

Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zur Unterstützung der Klimaschutzziele

Zentrale Ergebnisse

Zusammenfassung - 6 Ergebnisse

1. Für die Bewertung von Schienenprojekten ist die Resilienz im Störfall als Indikator oder sogar als eigenständiges Bewertungsmodul einzuführen, um die Anforderung an und die Vorteile von Ausweichstrecken angemessen zu berücksichtigen.
2. Reisezeitverbesserungen sollten bei der Bewertung einer Maßnahme nur noch bis zum Erreichen einer planerisch angemessenen Zielreisezeit berücksichtigt werden. Dazu können die Bewertungsfunktionen der RIN genutzt werden.
3. Ergänzend sollte geprüft werden, ob relationsbezogene Reisezeitverbesserungen beim Verkehrsträger Straße nur berücksichtigt werden, wenn die entsprechenden Reisezeiten des Verkehrsträger Schiene einen Standardwert unterschreiten, d.h. bei sehr guter Schienenqualität ist kein Straßenausbau erforderlich.
4. Der für die Bewertung der CO₂-Emissionen anzuwendende Kostensatz sollte deutlich ggü. den aktuellen Beschlüssen erhöht werden. Dadurch gewinnen die entsprechende Nutzenkomponente und der Klimaschutz an Bedeutung.
5. Wenn Klimaschutzmaßnahmen modale Verlagerungen von der Straße auf die Schiene auslösen, reduzieren sich das Verkehrsmengengerüst Straße und dadurch auch die Bewertungsergebnisse von Straßenprojekten.
6. Komplementär dazu führt ein höheres Verkehrsmengengerüst der Schiene im Sinne der Mobilitätswende zu einer Erhöhung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse von Schienen-Projekten.

Zusammenfassung - der Rahmen Bundesverkehrswegeplan

- Im Kern der Aufstellung des BVWP (und damit der Ausbaugesetze) steht ein detailliert dokumentiertes Bewertungsverfahren.
- Das Bewertungsergebnis (insbesondere das NKV) ist aber nur ein Teilaspekt bei der Einstufung eines Projekts, der politische Einfluss ist groß.
- Zudem gibt es trotz etabliertem Verfahren Unschärfen durch die Modellabbildung einer Vielzahl von Projekten (insbesondere beim Verkehrsträger Straße).
- Das BVWP-Bewertungsverfahren basiert auf einem in vielen Jahren erarbeiteten theoretischen Konstrukt, das Änderungen erschwert.
- Das Urteil des BVerfG zum Klimaschutzgesetz macht eine Neuausrichtung des Zielsystems des BVWP und damit der nachgelagerten Indikatorenermittlung und -gewichtung notwendig.
- Die Kriterien für die Aufstellung der Szenarien zur Aufteilung der Finanzmittel auf die Verkehrsträger, die transparente Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse der Module A bis D sowie die konsequente Alternativenprüfung im Rahmen der SuP sind geeignete Hebel zur klimazielorientierten Auswahl möglicher Infrastrukturprojekte.

Zusammenfassung - Anpassung NKV

Kapazität Schiene

- Eine Erweiterung des BVWP-Verfahrens um eine fahrplan- bzw. nachfrageunabhängige Komponente ist im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse (Modul C) möglich und wird empfohlen.
- Der Indikator „Stärkung der Resilienz des Gesamtnetzes“ wird zur Aufnahme zu den Indikatoren Schiene oder als eigenständiges Bewertungsmodul empfohlen. Seine Berechnung muss zum einen über vermiedene Transportkosten im Ereignisfall und zum anderen über darüber hinausgehende Beeinträchtigungen der Produktionsprozesse (negative economic impacts) erfolgen.
- Verbesserungen betrieblicher Sachverhalte (Zugverspätungen, Überauslastung etc.) durch zusätzliche Infrastruktur können nur durch betriebliche Mikrosimulation erfasst werden. Die Indikatoren können dem Bewertungsverfahren hinzugefügt werden, sind aber auch in die Moduswahl zu integrieren. Die Mikrosimulation könnte auch eine Fundierung des nur teilweise im Sektor Schiene angewendeten Indikators „Zuverlässigkeit“ bieten.

Zusammenfassung - Anpassung NKV

Reisezeitbewertung Straße

- Die Unterteilung von Reisezeitgewinnen in bewertungsrelevant und nicht bewertungsrelevant im Sinne der Daseinsvorsorge reduziert den Einfluss dieser Nutzenkomponente deutlich.
- Die Nichtberücksichtigung von Reisezeitvorteilen auf bestimmten Relationen weicht von der volkswirtschaftliche Theorie für die Aufstellung von Bewertungsverfahren ab.

CO₂-Preis

- Die Erhöhung des CO₂-Preises führt zu einer (leichten) Veränderung der Bewertungsergebnisse.
- Die (u.a.) dadurch ausgelösten Nachfragewirkungen verstärken diesen Effekt.

Gesamtwirkung

- Der größte Hebel ist die selektive Berücksichtigung der Reisezeitvorteile. Hier kann es dazu kommen, dass sich das NKV zahlreicher Projekte auf kleiner 1,0 reduziert.