

# Bedarfsplanüberprüfung, Dialogprozess und neuer Bundesverkehrswege- und - mobilitätsplan 2040: Schritte zu einer nachhaltigen Fernstraßen- und Mobilitätsplanung

Der aktuelle Koalitionsvertrag der Bundesregierung verspricht eine grundlegende Veränderung der Verkehrsinfrastrukturplanung mit Hilfe von drei Prozessen:

1. Der nach fünf Jahren anstehenden, turnusmäßigen Überprüfung der geltenden Bedarfspläne zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und bis dahin, die Einigung über laufende Infrastrukturprojekte.
2. Einem Dialogprozess mit der Zivilgesellschaft für einen „neuen Infrastrukturkonsens“, der Umsetzungsprioritäten für den BVWP 2030 festlegt.
3. Dem auf „auf Basis neuer Kriterien“ von der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebrachten „neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040“.

Bereits vor Erstellung der aktuell noch gültigen Bedarfspläne zum BVWP 2030 im Jahr 2016 war das Pariser Klima-Übereinkommen in Kraft getreten und von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Seit Verabschiedung der Bedarfsgesetze änderte sich der rechtliche Rahmen entscheidend: das 2019 verabschiedete Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verlangt praktisch eine Halbierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2030. Der Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 stellt in diesem Zusammenhang fest, dass alle staatlichen Behörden ihre Investitionen auf die Verträglichkeit mit dem Klimaschutzgesetz überprüfen müssen. Treibhausgas senkende Maßnahmen müssen von ihnen ergriffen werden, um das CO<sub>2</sub>-Restbudget für Deutschland zeitlich einhalten zu können und die Freiheitsrechte künftiger Generationen nicht zu verletzen. Alle nach dem Mai 2017 begonnenen Infrastrukturprojekte müssen zudem eine umfassende Bilanzierung der mit dem Bau und Betrieb der Infrastrukturen verbundenen Treibhausgasemissionen vorlegen. Das betrifft auch die Ebene des BVWP 2030 und der dazugehörigen Bedarfspläne. Diese veränderten Vorgaben müssen bei den drei genannten Prozessen beachtet werden.

Auch unabhängig von diesen neuen Anforderungen ist der BVWP 2030 dringend reformbedürftig. So ist er kein zielorientierter Plan, orientiert sich nicht an zukünftigen Anforderungen und enthält keine messbaren strategischen Ziele, an denen sich Maßnahmen für die Entwicklung des Verkehrssystems orientieren.

Die Fernstraßenprojekte gleichen vielmehr einer Wunschliste für Verkehrsinfrastrukturprojekte. Die Fortführung des BVWP 2030 ist daher mit folgenden Gefahren verbunden:

- **Gefahr für den Klimaschutz:** Die Umsetzung aller Fernstraßenbauprojekte des BVWP 2030 sorgt für zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von über einer Million CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr, wenn man deren Lebenszyklusemissionen aus den Projektdossiers zugrunde legt. Die Einhaltung der Klimaziele im Verkehr bis 2030 und darüber hinaus wird weiter erschwert oder sogar verhindert.
- **Zerstörung von Umwelt und Natur:** Abgesehen von den Klimazielen verfehlt der BVWP 2030 laut Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium<sup>1</sup> elf seiner zwölf selbst gesetzten Umweltziele deutlich. Hierzu zählen bspw. die erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten, der Flächenverbrauch und die Zerschneidung von wertvollen Lebensräumen. Sämtliche Umweltbewertungen und -verfahren blieben bislang ohne Wirkung.
- **Verfall der Infrastruktur:** Geld und Planungskapazitäten werden zu stark in den Straßenneubau statt in den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur investiert. Daher müssen allein 4.000 Autobahnbrücken in den nächsten zehn Jahren saniert oder erneuert werden. Das sind fünfmal mehr als aktuell. Brücken für Bundesstraßen, Schienenwege und Kanäle kommen noch dazu. Damit verbundene Einschränkungen gefährden die Zuverlässigkeit des Verkehrs.
- **Ineffiziente Verwendung von Finanzmitteln:** Der BVWP 2030 ist in seiner Breite nicht kosteneffizient und nicht finanzierbar. Schon bei seiner Verabschiedung waren laut Plan nur die Hälfte der Projekte im Vordringlichen Bedarf finanziert. In der Zwischenzeit hat sich das Problem durch Baukostensteigerungen massiv verschärft.
- **Unzureichende Beteiligung:** Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 und der durchgeführten Strategischen Umweltprüfung war unzureichend. Gleiches gilt für die Ebene der einzelnen Projekte und die europarechtlich vorgeschriebene Prüfung von Alternativen. Dies führt zu einer fehlenden Legitimation der Planungen.

