

Anhang 3

Nur zur Information

Erläuterungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003

Nachfolgende Auszüge und Aussagen zum BVWP 2003 sind den damit zusammenhängenden Untersuchungen und Berichte entnommen :

- Verkehrsbericht 2000 (Stand Nov. 2000)
 - Erarbeitung von Entwürfen alternativer verkehrspolitischer Szenarien zur Verkehrsprognose 2015 (Stand März 2001)
 - Verkehrsprognose 2015 (Stand Apr. 2001)
 - Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik - BVWP 2003 (Stand Feb. 2002)
 - Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland - BVWP 2003 (Stand Juli 2003)
 - Schaubild zum "Verkehrsumlegungsmodell WiZug" der BVU
-

Der Bund ist nach dem Grundgesetz (Art. 89, 90 GG) Eigentümer der Bundesfernstrassen (Bundesautobahnen und Bundesstrassen) und Bundeswasserstrassen. Eigentümer der Bundesschienenwege sind Eisenbahnen, an denen der Bund die Mehrheit hat (Eisenbahnen des Bundes); sie sind als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form zu führen (Art 87e GG). Seine grundgesetzliche Verantwortung erfüllt der Bund durch den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege. Die hierfür benötigten Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Demgemäß fordern § 6 Abs. 2 Haushaltsgrundgesetz (HGrG) und § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) für alle finanzwirksamen Maßnahmen "angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen".

Für den Bau und die Erhaltung der verschiedenen Verkehrsträger erstellt der Bund eine übergreifende Planung im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes. Dieses Konzept findet seinen Niederschlag in Bundesverkehrswegeplänen (BVWP), die vom Bundeskabinett beschlossen werden. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme werden keine Festlegungen getroffen; dies erfolgt erst auf Grundlage der Mehrjahrespläne gemäß § 5 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG), bzw. § 5 Fern-

straßenausbaugesetz (FStrAbG). Die tatsächliche Realisierung erfolgt unter dem sogenannten Haushaltsvorbehalt – in Abhängigkeit der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Überarbeitung des BVWP 1992 – Grundlagen BVWP 2003

Eine der Grundlagen für die Erarbeitung des BVWP 2003 sind die Koalitionsvereinbarungen der Regierungskoalition 1998 und 2002. Hierin enthalten sind u.a. die Aufträge :

- Möglichst hohe Anteile des Zuwachses im Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern
- Investitionen in Schiene und Straße sind schrittweise anzupassen

Mit dem vorliegenden BVWP 2003 stellt die Bundesregierung dem Parlament aktuelle, belastbare Grundlagen für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze zur Verfügung. Im Ergebnis enthält der BVWP 2003 grundsätzlich Vorhaben des "Vordringlichen Bedarfs" (VB) und des "Weiteren Bedarfs" (WB).

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde im wesentlichen in 3 Phasen entwickelt :

Phase 1 : Aufstellung von Szenarien

In diesem Schritt werden sozioökonomische, demographische und politische Annahmen getroffen, die von der Bundesregierung – mit Unterstützung von Volkswirtschaftsinstituten (z.B. ifo; prognos) – als Grundlage der weiteren Berechnungen definiert werden. Diese sind in dem Schlussbericht vom März 2001 (Erarbeitung von Entwürfen alternativer verkehrspolitischer Szenarien zur Verkehrsprognose 2015) festgehalten. Als Grundlage für das weitere Vorgehen wurde das **Integrationsszenario** definiert. In diesem Szenario wurden Veränderungen im Zeitraum 1997 bis 2015 für Strukturdaten als Prämissen unterstellt. Dies sind z.B. :

Sozio-ökonomische Struktur

Demographische Leitdaten :

- Bevölkerungsentwicklung + 1,7%

Wirtschaftliche Entwicklung :

- Beschäftigung + 1,5%
- Brutto Inlands Produkt (BIP) + 46,4% (entspr. 2,1% p.a.)

