

Stand: 28. Februar 2023

Klimaschutzinstrumente im Verkehr

Reformhebel für eine klima- und umweltschutzorientierte Bundesverkehrswegeplanung nach 2030



Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 hat die Bundesregierung im Sommer 2016 einen Finanzrahmenplan vorgelegt, der die Finanzierung der Bundesverkehrswege umfassend regelt. Über einen Zeithorizont von zirka zehn Jahren werden im BVWP die **maßgeblichen Leitplanken für die gesamte Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene** gesetzt. Der BVWP wird durch die Bundesregierung unter Mitwirkung von zahlreichen Gutachtern, Interessensverbänden und den Bundesländern erstellt und vom Bundeskabinett schließlich beschlossen.

Einzelne Straßen-, Schienen- bzw. Wasserstraßenprojekte können durch die Bundesländer und zum Teil auch andere Akteure zur Aufnahme in den BVWP angemeldet werden. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden sodann die einzelnen Infrastrukturprojekte auf ihre verkehrlichen Auswirkungen und insbesondere auf ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bewertet. Im Ergebnis reiht und priorisiert der BVWP 2030 einzelne Verkehrsinfrastrukturprojekte, die schließlich in den einzelnen Ausbaugesetzen für die Straßen, Schienen und Wasserstraßen im Bundeseigentum münden und vom Bundestag und Bundesrat verabschiedet werden.

Bundesverkehrswegeplan 2030 trägt nicht zur Verkehrswende und Klimaschutz bei

Autobahnen, Schienenwege und Wasserstraßen verursachen nicht nur bei ihrer Errichtung und beim Ausbau erhebliche Treibhausgasemissionen, sondern führen auch zu weiteren ökologischen Folgen wie Lärm, Flächenverbrauch, Zerschneidung und Eingriffe in sensible, schützenswerte Naturräume. Gleichzeitig führt auch die Nutzung der Infrastruktur zu erheblichen Umweltbelastungen. Eine nachhaltig geplante Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene ist damit ein wesentlicher Hebel, um Verkehrsnachfrage umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten.

Mit dem Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vom Dezember 2019 wurden verbindliche Klimaschutzziele für den Verkehrssektor festgelegt. Die bisher im BVWP 2030 vorgesehenen Infrastrukturprojekte sind insgesamt nicht darauf ausgerichtet, die Klimaschutzziele zu erreichen. Insbesondere schafft der BVWP 2030 **keinen Schwerpunkt für die notwendige Verlagerungsinfrastruktur** vor allem hin zur Schiene als klima- und umweltverträglicheren Verkehrsträger. Zudem verfehlt er das Ziel, die Bundesverkehrswege gerade vor dem Hintergrund der voranschreitenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs, der angestrebten Kapazitätserhöhung im Schienen- und Binnenschiffsverkehr, den Anforderungen der Digitalisierung sowie notwendiger Infrastrukturinvestitionen durch Klimawandelfolgen („redundante Netze“) weiterzuentwickeln und umzubauen.

Strukturreform der Bundesverkehrswegeplanung einleiten

Bereits seit Längerem steht das derzeitige Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung in der Kritik. Reformvorschläge reichen dabei von Detailänderungen der Nutzen-Kosten-Analyse, über Klimastresstests für Straßeninfrastrukturprojekte bis hin zu juristisch komplexen Gesetzesvorschlägen wie einem Bundesmobilitätsgesetz. Dieser Reformbedarf kommt nicht zuletzt in der Koalitionsvereinbarung der 20. Legislaturperiode zum Ausdruck: So will die Ampel-Koalition auf Basis eines breiten **Infrastrukturkonsens einen neuen**

Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen, der die deutschen und internationalen Umwelt- und Klimaschutzziele stärker berücksichtigt (Koalitionsvertrag 2021). Dies bietet ein **passendes Möglichkeitsfenster**, in der 20. Legislaturperiode eine grundlegende Reform der Bundesverkehrswegeplanung einzuleiten.

