufen 4.4.2023)

Dr. Philine Gaffron

Quellenverzeichnis

Daten Folie 6, Spalten 2&3

- BVU Beratergruppe; Intraplan Consult GmbH; IVV GmbH & Co. KG; Planco Consulting GmbH (2014): **Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht**. Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Freiburg, München, Aachen, Essen. Online verfügbar unter https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/432739/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?command=downloadContent&filename=verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf, zuletzt geprüft am 08.10.2022.

Spalten 6&7 – alle abgerufen am 4.2.2023

- Bevölkerung: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html
- BIP: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Tabellen/inlandsprodukt-volkseinkommen1925-xls.xlsx?__blob=publicationFile
- Kfz: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Tabellen/fahrzeugbestand.html
- Antriebsarten: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ13/fz13_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Daten Folie 6:

- Prognosen: BVU Beratergruppe; Intraplan Consult GmbH; IVV GmbH & Co. KG; Planco Consulting GmbH (2014): **Verkehrsverflechtungsprognose 2030**. Schlussbericht. Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Freiburg, München, Aachen, Essen. Online verfügbar unter https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/432739/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?command=downloadContent&filename=verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf, zuletzt geprüft am 08.10.2022.
- Ist-Werte: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR); Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (2022): **Verkehr in Zahlen 2022/2023**. 51. Jahrgang. Unter Mitarbeit von Kraftfahrt-Bundesamt. Hg. v. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Berlin.

sonstige:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.) (2016): **Bundesverkehrswegeplan 2030**. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 06.10.2022.
- Heß, Franziska (2021): **Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrig- keit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen**. Rechtsgutachten im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND). Hg. v. Baumann Rechtsanwälte. Online verfügbar unter https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten.pdf, zuletzt geprüft am 18.05.2022.
- Mielecke, Torsten; Graubner, Carl-Alexander; Roth, Carolin (2016): Konzeptionelle Ansätze zur Nachhaltigkeitsbewertung im Lebenszyklus von Elementen der Straßeninfrastruktur. Bergisch Gladbach: Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH (**Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft B 126**). Online verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1613/file/B126_barrierefreies_ELBA_PDF.pdf, zuletzt geprüft am 01.02.2023.
- Wissenschaftliche Dienste - WD 8: Umwelt, Naturschutz, Reaktorsicherheit, Bildung (2021): **Klimaschutz im Verkehrssektor. Rechtliche Implikationen für die Verkehrswegeplanung des Bundes**. Hg. v. Deutscher Bundestag - 19.Wahlperiode. Berlin (Sachstand, WD 8 - 3000 - 094/21). Online verfügbar unter https://www.bundestag.de/resource/blob/876920/9cc667177300ba2c28345a598d0a5571/WD-8-094-21-pdf-data.pdf, zuletzt geprüft am 19.06.2022.