Entwicklung des Verkehrsangebotes

Zusätzlich wurde angenommen, dass die **Verkehrsmittelnutzerkosten** (z.B. Kraftstoffpreis, Kraftstoffverbrauch, Produktivitätsfortschritte, Auslastung der Verkehrsmittel) für die einzelnen Verkehrsträger sich wie folgt ändern :

- Straße (PKW-Verkehr) + 15%
- Straße (LKW-Verkehr) - 4%
- Eisenbahnpersonenverkehr - 30% (für priv. Fernreisen)
- Eisenbahngüterverkehr - 18%
- Luftverkehr + 9%
- Binnenschiff - 25%

Phase 2 : Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognosen

Unter Berücksichtigung der in Phase 1 getroffenen Annahmen werden Gesamtverkehrsprognosen erstellt, die Personen- und Güterverkehrsströme zum Prognosehorizont darstellen. Bei der Erstellung dieser Prognosen sind ebenfalls Institute (z.B. BVU; ifo; ITP; PLANCO) mit integriert. Die Ergebnisse wurden im Schlussbericht (Verkehrsprognose 2015) mit Stand April 2001 niedergeschrieben.

Auszüge (aus Verkehrsbericht 2000 Seite 61 ff.) :

Die Änderung der Verkehrsleistung des gesamten **Personen-Verkehrsaufkommens** von 1997 bis 2015 wurde mit einer Gesamtsteigerung von rd. 20% (Annahme für die Bahn + 32%) eingeschätzt.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March
 Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

	1997		Prognose 2015		Anderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd Pkm	Anteil [%]	Mrd Pkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	74	7,8	98	8,7	+ 32
Motor. Individualverkehr	750	79,6	873	77,3	+ 16
Öffentl. Straßenverkehr	83	8,8	86	7,6	+ 4
Luftverkehr	36	3,8	73	6,5	+ 103
Insgesamt	943	100,0	1130	100,0	+ 20

Die Transportleistung im Bereich **Güterverkehr** wurde gesamthaft mit 63% Steigerung (Annahme für die Bahn + 103%) prognostiziert :

	1997		Prognose 2015		Anderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd tkm	Anteil [%]	Mrd tkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
Insgesamt	371	100,0	608	100,0	+ 63

Phase 3 : Bewertung

Die Bewertung der Wirkung der Infrastrukturmaßnahmen für das **Schiennetz** wird unter Beachtung der getroffenen Annahmen und Prognosen in den Phasen 1 und 2 durchgeführt. Durch die Verwendung eines Simulationssystems (BVU-MOSES) wird sowohl die Nachfrage (Personen und Güterverkehr), als auch das mögliche Angebot (u.a. Zugbildung und Fahrplan) berücksichtigt. Durch einen iterativen Prozess im EDV-Programm WiZug (BVU) wird der Personen- und Güterverkehr auf das Schienennetz umgelegt.

Hierbei werden für den Schienenverkehr z.B. folgende Randbedingungen berücksichtigt :

- Die Streckenlängen der Teilstrecken des Netzmodells
- Die Fahrzeiten je Zuggattung (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr)
- Zulässige Geschwindigkeiten
- Anzahl der Haltepunkte

- Maximale zulässige Zuglängen aufgrund der Überholgleise
- Die Art der Traktion (Diesel bzw. elektrisch)
- Das Referenzmischungsverhältnis aus schnellen Personenverkehrszügen und langsam fahrenden Personennahverkehrs- und Güterzügen
- Bestehende Vorrangregeln
- etc.

Durch die mehrfache Wiederholung der Simulation und die damit zusammenhängende Anpassung der Parameter für :

- die Verkehrsmittelart
- den Auslastungsgrad der Verkehrsmittel
- der Nachfragesituation

wird schlussendlich ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern hergestellt. Hieraus ergeben sich als Ergebnis u.a. die Zugzahlen nach Zuggattungen und Zeitscheiben.

Schematische Darstellung der Ermittlung der Zugzahlen :