Defizite der Bundesverkehrswegeplanung

Die grundsätzlichen Defizite der Bundesverkehrswegeplanung lassen sich in sieben Problemfeldern zusammenfassen:

1. Dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und seinen Vorgängerversionen liegt bisher **keine eindeutige Zielarchitektur** zu Grunde, die sowohl gesamtwirtschaftliche wie infrastrukturelle Entwicklungsziele als auch die weiteren Ziele nachhaltiger Entwicklung wie Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz angemessen berücksichtigt. So berücksichtigt die bisherige Bundesverkehrswegeplanung **Umwelt- und Klimaschutzbelange, weitere Schutzziele wie Gesundheit und Verkehrssicherheit, sowie das öffentliche Interesse nicht gleichrangig** zu gesamtwirtschaftlichen und verkehrsinfrastrukturellen Zielen. Gerade vor dem Hintergrund der Anpassung an die Klimawandelfolgen werden nicht ausreichend Alternativrouten bspw. im Schienenverkehr berücksichtigt, um eine resiliente Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene sicherzustellen. In der Binnenschifffahrt müssen sich die Schiffe den niedrigen Pegelständen der Binnenwasserstraßen in den sich häufenden Dürreperioden anpassen. Denn bisher richtete sich der BVWP vorrangig an übergeordneten, gesamtwirtschaftlichen und infrastrukturellen Kriterien aus. Dabei liegt dem BVWP eine lineare Wirtschaftswachstumslogik zugrunde, die jedoch weitere Wechselwirkungen und Lenkungseffekte nur unzureichend berücksichtigt. Damit trug der BVWP in der Vergangenheit nicht im ausreichenden Maße zur Verkehrsverlagerung und -vermeidung bei.
2. Aufgrund der bisher getrennten Planungs- und Finanzierungskreisläufe für die Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen im Bundeseigentum nimmt die Bundesverkehrswegeplanung **keine verkehrsträgerübergreifende Gesamtnetzperspektive** ein. So mündet der BVWP 2030 bisher in jeweils drei getrennten Ausbaugesetzen, die vom Gesetzgeber beschlossen werden. Die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße werden somit in isolierten Planungsprozessen bewertet und umgesetzt. Durch diese isolierte „Silobetrachtung“ der einzelnen Verkehrsträger werden keine Synergien und Potenziale zur Verlagerung von Personen- und Güterverkehrsnachfrage auf die Schiene oder Wasserstraße gehoben, die bei einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung in den räumlichen Infrastrukturkorridoren ermöglicht würde.
3. In der Vergangenheit herrschte ein **finanzielles Ungleichverhältnis zwischen Straßen- und Schieneninvestitionen**. Zwar wurde beim BVWP 2030 das Finanzierungsverhältnis zwischen Investitionen in das Straßen- und Schienennetz weiter angeglichen. Zudem wurde der Infrastrukturersatz und -erhalt gegenüber Neu- und Ausbauprojekten in den Vordergrund gestellt und mit entsprechenden Haushaltsmitteln ausgestattet. Aufgrund der mangelnden Mittelausstattung in den vergangenen Jahrzehnten ist es jedoch zu einem **zunehmenden Substanzverzehr** mit negativen volkswirtschaftlichen Folgeeffekten gekommen, so dass künftig finanzielle Mittel für Erhalts- und Ersatzinvestitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur fehlen werden. Das Problem des nicht auskömmlichen Finanzierungsrahmens wird sich durch den absehbaren zusätzlichen Finanzbedarf für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs sowie die Digitalisierung und Erhöhung der Schienenverkehrskapazitäten in den kommenden Jahren weiter verschärfen.
4. Weitere Defizite der Bundesverkehrswegeplanung zeigen sich in den Bewertungsverfahren, mit denen die Bundesländer ihre Investitionsprojekte für den BVWP 2030 anmelden und diese von den Gutachtern im Vorfeld bewertet und gereiht werden: Kritik erfährt dabei die **Methodik**

der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), die gesellschaftliche Nutzen und vor allem externe Effekte wie Lärm, Emissionen, Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung und sonstige ökologische Schäden bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzelner Infrastrukturprojekte **nur unzureichend monetarisiert und abbildet**. Während der Ruf nach multikriteriellen Verfahren für die Bewertung von Infrastrukturinvestitionen lauter wird, dominieren nach wie vor die Reisezeitgewinne für Infrastrukturnutzer*innen bei der NKA gegenüber anderen externen Umwelteffekten und -kosten, was zu einem Ungleichgewicht der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzelner Projekte gegenüber den Gestaltungserfordernissen des Umwelt- und Klimaschutzes führt.