Aus Sicht des BUND bieten die oben genannten Prozesse in dieser Legislaturperiode die Chance für einen Wandel zu einer zielorientierten, nachhaltigen Bundesmobilitätsplanung. Sie müssen genutzt werden, um die Probleme des BVWP 2030 zu überwinden und die damit verbundenen Gefahren abzuwehren.

## 1 Bedarfsplanüberprüfung und Verkehrsprognose 2040

### 1.1 Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)

Der rechtliche Rahmen: Die Bedarfspläne zum Ausbau von Fernstraßen, Schienenwegen und Bundeswasserstraßen basieren auf den Projektlisten des BVWP 2030. Laut § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes muss der Bundesverkehrsminister „nach Ablauf von jeweils fünf Jahren“ prüfen, ob der Fernstraßen-Bedarfsplan, aktuell vom 23.12.2016, „der Verkehrsentwicklung anzupassen ist“. In die Prüfung sind die „berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes

---

<sup>1</sup> Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Umweltbericht und dem BVWP-Entwurf vom 29.04.2016 ([https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme\\_des\\_umweltbundesamtes\\_zum\\_entwurf\\_des\\_bundesverkehrswegeplans\\_2030\\_mit\\_umweltbericht.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf)); Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) vom 19.05.2016

und des Städtebaus einzubeziehen". Die Anpassung erfolgt durch die Verabschiedung durch den Bundestag.

Die aktuelle Situation: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) betont: „Die verkehrsträgerübergreifende Bedarfsplanüberprüfung fokussiert sich auf die Gesamtplanebene bzw. auf die Bedarfspläne als Ganzes.“ und im „Rahmen der laufenden BPÜ wird geprüft, ob die Bedarfspläne an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Dabei werden die Ziele des Klimaschutzgesetzes berücksichtigt.“. Wie diese Ziele des Klimaschutzgesetzes berücksichtigt werden, ist jedoch unklar, denn es heißt weiter „[es] findet keine erneute Bewertung der [im BVWP 2030] enthaltenen einzelnen Projekte statt“ (Antwort auf die Kleine Anfrage „Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans“, BT-Drucks. 20/2781 vom 25.7.2022 S. 4 und 6).

Dabei führen die oben genannten, neuen Klimaschutzvorgaben zu einem dringenden Änderungsbedarf des aktuellen Fernstraßenbedarfsplans. Die im Rechtsgutachten für den BUND<sup>2</sup> monierte, unterlassene Ermittlung und Bewertung der Treibhausgasemissionen begründet eine Verfassungswidrigkeit des Plans. Hinzu kommt die unterlassene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Alternativen, welche eine Europarechtswidrigkeit des Fernstraßenbedarfsplans bewirken. Fernstraßenprojekte, welche die THG-Emissionen steigern, sind nach dieser Auffassung nicht mehr durch den formalen Hinweis auf den Bedarfsplan legitimierbar; denn sie verkürzen die Zeit für Maßnahmen gegen den Klimawandel und gefährden damit die Freiheitsrechte künftiger Generationen.

Aus fachlicher wie rechtlicher Sicht kann die Bedarfsplanüberprüfung somit nur zum Ergebnis kommen, dass der aktuelle Fernstraßenbedarfsplan in seiner jetzigen Form nicht weitergeführt werden kann. Die Aufstellung einer klimaschutzkonformen Neufassung der Bedarfspläne ist somit unerlässlich.

Daher empfiehlt der BUND für die Bedarfsplanüberprüfung:

1. Bis zur Verabschiedung eines neuen Bedarfsplans muss die im Koalitionsvertrag vereinbarte "gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte" verhindern, dass klima- und naturschädliche Projekte (weiter) geplant oder umgesetzt werden
2. Die Formulierung verbindlicher (mit dem Klimaschutzgesetz kompatibler) Klimaziele bzw. -budgets für die Bedarfspläne: Auf Basis des KSG sind Klimaziele für die Bundesverkehrswegeplanung verkehrsträgerübergreifend zu ermitteln, an denen die BPÜ dann ausgerichtet wird.
3. Konzentration auf Verkehrsnetze für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität: Um die einleitend beschriebenen Probleme des derzeitigen BVWP 2030 zu überwinden, müssen sich die dann überprüften Bedarfspläne auf eine Verkehrsinfrastruktur konzentrieren, die fähig ist, zukünftige Mobilitätsanforderungen im Einklang mit den Klima- und Naturschutzzielen zu erfüllen.
  - Sicherstellung der Erhaltung: Hierzu ist zuallererst die Erhaltung bestehender Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Neu- und Ausbaumaßnahmen müssen nachrangig zu Sanierung und Erneuerung von Brücken, Straßen, Schienen und Kanälen sein.

---

<sup>2</sup>[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_bvwp\\_2030\\_rechtsgutachten\\_zusammenfassung.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten_zusammenfassung.pdf)

- Angemessene Dimensionierung der Verkehrsnetze: Die Einhaltung der Klimaziele erfordert neben dem Antriebswechsel unbedingt Verkehrsvermeidung, d.h. eine sinkende Verkehrsnachfrage und die Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsträger<sup>3</sup> (siehe z. B. den Literaturüberblick in FGSV E Klima 2022<sup>4</sup>). Die BPÜ muss ermitteln, welche Netze und Projekte für diese zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage wirklich notwendig sind. Hierfür ist die Verkehrsprognose entscheidend (siehe unten).

4. Umfassende und neue Ermittlung der THG-Emissionen für den Gesamtplan auf der Basis von Lebenszyklusemissionen: Der Umweltbericht zum BVWP 2030 unterschätzt die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gesamtplans. Daher sind die THG-Emissionen des Gesamtplans neu und umfassend zu berechnen. Die Berechnung muss auf Grundlage der gesamten Lebenszyklusemissionen erfolgen. Das schließt THG-Emissionen für Bau und Betrieb sowie Eingriffe in Treibhausgas-Senken wie Moore, Wälder und Grünland ein<sup>5</sup>. Weiterhin sind alle Projekte inkl. der sogenannten „fest disponierten“ Projekte einzubeziehen und induzierte Neuverkehre vollständig zu berücksichtigen.

5. Durchführung einer neuen bzw. ergänzenden Strategische Umweltprüfung und Definition verbindlicher Naturschutzziele: Laut EU-Kommission verlangt europäisches Recht, die Strategische Umweltprüfung (SUP), zu den gesetzlichen Bedarfsplänen durchzuführen (Schreiben der EU-Kommission vom 04.03.2020 an den BUND). Die zum BVWP 2030 war hierzu nicht ausreichend und widerspricht einer guten SUP-Praxis<sup>6</sup>. Dies schließt u.a. eine Öffentlichkeitsbeteiligung, eine Prüfung von Alternativen auf Netzebene und eine Definition und Überprüfung sämtlicher Naturschutzziele ein.

6. Streichung besonders klimaschädlicher und naturzerstörender Projekte: Um die Klima- und Naturschutzziele zu erreichen, wird es notwendig sein, Fernstraßenprojekte mit negativer Klimabilanz und hoher Umweltbetroffenheit zu streichen. Alleine durch Streichung der Fernstraßenprojekte mit hoher Umweltbetroffenheit des Vordringlichen Bedarfs würden über 460.000 t CO<sub>2</sub>-e pro Jahr eingespart (eigene Berechnungen auf der Grundlage der Projektdossiers). Ebenso müssen alle Treibhausgas erhöhenden Projekte auf den Prüfstand gestellt werden. Ein Vorbild für die Überprüfung der Projekte stellt der österreichische Klimacheck des ASFINAG-Bauprogramms dar<sup>7</sup>.