5. Es findet **keine konsequente Internalisierung der externen Umweltkosten** bei den drei Verkehrsträgern auf Bundesebene statt. So werden Lärm und andere Emissionen nicht vollumfänglich den Nutzenden der Verkehrsinfrastruktur angelastet. Eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut unter Einbeziehung von Lärm- und Luftschadstoffkosten (sowie geplant ab 2024 für CO₂-Kosten) existiert zwar für die Bundesfernstraßen. Für den motorisierten Individualverkehr hingegen findet **keine Anlastung von externen Umweltkosten durch eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut** ([siehe UBA Kurzpapier](#)) statt (UBA 2021a). Im Rahmen des nationalen Emissionshandels für den Verkehrssektor (BEHG – Brennstoffemissionshandel) werden seit dem Jahr 2021 zumindest die externen Klimakosten direkt über die fossilen Kraftstoffe Benzin, Diesel und Erdgas den Verkehrsinfrastrukturnutzenden angelastet. Alternative Finanzierungsinstrumente mit einer konsequenten Internalisierung der Umweltkosten würde nicht nur die Umsetzung des Verursacherprinzips mit mehr Kostenwahrheit im Verkehr bedeuten, sondern würde auch dringend benötigte Einnahmen zum Infrastrukturausbau und -erhalt generieren. Diese Einnahmen wären verkehrsträgerübergreifend für eine Verkehrswende und eine Energiewende im Verkehr einzusetzen.

6. Des Weiteren zeigen sich Defizite bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Bundesverkehrswegeplanung. Gerade in der frühen Phase der strategischen Festlegung von Planungszielen ist die **Auslegungs- und Stellungnahmefrist zum BVWP¹ zeitlich zu kurz angesetzt**. Betroffene Stakeholder und ihre Interessen werden nur unzureichend im Vorfeld des BVWP abgefragt und einbezogen. Dies verschlechtert nicht nur eine breite gesellschaftliche Akzeptanz des Bundesverkehrswegeplans, sondern führt auch zu einer **unzureichenden Berücksichtigung von gesellschaftlichen Interessen** auf der Gesamtsystemplanungsebene des BVWP. Gerade auch vor dem Hintergrund des vorsorgenden Emissionsschutzes sowohl bei der Straßen- als auch Schieneninfrastruktur ist jedoch eine frühzeitige und breite Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig.

7. Eine Strategische Umweltprüfung (SUP), wie sie das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vorsieht, fand zwar statt, jedoch war ihre Durchführung den sich stellenden planerischen Herausforderungen nicht angemessen. Vielmehr muss die SUP weiterentwickelt und ihr Einfluss auf den BVWP zukünftig deutlich gestärkt werden. Die SUP zum BVWP 2030 zeigte auf, dass bei 11 von 12 Umweltkriterien die vorab definierten Ziele verfehlt oder deutlich verfehlt wurden. Die Alternativenprüfung im Rahmen der SUP lief faktisch ins Leere (UBA 2016). Zudem waren die Beteiligungsfristen zu kurz und der Umweltbericht für die Öffentlichkeit wenig verständlich (Köppel et al. 2018). Auch die Absicht, Infrastrukturplanungsprozesse zu beschleunigen, darf nicht zu Abstrichen bei der Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten führen.

¹ Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 betrug sie lediglich sechs Kalenderwochen.

Drei Reformhebel für eine Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung

Das Umweltbundesamt hat ein Gesamtkonzept für eine umweltorientierte Organisation und Institutionalisierung einer verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfinanzierung in Deutschland – das GUIDE-Gesamtkonzept – entwerfen lassen (UBA 2021). Das GUIDE-Gesamtkonzept baut dabei auf die Expertenkommissionen (u. a. Daehre 2012, Bodewig 2016) auf, die auf die mangelnde Klima- und Umweltschutzorientierung und die unzureichenden Finanzierungsbedingungen der Bundesverkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren hingewiesen haben.²

So setzt das GUIDE-Gesamtkonzept an drei Reformhebeln an, um eine Strukturreform der Bundesverkehrswegeplanung einzuleiten (Abbildung 1):

Abbildung 1: Drei Reformhebel für eine Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung



Quelle: eigene Darstellung

Reformhebel 1: Verkehrsträgerübergreifende Planung und Aufsicht

Um die Bundesverkehrswegeplanung klima- und umweltfreundlicher zu gestalten, setzt der erste Reformhebel daran an, eine verkehrsträgerübergreifende Planung und Aufsicht über die Bundesverkehrswege einzuführen. Daher sieht das GUIDE-Gesamtkonzept perspektivisch die **Einführung einer bundesweiten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft** vor, die eine verkehrsträgerübergreifende Planung und Bewertung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur auf Bundesebene vornehmen soll. Diese Verkehrsinfrastrukturgesellschaft soll mittel- und langfristig die bisher isolierten und parallelen Strukturen der Autobahn GmbH, DB Netz AG und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie der Länder bündeln. Denkbar wäre eine mit hoheitlichen Aufgaben beliehene juristische Person (Verkehrsinfrastrukturgesellschaft) unter der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr oder einer diesem Ministerium nachgeordneten Behörde, die den BVWP aufstellt und die Strategische Umweltprüfung durchführt. Die

² Darüber hinaus fehlt eine umfassende und wirkungsvolle Integration des Naturschutzes einschließlich einer Neubewertung der Methodik der Strategischen Umweltprüfung (SUP) und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), dem Biodiversitätsschutz, der Flächeninanspruchnahme inkl. Trennwirkungen und weiterer naturschutzfachliche Belange.

Gesellschaft soll eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung sicherstellen, um Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu optimieren und insbesondere den verkehrsträgerübergreifenden Korridoransatz im Rahmen der Planung institutionell zu stärken. Denn derzeit verursacht die getrennte Infrastrukturverwaltung erhebliche Bürokratiekosten.

Die bundesweite Verkehrsinfrastrukturgesellschaft ermittelt das notwendige Mittelvolumen und die Erhalt-, Ausbau- und Neubauprioritäten gemeinsam für alle drei Verkehrsträger. Durch vergleichbare Bewertungsverfahren und eine **verkehrsüberträgerübergreifende Alternativenprüfung** nimmt die bundesweite Gesellschaft eine Gesamtnetz- und Korridorperspektive über alle Verkehrsträger hinweg ein. So soll die bundesweite Infrastrukturgesellschaft auf der Basis einer funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze **Angebotsqualitäten für die jeweiligen Verkehrsinfrastrukturkorridore** in Deutschland planerisch identifizieren, um Projektalternativen und deren ökologische Auswirkungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern gegeneinander abzuwägen (FGSV 2009). Diese Ermittlung von Angebotsqualitäten in den räumlichen Netzkorridoren wird vorgeschaltet zu der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der jeweiligen Infrastrukturprojekte.

Komplettiert wird diese neue Planungs- und Aufsichtsstruktur durch die **Zusammenführung der drei derzeitigen Ausbaugesetze in ein gemeinsames Bundesverkehrswegeausbaugesetz**, um den verkehrsträgerübergreifenden Bewertungsprozess bei der Maßnahmenauswahl zu dokumentieren. Dadurch können die Interdependenzen verstärkt berücksichtigt werden. Durch die ministerielle Fachaufsicht und die begleitende, parlamentarische Kontrolle durch Bundestag und Bundesrat wird die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft gesteuert. So wird eine einheitliche Berichterstattung und Qualitätskontrolle abgesichert und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund als Infrastruktureigentümer und der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft unabhängig beaufsichtigt.

Reformhebel 2: Stärkere Nutzerfinanzierung

Auf den bereits bestehenden Instrumenten zur stärkeren Nutzerfinanzierung baut das GUIDE-Gesamtkonzept auf, und sieht die Einführung einer **überjährigen Fondslösung** vor, die von der bundesweiten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft verwaltet wird. Das bereits bestehende System der Nutzerfinanzierung im Rahmen der Lkw-Maut (siehe UBA Kurzpapier) und das Trassenpreissystem bei der Schiene sollte dafür mittelfristig um eine **fahrleistungsabhängige Pkw-Maut** (siehe UBA Kurzpapier) auf den Bundesfernstraßen ergänzt werden. Bei den Bundeswasserstraßen könnte ein differenziertes Bepreisungssystem eingeführt werden, um den verkehrsträgerspezifischen Besonderheiten und der begrenzten Möglichkeit zur Nutzerfinanzierung Rechnung zu tragen (UBA 2021, S. 167 ff.).