## 1.2 Verkehrsprognose 2040 als Grundlage der Planung

Rechtlicher Rahmen und faktische Bedeutung der Verkehrsprognose: Die Verkehrsprognose hat keinen rechtlichen Status, stellt aber die fachliche Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) dar. Ihre faktische Bindungswirkung hebt Umweltziele und verkehrspolitische Ziele, wie Verlagerung auf die Schiene, aus. So ist die Verkehrsprognose von 2013 aktuell die verbindliche Vorgabe für alle Prognosen zu einzelnen Projekten sowie Netzplanungen.

Aktuelle Situation: Im Rahmen der anstehenden BPÜ hat das BMDV die Verkehrsprognose 2040 beauftragt. Hierbei ist die Entwicklung von zwei Prognosefällen 2040 („Basisprognose“, Prognosefall/Szenario „Beschleunigte globale Transformation“) sowie drei langfristigen Szenarien 2050 geplant. Die „Basisprognose“ soll Anfang 2023 vorliegen und stellt laut BMDV die Grundlage für die BPÜ

<sup>3</sup> Verlagerung von Gütern von der Straße auf Schiene und Schiffe sowie beim Personenverkehr vom Auto auf nachhaltige Mobilitätsangebote

<sup>4</sup> Kapitel 2.5, S. 19., <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/g90.v.pdf>

<sup>5</sup> Eine Grundlage hierfür bietet die Ökobau-Datenbank ([www.oekobaudat.de](http://www.oekobaudat.de)).

<sup>6</sup> [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-18\\_texte\\_81-2018\\_sup-bundesplanung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-18_texte_81-2018_sup-bundesplanung.pdf)

<sup>7</sup> [https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20211201\\_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html](https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20211201_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html)

bis Ende 2023 dar. Wie die kürzlich veröffentlichten Prognoseprämissen bestätigen, schreibt diese Prognose im Wesentlichen die Trends der Vergangenheit und damit stetiges Verkehrswachstum fort. Die Funktion des Szenarios „Beschleunigte globale Transformation“ im Rahmen der BPÜ ist bisher weitgehend unklar. Es soll prüfen, inwieweit sich steigende internationale Klimaschutzanstrengungen auf die deutsche Verkehrsnachfrage auswirken. Dabei ist es aber lediglich als leichte Variation der Trendfortschreibung zu verstehen.

Unzulänglichkeit der Basisprognose: Der Sachverständigenrat für Umweltfragen, SRU, stellte 2017 in seinem Gutachten zum Klimaschutz und Verkehr fest: „Die bisherige Praxis, den BVWP auf Trendprognosen mit zunehmendem Verkehrsaufkommen zu basieren, konterkariert [...] Klimaschutzziele.“<sup>8</sup> Auch nach Ansicht des BUND und vieler Wissenschaftler (siehe z. B. die Empfehlungen Klima der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen<sup>9</sup> sowie das Papier des International Transport Forum der OECD<sup>10</sup>) ist die trendfortschreibende Basisprognose nicht geeignet, einen verkehrlichen Bedarf zu definieren oder zu begründen.

Zum einen führen diese bestehenden Trends absehbar zu einer Verfehlung der Klimaziele, wie der Projektionsbericht der Bundesregierung<sup>11</sup> zeigt. Trendprognosen können somit einzig zeigen, wie groß die Lücke zwischen Klimazielen und aktueller Entwicklung ist – nicht aber, wie diese Lücke geschlossen werden kann. Zum anderen tendieren Verkehrsprognosen und die darunterliegenden Modelle dazu, das prognostizierte Verkehrswachstum zu überschätzen<sup>12</sup>. Eine Studie der TU Dresden zeigt beispielsweise, dass Verkehrsprognosen den späteren tatsächlichen Verkehr bei Straßenbauten in Sachsen deutlich überschätzen<sup>13</sup>.