Durch die **Zweckbindung dieser Nutzerentgelte und -gebühren auf Basis der Wegekosten** wird einerseits der Substanzerhalt finanziell sichergestellt. Andererseits kann dadurch der absehbar hohe Finanzmittelbedarf für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur geleistet werden. Die überjährige Fondslösung speist sich einerseits aus langfristig veranschlagten Haushaltsmitteln und andererseits aus Nutzergebühren und -entgelten sowie ggf. zusätzlich privatem Kapital. **Öffentlich-private Partnerschaften**, wie sie bereits bei Investitionen in die Bundesautobahnen bei der Autobahn GmbH vorgesehen sind, bleiben damit weiterhin möglich. Durch die überjährige Fondslösung mit Zweckbindung wird eine transparente und systematische Nachvollziehbarkeit der Infrastrukturinvestitionen für Öffentlichkeit und öffentliche Hand möglich.

Reformhebel 3: Konsequente Internalisierung der externen Umweltkosten

Für die verstärkte **verursachergerechte Internalisierung der externen Umweltkosten** wird nicht nur die Lkw-Maut (siehe UBA Kurzpapier) um eine zusätzliche CO₂-Aufschlag, wie ab dem Jahr 2024 vorgesehen, sondern auch die externen Umweltkosten (Emissionen, Lärm) verursachergerecht bei der Pkw-Maut (siehe UBA Kurzpapier) angerechnet. In einer Übergangsphase bis zum Jahr 2029 sollen im Rahmen des nationalen Brennstoffemissionshandels (BEHG) die Einnahmen aus der CO₂-Internalisierung weiterhin in den Klimaschutz- und Transformationsfonds (KTF) überführt werden. Hierbei soll sichergestellt werden, dass die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung aus den beiden Mautsystemen zweckgebunden für klimaschonende Mobilität verwendet werden. Perspektivisch ab dem Jahr 2030 im Zuge des Wechsels zu CO₂-freien Antriebstechniken bei Pkw werden die entstehenden externen CO₂-Kosten auch bei der fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut angelastet. Auf Basis der gesammelten Erfahrungen ist sodann zu prüfen, ob die Mauteinnahmen dann perspektivisch vom EKF in eine eigenständige überjährige Fondslösung – einen **zusätzlichen Umwelt- und Klimafonds** – überführt werden. Dieser zusätzliche Umwelt- und Klimafonds könnte längerfristig durch eine bundesweite Verkehrsinfrastrukturgesellschaft verwaltet und deren verkehrsträgerübergreifende Verausgabung verplant werden.

Mit den Mitteln aus dem zusätzlichen Umwelt- und Klimafonds können gezielte Ausgleichsmaßnahmen zur Minimierung der externen Umwelteffekte wie beispielsweise Maßnahmen zum präventiven Lärmschutz- und Lärmsanierungsmaßnahmen finanziert werden. Zudem eröffnet der zusätzliche Umwelt- und Klimafonds die Möglichkeit zur „**Netzveredelung**“ **der Bundesverkehrsinfrastruktur**, um Modernisierungs-, Effizienz- und Verlagerungsmaßnahmen umzusetzen und diese gebündelt durch die bundesweite Verkehrsinfrastrukturgesellschaft zu finanzieren. Hier kommen beispielsweise digitale Optimierungslösungen entlang der Bundesautobahnen und des Schienennetzes, aber auch Investitionen in die Ladeinfrastruktur für E-Lkw oder elektrische Oberleitungen in Betracht.

Kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzungsschritte

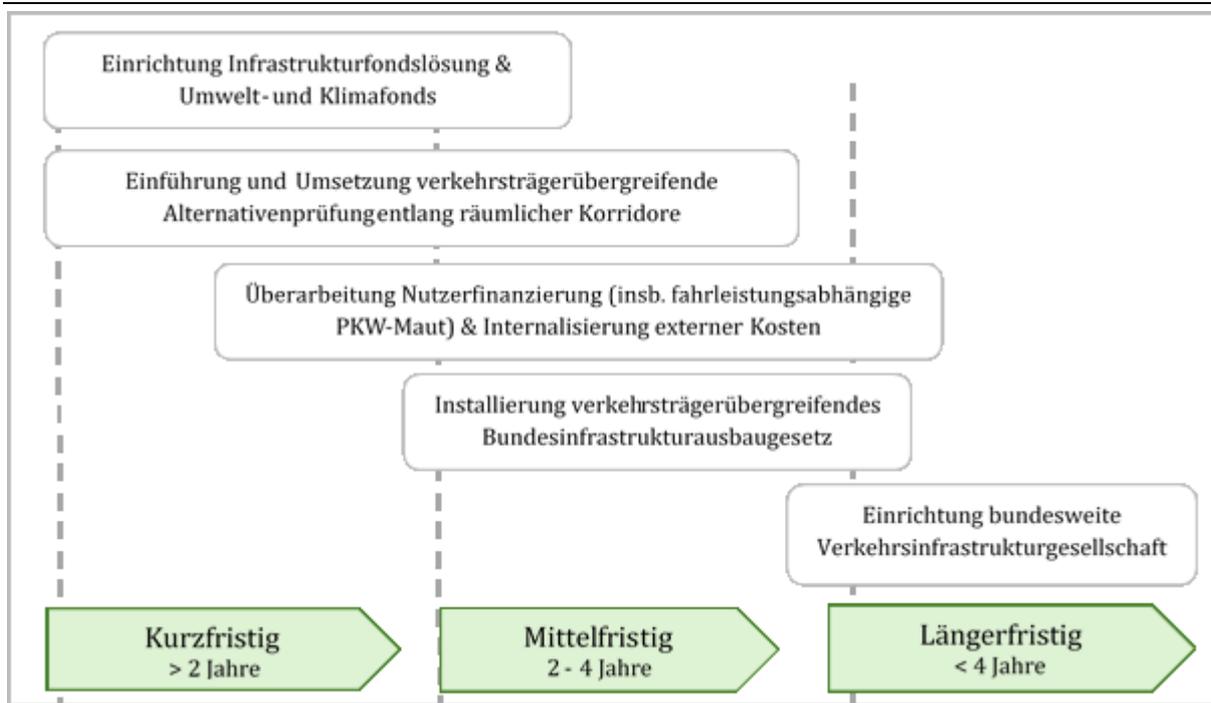
Um das GUIDE-Gesamtkonzept vor dem Hintergrund des aktuell diskutierten Reformbedarfs der Bundesverkehrswegeplanung umzusetzen, sind kurz-, mittel- und längerfristige Umsetzungsschritten nötig:

Ein erster Schritt wäre die Neufassung der aktuellen BVWP Methodik, in der eine **verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung** umgesetzt werden sollte. Dabei können gezielt im Gesamtnetz die Angebotsqualitäten der Bundesverkehrswege und die Engpässe in jeweiligen Korridoren und Projektalternativen in der Verlagerungsinfrastruktur (Bahn und Binnenschiff) ermittelt und priorisiert werden, insbesondere auch bei Projekten ohne Finanzierungszusage in den bestehenden Ausbaugesetzen. Bis dahin sollten kurzfristig die **Finanzierungszusagen für Neu- und Ausbauprojekte im Straßennetz zunächst zurückgehalten** werden, um Mittel für dringliche Schienenprojekte sowie für die Umsetzung des „Deutschlandtakts“ bereitzustellen (siehe UBA Kurzpapier).

Gleichsam soll das bereits bestehende System der Nutzerfinanzierung bei der Lkw-Maut und dem Trassenbepreisungssystem bei der Schiene konsequent und insbesondere um eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut weiterentwickelt und parallel eine **stärkere Internalisierung der externen Umweltkosten** in diese Infrastrukturnutzerentgelte und -gebühren vorbereitet werden. Hier ist, neben der bereits vorgesehenen CO₂-Bepreisung bei der Lkw-Maut, auch eine Anlastung der externen Umweltkosten bei den Schienentrassengebühren und den Pkw-Mautsätzen einzuführen. Diese Einnahmen fließen zusätzlich zu den regulären Haushaltsmitteln zukünftig in einen mehrjährig angelegten **Infrastrukturfonds** sowie einen zusätzlichen, begleitenden Umwelt- und Klimafonds, für die kurzfristig die haushälterischen

Vorkehrungen und insbesondere im Fall der mehrjährigen Infrastrukturfonds eine auskömmliche Finanzausstattung durch den Gesetzgeber einzuleiten sind.

Abbildung 2: Darstellung der kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungsschritte



Quelle: eigene Darstellung

Im Zuge der geplanten Bundesverkehrswege und -mobilitätsplanung 2040 können die derzeit drei bestehenden Ausbaugesetze bei Bundesfernstraßen, Schienen- und Wasserstraßennetz in ein **gemeinsames Bundesinfrastrukturausbaugesetz** überführt werden. Dafür sollten die Weichen **mittelfristig** noch in der laufenden Legislaturperiode bis zum Jahr 2025 gestellt werden.

Zudem können mittelfristig durch die sodann etablierte, verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung Verbindungen zwischen den zentralen Orten der Raumordnung im Personenverkehr und Aufkommensschwerpunkten im Güterverkehr als Grundlage für eine **verkehrsträgerübergreifende Bewertung von Projektvorschlägen** festgelegt werden. Dabei werden die Angebotsqualitäten zwischen Schiene, Straße und ggf. Wasserstraße verglichen und die Verlagerungsinfrastruktur entlang dieser Verbindungen gestärkt.

Längerfristig soll ab dem Jahr 2025 eine **bundesweite Verkehrsinfrastrukturgesellschaft** installiert werden, mit der die bisher isolierten Planungs- und Finanzierungsinstanzen in einer Institution zusammengeführt werden. Die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nimmt längerfristig die verkehrsträgerübergreifende Bewertung und Finanzierung für alle Verkehrswege im Bundeseigentum vor und verwaltet dafür die überjährigen Infrastrukturfonds sowie den zusätzlichen Umwelt- und Klimafonds. Sie steht unter parlamentarischer Kontrolle und fachministerieller Aufsicht.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere die verkehrsträgerübergreifende Bewertung, sollten wichtige Aspekte bereits im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung und der Überarbeitung der BVWP-Bewertungsmethodik sein, um einen Beitrag der Verkehrsnetzgestaltung zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.

Quellenverzeichnis

Bodewig (2016). Bodewig-Kommission. Reformkonzept - Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes. Abschlussbericht. Online verfügbar unter http://www.bppp.de/media/file/592.Abschlussbericht_Bau_und_Unterhaltung_des_Verkehrsnetzes.pdf

Daehre (2012). Daehre-Kommission. Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung". Online verfügbar unter https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Kommission-Zukunft-VIF.pdf;jsessionid=6634238D7C5B3CE1825456086865B15A.1_cid339?_blob=publicationFile&v=2

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009). Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. RIN. Ausgabe 2008. Köln (FGSV R1 - Regelwerke, FGSV 121).

Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP (2021). Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>

Köppel et al. (2018): Strategische Umweltprüfung und (neuartige) Pläne und Programme auf Bundesebene – Methoden, Verfahren, Rechtsgrundlagen – Abschlussbericht, UBA-TEXTE 81/2018, S. 78-2018. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategische-umweltpruefung-neuartige-plaene>

Umweltbundesamt (2014). Abschlussbericht zu Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltvertraeglicher-verkehr-2050-argumente-fuer-0>

Umweltbundesamt (2016). Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf

Umweltbundesamt (2021). Abschlussbericht zu Gesamtkonzept für eine umweltorientierte Organisation und Institutionalisierung einer verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfinanzierung in Deutschland (GUIDE). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gesamtkonzept-fuer-eine-umweltorientierte>

Umweltbundesamt (2021a). Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben „Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität“. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaet-in-die-zukunft-steuern-gerecht>

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://www.twitter.com/umweltbundesamt)

Autorenschaft, Institution

Björn Verse & Martyn Douglas
Umweltbundesamt
Fachgebiet: Umwelt und Verkehr (I 2.1)

Stand: Februar 2023