Wird der Bedarf an der Basisprognose ausgerichtet, sind die Verfehlung der Klimaziele im Verkehr und eine ineffiziente Mittelverwendung vorprogrammiert. Auch das zweite Szenario strebt nicht die notwendige Einhaltung der Klimaziele an, sondern will nur, dass „durch verstärkte internationale Kooperation und Anstrengungen ein höherer Zielerreichungsgrad bzgl. der genannten Zielsetzungen erlangt wird“<sup>14</sup>. Daher sind beide Szenarien als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung ungeeignet.

Anforderungen an Verkehrsprognose und die Gestaltung eines Klimaschutzszenarios für zukunftsfähige Mobilität:

1. Keine Trendprognosen als Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung: Trendprognosen dürfen nicht länger als zentrale Grundlage für die Bestimmung des Infrastrukturbedarfs herangezogen werden.

---

<sup>8</sup> SRU, Sondergutachten „Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor“, Berlin 2017, S. 155.

<sup>9</sup> <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/g90.v.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/travel-transitions-shifting-mobility-trends.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.bmvv.de/download/projektionsbericht-der-bundesregierung-2021>

<sup>12</sup> Das Paper des ITF liefert Erklärungen hierfür: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/travel-transitions-shifting-mobility-trends.pdf>

<sup>13</sup> <https://www.gruene-fraktion-sachsen.de/presse/pressemitteilungen/2014/strassenbaustudie-projekte-sind-im-schnitt-33-zu-hoch-dimensioniert/> (Studie auf Anfrage erhältlich)

<sup>14</sup> Intraplan u.a.: „Verkehrsprognose 2040 – Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose“: Definition der Prognoseprämissen für den Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“. 25.08.2022, S. 1. <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

2. Basisprognose ausschließlich zum Aufzeigen der Klimaschutzlücke nutzen: Dabei ist zu beachten, dass die Basisprognose die Umsetzung aller vordringlichen oder „fest disponierten“-Projekte des BVWP 2030 unterstellt. Straßenbau führt jedoch nachweislich zu induzierten Neuverkehren und somit prognostisch zu einem Verkehrswachstum. Daher sind zwei Fälle darzustellen. Erstens ein Fall mit der Umsetzung all dieser Straßenprojekte und zweitens ein Fall ohne deren Umsetzung. Der durch den Straßenbau zu erwartenden Neuverkehr ist auszuweisen.

3. Entwicklung eines Klimaschutzenszenarios: Klimaziele müssen der Ausgangspunkt der Planung zukünftiger Verkehrsinfrastrukturen sein. Kurzfristig sollte im Rahmen der Verkehrsprognose 2040 anstatt des wenig aussagekräftigen Prognosefalls „Beschleunigte globale Transformation“ ein Klimaschutzenszenario erarbeitet werden, das dann zur Bedarfsermittlung herangezogen wird. Als Vorbild dient hierbei das Klimaschutzenszenario Baden-Württemberg<sup>15</sup>, das 2017 von den Gutachtern des BVWP 2030 erarbeitet wurde. Ein solches „Zielszenario“ enthält politische Push- und Pull-Maßnahmen über die Infrastruktur hinaus (z. B. Pkw- & Lkw-Maut, Energiesteuern auf Kraftstoffe, Phase-Out Verbrennungsmotor) und zeigt damit transparent auf, wie die verbindlichen THG-Emissionshöchstmengen aus dem KSG eingehalten werden können. Mittelfristig sind im Rahmen einer Bundesmobilitätsplanung mehrere Szenarien nachhaltiger Mobilitätsentwicklung zu diskutieren.

## **2 Dialogprozess: Konsens über Ziele der Bundesverkehrswegeplanung erarbeiten und Prioritäten festlegen**

Im aktuellen Koalitionsvertrag steht: „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 Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“

Die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Konsens: Ein ehrlicher Dialogprozess muss die Ziele und das Verfahren zu Beginn gemeinsam mit den Teilnehmenden festlegen. Nur so kann ein breit getragener Infrastrukturkonsens entstehen. Dabei ist darzustellen, wofür Ergebnisse des Prozesses verwendet werden bzw. wie sie in weitere Arbeiten, z.B. die Neuaufstellung der Bedarfspläne, einfließen. Um ergebnisoffen diskutieren zu können, dürfen in der Zeit vor und während des Dialogprozesses keine neuen Planfeststellungsbeschlüsse für Vorhaben getroffen werden, die den gesetzlichen Vorgaben der Erreichung der Klimaziele entgegenstehen. Für eine Priorisierung müssen BMDV und BMF Finanzierungspläne vorlegen.

Für den Prozess braucht es eine gemeinsame Diskussionsgrundlage. Zum Start des Prozesses muss das BMDV eine Bilanz vorlegen, die zeigt, welche Ziele des BVWP 2030 bisher tatsächlich erreicht und welche Prioritäten berücksichtigt wurden. Letzteres betrifft die realisierte Mittelverteilung auf Erhaltung und Neu- bzw. Ausbau sowie zwischen den Verkehrsträgern. Ebenso ist darzustellen, inwieweit die geplanten Projekte verwirklicht wurden. Für weitere Diskussionen sollten die Teilnehmenden gemeinsam beratende Expertinnen und Experten ausgewählt und Gutachten beauftragen.

---

<sup>15</sup> <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzszenario-fuer-baden-wuerttemberg/>

Der Gegenstand des Prozesses: Der Dialogprozess und seine Ergebnisse sind als Grundlage für die Anpassung bzw. Neuaufstellung der Bedarfspläne zu nutzen. Er stellt eine Chance dar, die oben beschriebenen Fehler der aktuellen Bedarfspläne zu überwinden.

Grundlage einer guten Planung sind stets verbindliche und messbare Ziele. Im Dialogprozess sollte daher eine Einigung über solche strategischen Ziele geschaffen werden, wobei die Ziele des KSG für den Verkehrssektor den Ausgangspunkt darstellen und notwendigerweise zu erfüllen sind. Die Ziele des BVWP 2030 können hierbei als Grundlage dienen, sind aber unbedingt zu konkretisieren und mit Zahlen zu unterlegen. Das betrifft beispielsweise Ziele für die Senkung von THG-Emissionen in Übereinstimmung mit dem KSG, Ziele für Erreichbarkeiten (Mobilität als Daseinsvorsorge) oder Naturschutzziele (Tabus der weiteren Naturzerstörung). Erst ausgehend hiervon können Prioritäten für die Anpassung bzw. Neuaufstellung der Bedarfspläne formuliert werden.

Der Dialogprozess ist eine Chance, erstmals einen breiten, öffentlichen Diskurs über die Mobilität der Zukunft und notwendige verkehrspolitische Entscheidungen zu führen.

Aus der Sicht des BUND spricht alles für die Prioritäten „Erhalt statt Neu- bzw. Ausbau“ für die Sicherung zuverlässiger Verkehrsnetze und „Schiene vor Straße“. Denn nur mit Verkehrsverlagerung und Vermeidung ist die Einhaltung der Sektorziele und perspektivisch eine ressourcenschonende, klimaneutrale Mobilität möglich. Allein die Verdoppelung der Schienengüterverkehrsanteile würde eine CO<sub>2</sub>-Minderung um 8-10 Millionen Tonnen jährlich bewirken.<sup>16</sup>

### **3 Nachhaltigen „Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040“ konkretisieren und auf den Weg bringen**

Im aktuellen Koalitionsvertrag steht: „Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“

Während noch keine Ziele und Kriterien für den BVWMP 2040 bekannt sind, heißt es in der Antwort des BMDV auf eine kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE: „Aus Bewertungsverfahren und -methodik der Bundesverkehrswegeplanung werden fortlaufend und insbesondere hinsichtlich des auf den Weg zu bringenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) im Rahmen von Forschungsvorhaben im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinns sowie Effizienz der Anwendung weiterentwickelt bzw. an den aktuellen Stand von Forschung und Technik angepasst.“ Über die konkreten Inhalte ist bisher wenig bekannt. Ein Fokus auf die „Weiterentwicklung“ würde den Verzicht auf notwendige Innovationen und das Festhalten an untauglichen Bewertungsverfahren bedeuten.

BVWMP als Chance: Aus Sicht des BUND bietet der BVWMP 2040 eine gute Chance, die Unzulänglichkeiten des aktuellen BVWP-Verfahrens zu überwinden. Eine innovative und moderne Planung kann verwirklicht werden. Für die Ausgestaltung eines Bundesmobilitätsplans existieren ausgereifte Verfahrensvorschläge. Hierzu zählen Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirat des damaligen BMVBS (2009) und Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamts (2012)<sup>17</sup>. Der Vorschlag des Bundesmobilitätsgesetzes des Verkehrsclub Deutschland (VCD) beschreibt ebenso das Konzept eines Bundesmobilitätsplans<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Vgl. das Gutachten von DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)/Ifeu-Institut/LBS/DBFZ: Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland, Berlin u.a. 2016 i.A. des Bundesverkehrsministeriums.

<sup>17</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4318.pdf>

<sup>18</sup> <https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz>

Die Vorschläge haben gemein, dass sie das Planungssystem vom Kopf auf die Füße stellen. Statt einer Vielzahl an Projektanmeldungen („Wunschlisten“), werden strategische Ziele zum Startpunkt der Planung festgelegt. Diese Ziele umfassen bspw. ein Leitbild der Mobilität der Zukunft sowie Klima- und Biodiversitätsziele. Ausgehend von den Zielen werden integriert Maßnahmenpakete entwickelt, die deren Erreichung ermöglichen. Integriert heißt hierbei, dass alle notwendigen, verkehrspolitischen Maßnahmen einbezogen werden, auch über die eigentliche Infrastruktur hinaus. Dabei werden alle Verkehrsträger gemeinsam betrachtet und passende Netze und Infrastrukturprojekte entwickelt.

Weiterhin zeigen die Vorschläge auf, wie auch die Finanzierung des BVWMP auf solide Füße gestellt werden kann, wie eine bessere Kooperation zwischen den Institutionen und eine gute Beteiligung möglich wird.

Notwendige Schritte: Um die Chance zu nutzen, muss bereits jetzt gehandelt werden:

1. Echte Bundesmobilitätsplanung auf den Weg bringen: Mit dem „Bundesmobilitätsplan“ darf nicht nur ein neuer Name etabliert werden, sondern es müssen die Planungsverfahren und Bewertungsmethoden grundlegend neugestaltet werden. Entscheidend ist hierbei, dass eine echte strategische Ebene zur Entwicklung des Verkehrssystems etabliert wird. Um so eine zielorientierte, verkehrsträgerübergreifende und integrierte Planung zu realisieren, stellen die genannten Vorschläge einen optimalen Ausgangspunkt dar.
2. Verfahren und Methoden entwickeln: Bis zur Entwicklung des BVWMP 2040 müssen passende und innovative Verfahren und Bewertungsmethoden entwickelt werden. Die bestehenden Lösungsvorschläge sind hierfür gut geeignet und erfordern eine Konkretisierung. Die laufenden Forschungsprojekte des BMDV sind hierfür zu nutzen, statt wie geplant lediglich bestehende Verfahren in Details zu verändern.
- 1) 3. Öffentlichkeit einbeziehen: Verkehrs-, Umwelt-, Verbraucherschutz- und Wirtschaftsverbände sollten bei der Erarbeitung des Prozesses und der Inhalte eines Bundesmobilitätsplans von Beginn an beteiligt werden, um einen Konsens zur Verkehrsinfrastrukturplanung zu ermöglichen.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,  
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net, www.bund.net  
Erstellt vom Dr. Werner Reh, Richard Hartl, Jens Hilgenberg. Kontakt: jens.hilgenberg@bund.net,  
Stand:10/2022